ANALISIS DEL SECTOR

ENTIDAD	ALCALDIA DE RICAURTE
DEPENDENCIA QUE PROYECTA	SECRETARIA DE GOBIERNO Y PARTICIPACION COMUNITARIA y SECRETARIA DE PLANEACION
FUNCIONARIO RESPONSABLE DEL ESTUDIO	JAIME MEDINA RAMOS, ARQ FENELLY CHARRY PRADA
OBJETO DEL ESTUDIO PREVIO	"CONTRATAR LA CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA DEL MUNICIPIO DE RICAURTE CUNDINAMARCA".

De conformidad con el decreto 1082 del 26 de mayo de 2015, subsección 6 Artículo 2.2.1.1.1.6.1. La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.

1. ASPECTOS GENERALES

Las grandes inversiones en infraestructura y en sistemas de movilidad son fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos pues aumentan la productividad y competitividad de las ciudades, además de tener impactos en el comportamiento del mercado laboral. El sector de movilidad es una de las actividades más dinámicas de la economía colombiana y a su vez, fundamental para incrementar la productividad en otros sectores económicos; en este sentido, el papel de los servicios de consultoría en el ámbito de movilidad ofrece un soporte fundamental y objetivo para la toma de decisiones en relación con el crecimiento, expansión y por ende la ejecución de obras, toda vez que brinda el conocimiento técnico y especializado, así como el juicio independiente y la experiencia requerida que permitan la adecuada ejecución de los futuros proyectos.

el sistema de movilidad es transversal ya que hace parte del funcionamiento de cada uno los subsistemas que lo componen, como lo es subsistema vial, de transporte y del espacio público; para ello es necesario realizar inversiones en infraestructura vial y su conservación, además de la manutención del mobiliario público con que cuenta el municipio en estudio, esto no solo permite gozar de una movilidad eficiente y de calidad, sino acceder a los demás bienes y servicios que ofrece la ciudad como salud, educación y recreación, entre otros.

PLAN DE MOVILIDAD[1]

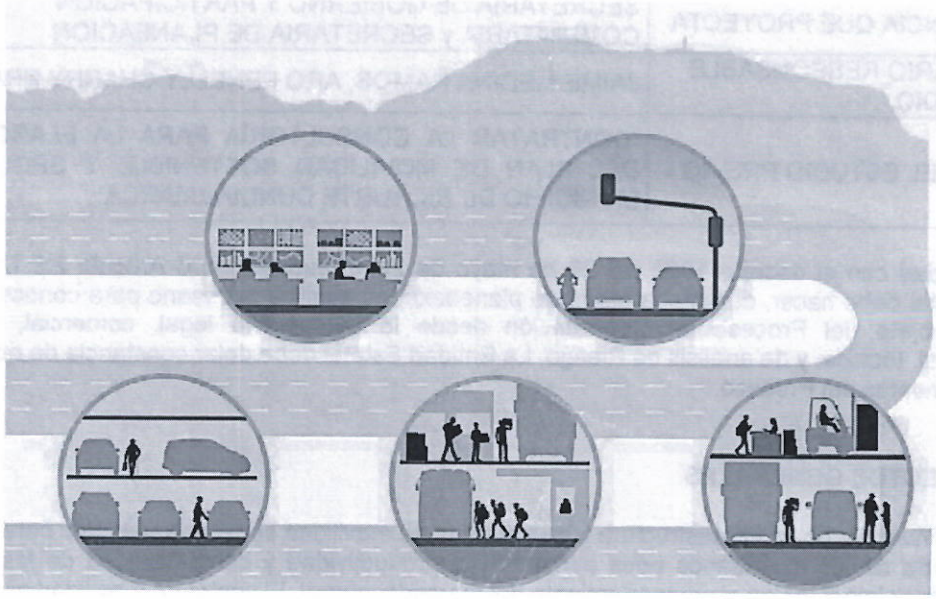
(...)

Es un instrumento de planeación que tiene como objetivo establecer directrices y lineamientos que permitan dar prelación a la movilización en modos de transporte alternativos y sostenibles, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como a los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios. Deberá establecer lineamientos para organizar los componentes del sistema de movilidad incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y otros planes sectoriales de la ciudad.

El sistema de movilidad es el que articula la estructura funcional de la ciudad y la región para facilitar el acceso a bienes y servicios y la libre movilización de los habitantes de forma segura, con alta calidad y eficiencia, a través de la organización y priorización de modos de transporte, la definición de parámetros para el desarrollo de la infraestructura de soporte necesaria, la precisión de condiciones que garanticen

[1] Informe "Resultados del estudio de revisión y actualización del plan maestro de movilidad de Bogotá", Secretaria Distrital de Movilidad, febrero de 2019. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad#collapse_b

su integración con los sistemas de espacio público y de servicios públicos y su vinculación a los procesos de planificación y gestión de suelo.



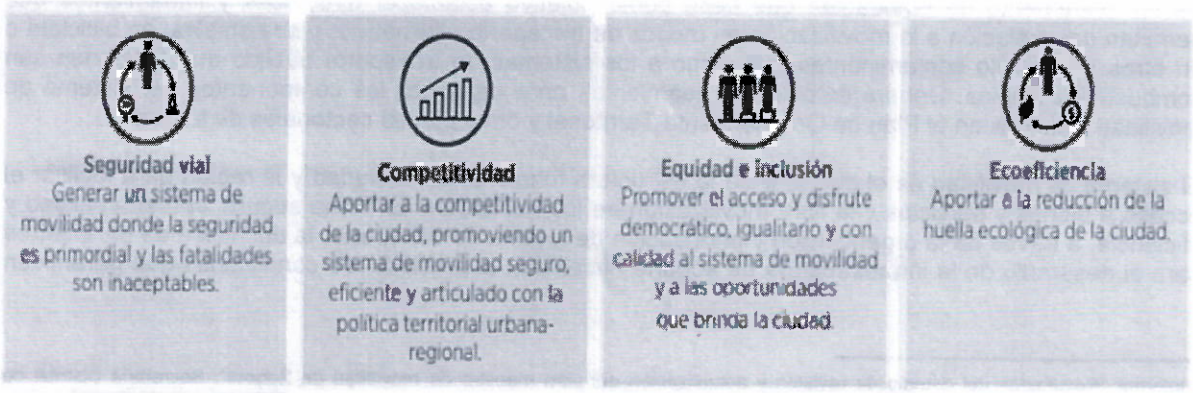
Componentes del sistema de movilidad

- ***Subsistema de transporte:*** Es el conjunto de redes de infraestructura, sistemas y equipos que posibilitan la conectividad y accesibilidad de manera segura y eficiente a los diferentes usuarios, tanto en el Distrito como en su vinculación con los espacios rurales, regionales y nacionales.

- ***Subsistema de movilidad inteligente:*** Es un sistema de comunicaciones y tecnología de información para proporcionar soluciones y escenarios alternativos para el desarrollo del Sistema de Movilidad. El subsistema comprende toda la infraestructura necesaria para desarrollar sistemas destinados a integrar y gestionar de forma inteligente la información del tráfico y los efectos de la operación que afecten la eficiencia del Sistema de Movilidad.

- ***Subsistema vial:*** Es la red de infraestructura del Distrito Capital que permite la circulación de los medios de transporte terrestre y de acuerdo con la función y nivel de conectividad e integración urbana, rural y regional de las vías que lo conforman.

Objetivos del sistema de movilidad



Seguridad Vial

Este objetivo busca fortalecer y articular las instituciones para aumentar el impacto de las acciones que se implementen en la ciudad. La seguridad vial es un componente transversal en el que deben interactuar una diversidad de entidades que, aunque cumplen funciones diferentes, todas trabajan para reducir el número de víctimas por siniestros viales.

Generar educación en las conductas de la ciudadanía y su fortalecimiento por medio de estrategias de educación, información y comunicación que le permitan al individuo reconocer y modificar sus comportamientos hacia una movilidad que proteja la vida de todos los usuarios.

Competitividad

Mejorar el servicio del sistema de transporte público de pasajeros a un nivel estratégico de política de transporte y a un nivel táctico en función de intervenciones de infraestructura, operación y control, mediante la aplicación de criterios de gestión y organización.

Gestionar la infraestructura de transporte de la cadena logística integrando a los diferentes actores en la ciudad-región. Esto se logra desarrollando estrategias enfocadas a fortalecer las alianzas sectoriales, regionales y entre actores, la promoción de buenas prácticas logísticas y la adecuación y optimización de la infraestructura de transporte usada para actividades logísticas.

Fortalecer la intermodalidad a través de intervenciones y adecuaciones en la infraestructura existente y futura para propiciar una movilidad segura y cómoda. La intermodalidad permite el acceso y aprovechamiento de todas las oportunidades que brinda la ciudad.

Incorporar el desarrollo urbano orientado por el transporte en el ámbito estratégico y de gestión del Plan a partir de acciones encaminadas a integrar el espacio público con el sistema de movilidad priorizando a los actores viales más vulnerables.

Equidad e inclusión

Generación las acciones e intervenciones necesarias para favorecer el acceso equitativo a los diferentes medios de transporte. En este objetivo se reconocen y valoran las realidades sociales desde enfoques diferenciales, territoriales, poblacionales y de género.

Incentivar el buen uso y generar apropiación del sistema de movilidad en todos los actores, promoviendo la cultura ciudadana en la movilidad. Adicionalmente, se fomenta la responsabilidad compartida y asumida por igual entre todos los ciudadanos desde la sensibilización y educación.

Ecoeficiencia

Promover el uso razonable de los recursos energéticos, de bajo impacto ambiental, para reducir la huella ecológica. Se enfoca en el desarrollo ambiental sostenible y de bajo consumo energético. Además, busca implementar medidas que reduzcan la exposición personal a las emisiones contaminantes.

Implementar medidas e intervenciones y generar herramientas que promueven la movilidad sostenible. El sistema de movilidad se debe orientar en función de la adaptación y mitigación de los impactos generados por el mismo.

Promover el uso adecuado del espacio público, gestionando la infraestructura existente para que todas las personas puedan hacer uso de esta sin conflictos entre ellas. A través de la gestión de la demanda y del cambio modal de los usuarios de los vehículos automotores privados se contribuye a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Enfoques del plan de movilidad

La ciudad es para y de los peatones	 Peatón
Medio de transporte, deporte, salud y vida	 Bicicleta
Optimizar el transporte público de la ciudad	 Transporte público
Ciudad donde los datos están al servicio del ser humano	 Tecnología
Ciudad sin muertos en el tránsito	 Visión Cero
Ciudad que gestiona inteligentemente su demanda de transporte	 Gestión de la demanda
Ciudad y región accesible e integrada	 Planeación conjunta de movilidad, usos del suelo y desarrollo urbano-regional

Ciudad que gobierna su movilidad de forma articulada y eficaz	Integración institucional

(...)

2. ECONOMICO

DIVISIÓN SECTORES ECONÓMICOS[2]

Según la división clásica de la economía, los sectores económicos de Colombia se dividen en tres: el sector primario (agrícola), el sector secundario (industrial) y el sector terciario (prestación de servicios).

Sin embargo, según el tipo de actividad económica, de sector primario, secundario y terciario se pasa a nueve. Los seis sectores "nuevos" son: el sector del transporte, el sector financiero, el sector de comercio, el sector de la construcción, el sector minero y energético y el sector de las comunicaciones; De cada uno de estos sectores económicos se derivan diferentes actividades, que son especializadas e independientes entre sí.

Sector Primario: denominado también sector agrícola, engloba aquellas actividades económicas que se relacionan con la obtención de bienes y productos que provienen directamente de la naturaleza. Es decir, se trata del producto "directo", que no ha obtenido ninguna conversión. Es de resaltar que la agricultura es la principal actividad que se desarrolla dentro de este sector (sector agrícola), y se define como el conjunto de conocimientos y herramientas necesarias para la obtención de productos vegetales a través de su cultivo.

Sector Secundario: según la división clásica, es el sector secundario (industrial). La característica principal de este sector es que de él forman parte todos aquellos procedimientos industriales que tienen el objetivo de transformar las materias primas obtenidas del primer sector (agrícola). Dentro de este sector encontramos actividades económicas como: la minería, la construcción, las actividades textiles, etc.

Sector terciario: es el de prestación de servicios, e incluye las actividades que tienen relación con este fin. Así, incluye las actividades que ofrecen/prestan algún tipo de servicio a la comunidad y a las empresas (es decir, a las personas en general); dentro de las actividades más representativas se tiene: la medicina, la enseñanza, el comercio, el turismo, las telecomunicaciones, las finanzas, etc.

SECTOR SERVICIOS

El sector servicios de la economía de Colombia, incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplo de ellos tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los profesionales, etc.

El sector servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población.

Incluye subsectores como comercio, transportes, comunicaciones, finanzas, turismo, hotelería, ocio, cultura, espectáculos, la administración pública y los denominados servicios públicos.

[2] Sectores económicos de Colombia", DANE, GEM Colombia "estudio de la actividad empresarial"

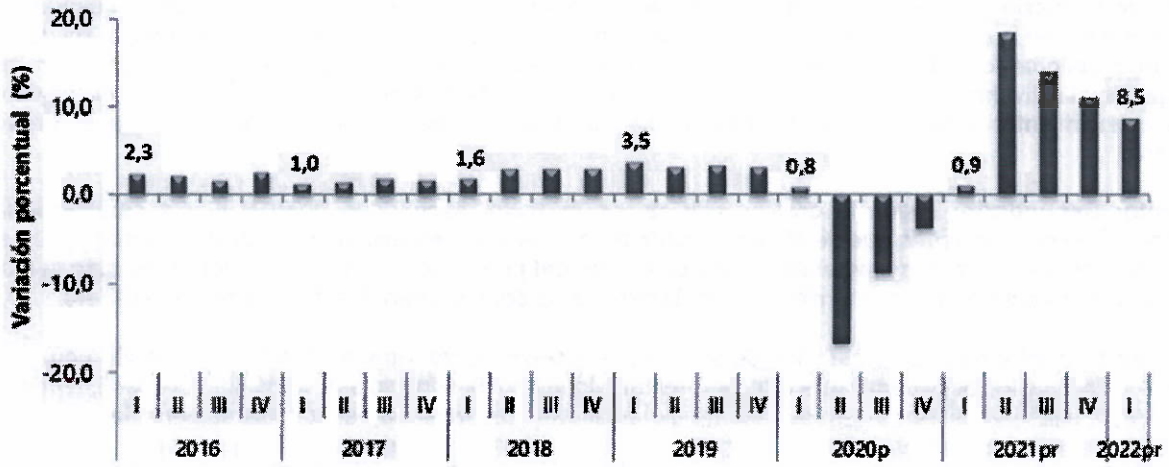
Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se le considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: La distribución y el consumo.

El predomino del sector terciario frente a los otros dos (Industrial y financiero) y en las economías más desarrolladas permite hablar del proceso de tercerización.

PIB[3]

Desde la perspectiva de las series encadenadas y de acuerdo con la información trimestral que reporta el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE en el boletín técnico mostro que el Producto Interno Bruto PIB de Colombia para el cuarto periodo enero a marzo de 2022 creció 8,5% en comparación con el mismo periodo de 2021 en su serie original. Así mismo. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 15,3%.
- Industrias manufactureras crece 11,1%.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 35,7%.



Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Con referencia al periodo de octubre a diciembre de 2021, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,0%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,9%.
- Información y comunicaciones crece 3,9%.
- Industrias manufactureras crece 1,4%.

[3] Boletín Técnico PIB I trimestre 2022, DANE, 16 de mayo de 2022.

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2022pr- I / 2021pr-I	2022pr - I / 2021pr - IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,5	-3,3
Explotación de minas y canteras	1,0	-1,0
Industrias manufactureras	11,1	1,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	4,9	0,6
Construcción	5,2	0,4
Comercio al por mayor y al por menor[3]	15,3	0,7
Información y comunicaciones	20,6	3,9
Actividades financieras y de seguros	-3,2	-6,5
Actividades inmobiliarias	2,1	0,8
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	9,7	1,2
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	6,2	0,9
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	35,7	11,9
Valor agregado bruto	**8,3**	**1,1**
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	11,3	1,1
Producto Interno Bruto	**8,5**	**1,0**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

EL PIB DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA PRODUCCIÓN

Administración pública y defensa:

En el primer trimestre de 2022pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 6,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2021pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 8,6%.
- Educación crece 1,7%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,5%.

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2022pr- I / 2021pr-I	2022pr - I / 2021pr - IV
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	8,6	1,9
Educación	1,7	-2,7
Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales	8,5	2,1
Administración pública y defensa [3]	**6,2**	**0,9**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece en 0,9%, explicado por:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 1,9%.
- Educación decrece 2,7%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,1%.

Actividades profesionales, científicas y técnicas:

Analizando los meses de enero, febrero y marzo de los corrientes, se observa que el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 9,7% en su serie original, respecto al año anterior. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 8,3%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 10,8%

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2022^{Pr} - I / 2021^{Pr} - I	2022^{Pr} - I / 2021^{Pr} - IV
Actividades profesionales, científicas y técnicas	8,3	1,9
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	10,8	1,9
Actividades profesionales, científicas y técnicas[3]	**9,7**	**1,2**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

En lo correspondiente al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 1,2%, basado en:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,9%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,9%.

Es de resaltar que dentro de las actividades profesionales, científicas y técnicas se tienen las siguientes:

- Actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión.
- Actividades de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos.
- Investigación científica y desarrollo.
- Publicidad y estudios de mercado.
- Otras actividades profesionales, científicas y técnicas.
- Actividades veterinarias.

PRINCIPALES INDICADORES DEL MERCADO LABORAL[4]

Teniendo en cuenta los estudios realizados por el DANE y los resultados arrojados en el boletín técnico GEIH correspondiente a mayo de 2022, el comportamiento del mercado laboral fue el siguiente:

- En primer lugar, se observó que la tasa de desempleo para los hombres fue de 8,4%, para las mujeres se ubicó en 13,7%.
- En segundo lugar, durante el mes en estudio se tiene que la tasa global de participación en el total nacional fue 63,8%. Para el mismo mes de 2021 fue 61,4%.
- En tercer lugar, la tasa de ocupación en el total nacional fue 57,0%. Para mayo de 2021 fue 52,1%.

Tasas	Total nacional		Total 13 ciudades y áreas metropolitanas	
(%)	Mayo 2022	Mayo 2021	Mayo 2022	Mayo 2021
TGP	63,8*	61,4	65,1*	63,7
TO	57,0*	52,1	57,9*	53,2
TD	10,6*	15,2	11,0*	16,5
TS	8,0	7,9	6,8*	7,9

* Variación estadísticamente significativa.
Notas: • 13 ciudades y áreas metropolitanas incluye Bogotá D.C., Medellín A.M., Cali A.M., Barranquilla A.M., Bucaramanga A.M., Manizales A.M., Pereira A.M., Cúcuta A.M., Pasto, Ibagué, Montería, Cartagena y Villavicencio.
• Datos expandidos con proyecciones de población elaboradas con base en los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018.
Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

Población ocupada

En mayo de 2022, la población ocupada del país fue 22,2 millones de personas, frente a las19,9 millones del mismo mes en 2021, representando así una variación de 11,0%. Las 13 ciudades y áreas metropolitanas contribuyeron con 4,9% a la variación nacional; en este dominio se presentó una población ocupada de 10,4 millones de personas, 984 mil personas de más en comparación con mayo de 2021 (9,4 millones). Las anteriores tasas presentaron una variación estadísticamente significativa.

Población desocupada

A nivel nacional, la población desocupada en mayo de 2022 se redujo en 940 mil personas frente al mismo mes de 2021, lo que refleja una variación de -26,2%, para llegar así a 2,7 millones de desocupados. En las 13 ciudades y áreas metropolitanas, el total de desocupados fue 1,3 millones, representando una disminución del 30,9%, para aportar -16,0% a la variación nacional. Estas variaciones estadísticamente significativas.

Población fuera de la fuerza laboral

La población fuera de la fuerza laboral en el total nacional para mayo de 2022 fue de 14,1 millones de personas. Esto es una variación de -4,7% con respecto a lo registrado en mayo de 2021 (14,8 millones). En las 13 ciudades y áreas metropolitanas, la población fuera de la fuerza laboral fue de 6,2 millones, representando una disminución de 2,6%, para aportar -1,1 p.p. a la variación nacional. Así mismo, Otras cabeceras, con un total de 3,8 millones de personas, aportaron -2,0 p.p. a la variación nacional; Centros poblados y rural disperso reportaron 3,3 millones, con un aporte de -1,2 p.p., y en el conjunto de ciudades

[4] Comunicado de Prensa "Indicadores de mercado laboral Mayo de 2022", DANE, junio 30 de 2022

conformado por Tunja, Florencia, Popayán, Valledupar, Quibdó, Neiva, Riohacha, Santa Marta, Armenia y Sincelejo (10 ciudades) se contabilizaron 833 mil personas, aportando -0,3 p.p. Todas las variaciones fueron estadísticamente significativas.

De acuerdo con el tipo de actividad que desempeña, la mayor variación de la población fuera de la fuerza laboral en mayo de 2022 para el total nacional fue en los hombres (-203) y las mujeres (-644) dedicados a oficios del hogar. Estas variaciones fueron estadísticamente significativas.

POBLACIÓN OCUPADA SEGÚN RAMAS DE ACTIVIDAD[5]

En el mes de mayo de 2022, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 22.185 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios; Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; y Transporte y almacenamiento con 2,0, 1,7 y 1,6 puntos porcentuales, respectivamente.

Rama de actividad	Total Nacional				
	Mayo 2022	Mayo 2021	Distribución %	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.185	19.989	100	2.196	
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	1.958	1.561	8,8	396	2,0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.550	3.208	16,0	342	1,7
Transporte y almacenamiento	1.659	1.346	7,5	314	1,6
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.855	2.644	12,9	211	1,1
Comercio y reparación de vehículos	3.774	3.582	17,0	192	1,0
Alojamiento y servicios de comida	1.400	1.222	6,3	179	0,9
Construcción	1.514	1.364	6,8	150	0,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.726	1.617	7,8	109	0,5
Industria manufacturera	2.198	2.096	9,9	102	0,5
Actividades financieras y de seguros	444	363	2,0	81	0,4
Suministro de Electricidad Gas y Agua^	525	460	2,4	65	0,3
Actividades inmobiliarias	228	197	1,0	31	0,2
Información y comunicaciones	338	317	1,5	21	0,1

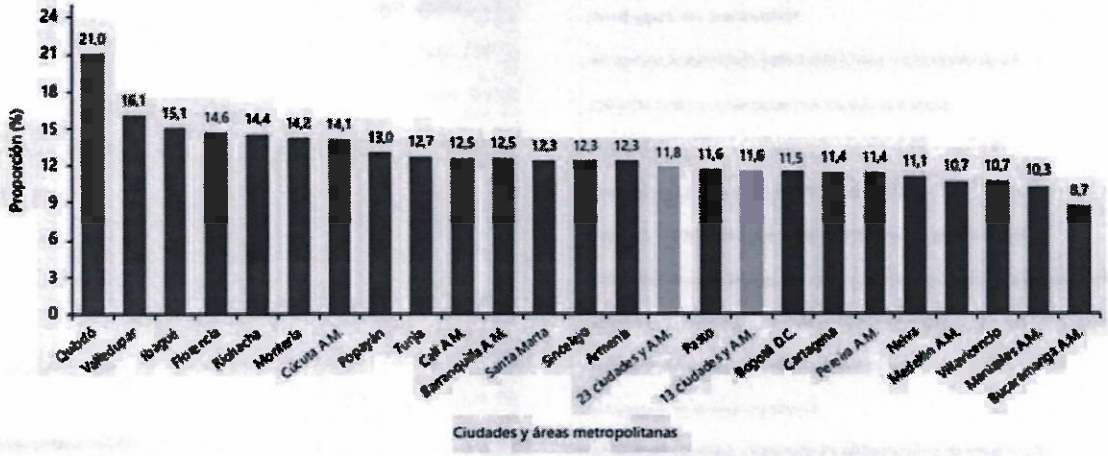
Fuente: DANE, GEIH.

Tasas de desempleo Total nacional y 13 ciudades y áreas metropolitanas enero-mayo de 2022

En el periodo que va de enero a mayo de 2022, la tasa de desempleo a nivel nacional fue de 12,3 y para las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 12,4%. Por sexo a nivel nacional, la tasa de desempleo fue de 15,9% para las mujeres mientras que para la de los hombres fue de 9,7% y para las 13 ciudades y áreas metropolitanas estas tasas fueron de 14,6% y 10,6% respectivamente.

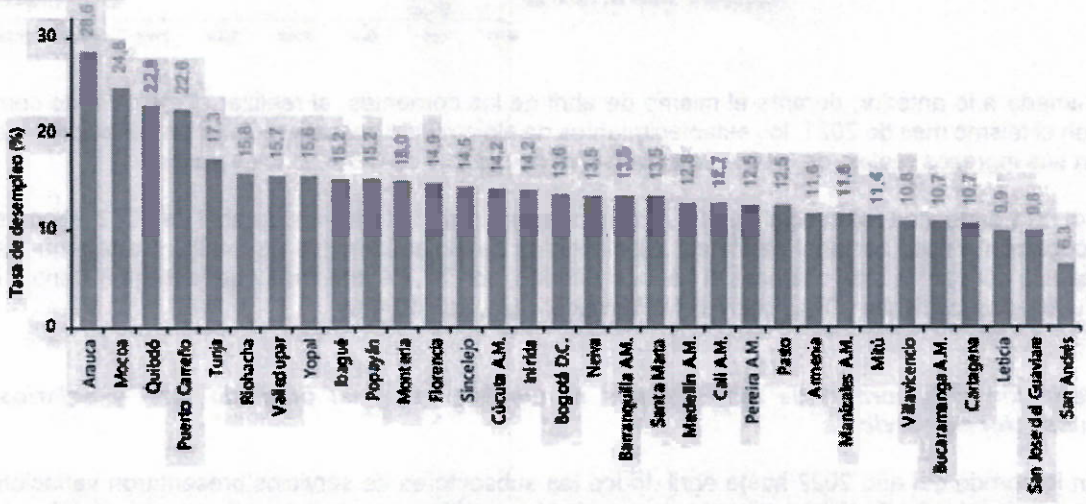
[5] Boletín técnico "Gran Encuesta Integrada de Hogares – GEIH Mayo 2022", DANE, junio 30 de 2022

Tasa de desempleo 23 ciudades y áreas metropolitanas
Marzo-mayo 2022



Notas: • Total 13 ciudades y áreas metropolitanas incluye Bogotá D.C., Medellín A.M., Cali A.M., Barranquilla A.M., Bucaramanga A.M., Manizales A.M., Pereira A.M., Cúcuta A.M., Pasto, Ibagué, Montería, Cartagena y Villavicencio.
• Total 23 ciudades y áreas metropolitanas incluye 13 ciudades y áreas metropolitanas más Tunja, Florencia, Popayán, Valledupar, Quibdó, Neiva, Riohacha, Santa Marta, Armenia y Sincelejo.
Fuente: DANE, GEIH.

Tasa de desempleo 32 ciudades y áreas metropolitanas
Marzo-mayo 2022

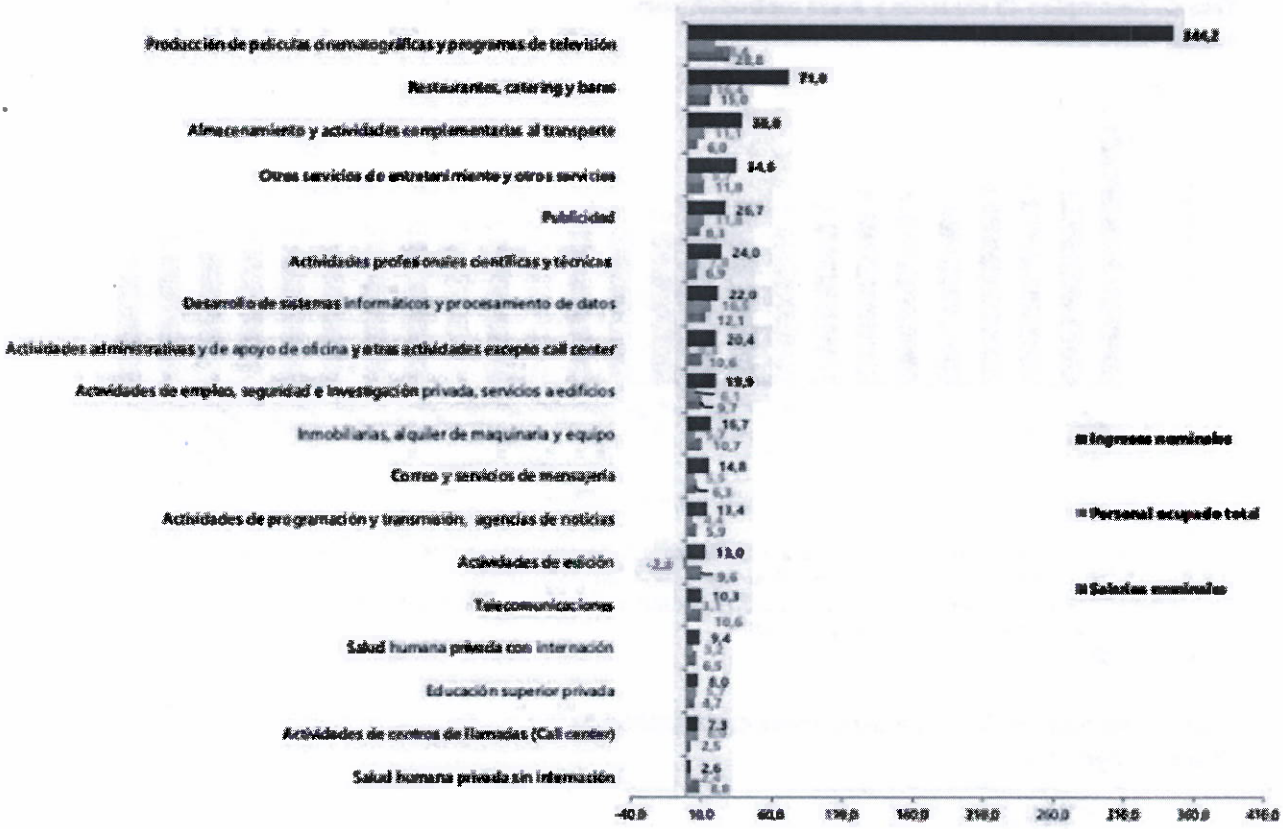


Fuente: DANE, GEIH.

ENCUESTA MENSUAL DE SERVICIOS - EMS[6]

De acuerdo con los estudios realizados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, se observó que, en el mes de abril de 2022, la actividad de Producción de películas cinematográficas y programas de televisión presentó variaciones anuales positivas en sus ingresos (344,2%), en sus salarios (28,8%) y en su personal ocupado (18,4%) frente al mismo mes del año anterior. Además, el subsector de Restaurantes, catering y bares registró un incremento de 71,0% en sus ingresos de 15,0% en sus salarios y de 16,4% en su personal ocupado.

[6] "Comunicado de Prensa, Resultados EMC, EMMET, EMS, y EMA abril 2022", DANE, junio 15 de 2022



Sumado a lo anterior, durante el mismo de abril de los corrientes, al realizar el ejercicio de compararlos con el mismo mes de 2021, los establecimientos de alojamiento del país registraron variaciones de 108,9% en sus ingresos reales, de 30,0% en el personal ocupado y de 6,3% en los salarios.

Por otra parte, con referencia al mes al comportamiento durante el mes de abril de 2022, el porcentaje de ocupación a nivel nacional de los establecimientos de alojamiento fue de 54,8%. Cartagena presentó la tasa de ocupación más alta para el periodo referido, con 71,7%, mientras que la Región Central (Boyacá, Cundinamarca, Huila y Tolima), registró la menor tasa, con 40,4%.

Variación año corrido de los ingresos nominales, personal ocupado total y salarios, según subsector de servicios

En lo corrido del año 2022 hasta abril, todos los subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos, diecisiete presentaron variación positiva en el personal ocupado total y todos los subsectores presentaron variación positiva en los salarios, en comparación con el mismo periodo de 2021.

Enero - abril 2022[P] / enero - abril 2021

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Variación (%) Año corrido		
Sección	División	Descripción	Ingresos	Personal Ocupado total*	Salarios**
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	46,5	8,5	8,1
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	13,4	6,0	5,8
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	46,8	15,6	14,3
J	División 58	Actividades de edición	28,0	-3,7	8,8
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	347,7	10,4	39,5
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	21,7	3,7	8,1
J	División 61	Telecomunicaciones	14,5	3,9	8,1
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	25,2	17,7	12,1
LN	Sección L. División 68 Sección N. Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarios, alquiler de maquinaria y equipo	15,0	9,3	10,5
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	25,6	9,8	6,2
M	Clase 7310	Publicidad	30,6	8,9	10,4
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	17,7	7,1	10,1
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	9,6	8,6	4,2
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto call center	17,5	0,6	9,3
P	Grupo 854	Educación superior privada	8,9	5,5	3,6
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	11,3	4,3	6,3
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	6,9	4,2	7,7
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	30,6	7,7	11,3

Fuente: DANE – EMS

SECTOR DE LA CONSULTORIA

El servicio de consultoría que, así como hace parte del subsector de las actividades profesionales, científicas y técnicas también hace parte del sector de servicios empresariales, compuesto por una gran variedad de tipos de servicio que permiten que el campo de acción incluya tanto el sector público como el privado en torno a los distintos sectores económicos. La contratación de los servicios de consultoría se enmarca por lo general en la generación de estrategias con el fin de identificar métodos de progreso y desarrollo dentro de los procesos y procedimientos de las entidades que acuden a este sistema para generar e implementar herramientas o tácticas que permitan la mejora continua en el desempeño y consecución de objetivos.

Durante la última década los sectores públicos y privados han incrementado el uso de este servicio, gracias al adelanto de nuevas tecnologías, el aumento en la competencia de varios sectores de la economía a raíz de tratados comerciales, eliminación de barreras comerciales, la necesidad de incrementar la productividad de las empresas y al mismo tiempo a la maximización de los recursos, entre otras.

Este servicio toma gran relevancia para el apoyo a las entidades estatales en el adelanto de actividades para las cuales no cuentan con suficiente personal o con la experiencia y conocimiento en el desarrollo, implementación, análisis, mejora o supervisión de objetivos institucionales. De esta forma, la consultoría se vuelve una herramienta clave para el desarrollo de interventorías, auditorías, estudios para el desarrollo de proyectos, entre otros.

ALCANCE PROCESOS DE CONSULTORÍA

El proceso de consultoría es "una actividad conjunta del consultor y la cliente destinada a resolver un problema concreto y a aplicar los cambios deseados en las organizaciones.

Este proceso se conforma por fases o etapas que constituyen un trabajo de consultoría".

- Diagnosticar la situación actual de la organización.
- Obtener información actual e histórica de la organización.
- Determinar la situación actual de la organización.
- Determinar el sistema de ayuda a la organización.
- Diseñar sistemas de ayuda a la organización.
- Acordar el sistema de ayuda a implantar con el consultante.
- Implantar el sistema de ayuda a la organización.
- Elaborar el plan de implantación del sistema de ayuda.
- Diseñar y determinar los procedimientos a utilizar en la implantación del sistema de ayuda.
- Ejecutar el plan de implantación del sistema de ayuda.
- Documentar el proceso de implantación del sistema de ayuda en la organización.
- Planeación de la implantación del sistema de ayuda.

3. ASPECTO TÉCNICO

A partir del inventario vial actual de las zonas urbana y rural del municipio, se hace necesario su caracterización y la estructuración de proyectos futuros que respondan a las necesidades de movilidad y conectividad presente y futura para el municipio:

3.1. ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL OBJETO A CONTRATAR

Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura se deben estructurar de manera jerárquica, buscando con ellos dar cumplimiento a los objetivos de movilidad sostenible trazados, a partir de la ejecución o puesta en marcha de estrategias con impacto directo en las condiciones de movilidad del municipio. Estas estrategias deben incluir tipologías de proyectos y en los cuales deben sobresalir proyectos estratégicos y estructurantes que se encuentren alineados con el cumplimiento de estos objetivos.

El plan de movilidad sostenible y segura, además, deberá garantizar:

- El derecho a la libre circulación de las personas bajo un enfoque diferencial, de equidad social y territorial, de conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política y el Código Nacional de Tránsito.

- El derecho al medio ambiente sano a partir de medidas que contribuyan a la reducción de la contaminación y la mitigación del cambio climático, a la promoción del uso de tecnologías limpias para el transporte, a la promoción de la eficiencia en el uso de la energía en el ciclo energético, y el incentivo al uso de medios no motorizados y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones con desincentivo al uso ineficiente del vehículo individual privado.

- La garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad.

Para la elaboración e implementación del plan de movilidad sostenible y segura se deberá entregar los siguientes productos de acuerdo con cada etapa:

a) **Etapa de Diagnóstico – productos esperados:** se deberá elaborar un documento de diagnóstico bajo los lineamientos establecidos en la resolución No. 20203040015885 del 15 de octubre el año 2020 del Ministerio de Transporte, que dé cuenta de las dinámicas, los

indicadores y los patrones de movilidad de personas y carga en el área urbana y rural del territorio; así como de las características de la movilidad a nivel regional. Con base en la información primaria y secundaria que se recolecte y analice, se debe presentar como mínimo la siguiente información (según particularidades del territorio y disponibilidad de información primaria y secundaria):

- Contexto y análisis del marco normativo nacional y local en relación con la movilidad, tránsito y transporte.

- Diagnóstico y análisis financiero del territorio en relación con ingresos y gastos del sector movilidad, transporte y tránsito.

- Diagnóstico y análisis de la estructura urbana, modelo de ocupación territorial, usos del suelo, indicadores socioeconómicos del territorio.

- Diagnóstico y análisis de las causas y consecuencias de la problemática de movilidad observada en los sectores urbano y rural, teniendo en cuenta las condiciones geográficas, el marco normativo para el desarrollo de la vivienda, los equipamientos y los espacios públicos, necesarios para su articulación con los sistemas de movilidad, principalmente con la red peatonal y de ciclorrutas que complementen el sistema de transporte elaborados por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, y los componentes de movilidad establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT.

- Diagnóstico y análisis de la oferta de transporte:

A. Estructura vial urbana, rural y regional, se recomienda revisar el Plan Vial de Integración Regional, los planes viales (regionales, departamentales o municipales, según aplique) vigentes desarrollados por las entidades territoriales los cuales contienen la priorización de la infraestructura rural teniendo en cuenta criterios técnicos, económicos sociales y ambientales.

B. Exclusiva para medios no motorizados (sistema de andenes, alamedas, vías peatonales, ciclo-infraestructura, entre otros)

C. Exclusiva para medios motorizados: Transporte público (paraderos, estaciones, terminales, rutas, frecuencias, tipo de flota y/o material rodante, patios, talleres, zonas amarillas, empresas, tarifas, intermodalidad e integración modal, entre otros), Transporte privado (oferta de estacionamientos, tarifas, zonas de carga y descarga de mercancías, centros logísticos, equipamientos especializados, entre otros)

D. Medios alternos de transporte.

E. Dispositivos de control de tránsito: señalización horizontal, vertical, semáforos, entre otros.

F. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transpone – ITS

Diagnóstico y análisis de demanda de transporte:

A. Patrones de demanda a nivel territorio (reparto modal, zonas origen -destino, líneas de deseo, distribución horaria de viajes totales, distribución por motivo de viaje, tiempos de viaje, centros de consolidación de carga, entre otros. Se debe hacer énfasis en las zonas que por su uso, escala y localización tengan un mayor impacto en las dinámicas de movilidad local.

B. Patrones de demanda por medio de transporte (zonas origen -destino, líneas de deseo, distribución horaria de viajes, distribución horaria por motivo de viaje, tiempos de viaje, entre otros). Para el caso de los viajes en modos no autorizados, se deberá analizar la totalidad de los viajes y no limitarlos a aquellos cuya duración sea igual o mayor a 15 minutos.
C. Flujos de transporte (aforos en intersecciones y corredores)

- Diagnóstico y análisis de externalidades de movilidad: Congestión, contaminación y Siniestralidad vial.

- Análisis o matriz DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas) para sintetizar la problemática identificada.

- Conclusiones.

b) Etapa de Formulación – productos esperados: Se deberá elaborar un documento de formulación bajo los lineamientos establecidos en la resolución No. 20203040015885 del 15 de octubre el año 2020 del Ministerio de Transporte. Se debe hacer la exploración y definición de opciones de desarrollo del plan, con la construcción de un documento técnico de soporte, basado en el diagnóstico realizado, en el cual se incluyan los análisis, escenarios y desarrollo técnico que sustente el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible y las decisiones normativas que se definan para cada uno de los componentes del plan, con el soporte de la definición de estrategias, metas, programas y proyectos, así como también los costos estimados de la ejecución del plan y los indicadores de seguimiento y evaluación del instrumento durante su periodo de ejecución. Es fundamental la identificación de las posibles fuentes de financiación (recursos propios, instrumentos de gestión y financiación del desarrollo urbano, Desarrollo Orientado por el Transporte Sustentable - DOTS, Sistema General de Participaciones -SGP, entre otros)

En la formulación del plan se deberán tener en cuenta la existencia de corredores logísticos definidos por el Gobierno nacional y la planificación de la infraestructura vial a cargo de las entidades departamentales y municipales, desarrolladas en el marco de los diferentes mecanismos de planificación con el fin de que el municipio le dé continuidad dentro de su área de jurisdicción.

Para tal efecto, se deberán establecer reglas de operación que permitan mantener en todo momento la continuidad de la circulación de los vehículos de carga y pasajeros sobre dicho corredor estratégico, definir la logística requerida, construir, ampliar o adecuar la infraestructura para compatibilizarla con la prevalencia del modelo de ocupación territorial adoptado en el Plan de Ordenamiento Territorial — POT y consolidar el modelo de ocupación del territorio urbano y rural. Lo anterior, deberá hacerse de conformidad con lo señalado en el artículo 2.4.5.4. del Decreto 1079 de 2015 o la normatividad que lo modifique, adicione o sustituya.

Por otra parte, se deberá tener en cuenta lo establecido en el último Plan Estratégico de Control al Cumplimento del Marco Normativo en Transporte formulado para los municipios, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Resolución 3443 de 2016 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Se deberán incorporar las determinantes ambientales de cada municipio y los establecido en el numeral 5 del artículo 31 de la ley 99 de 1983, a fin de que el factor ambiental sea tenido en cuenta en las decisiones que se adopten.

En el documento se deberá formular un escenario cumplible en el tiempo, de acuerdo con las condiciones geográficas, culturales, ambientales y económicas, definiendo claramente tres componentes y un plan de contingencia:

- Estratégico, constituido por los objetivos de movilidad sostenible y segura, estrategias y metas del plan.
- Ejecución, constituido por el conjunto de programas y proyectos del plan indicando los responsables de la ejecución de los mismos, así como sus fuentes de financiación.
- Seguimiento y evaluación, constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de los planes.

- Análisis de Riesgos y acciones para su mitigación, contiene la matriz de riesgos, en la que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución, que incluya las acciones a desarrollar en caso de presentarse.

Al determinar los anteriores componentes, se deberá dar cumplimiento a los siguientes objetivos de movilidad sostenible y segura:

- Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbano territorial del plan de ordenamiento territorial para garantizar a todas las personas accesibilidad a las zonas urbanas y rurales, y el acceso a medios de transporte no motorizados y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones;
- Organizar el transporte de personas y cosas y la adecuada circulación y funcionamiento de los diferentes medios de transporte para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales, para potenciar la productividad, la competitividad y la integración regional.
- Organizar el transporte de personas y cosas y la adecuada circulación, funcionamiento de todos los diferentes medios de transporte y fomentar los desplazamientos en medios no motorizados y tecnologías de bajas o cero emisiones para reducir la congestión y la contaminación;
- Organizar el transporte de personas y cosas y la adecuada circulación y funcionamiento de los diferentes medios de transporte para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de peatones, ciclistas, conductores, pasajeros y en general de todos los actores viales; y
- Formular e implementar planes maestros de parqueaderos condicionados a las normas urbanísticas establecidas en el plan de ordenamiento territorial, como herramienta adicional para fomentar el uso de transporte público y racionalizar el uso del vehículo particular, en los desplazamientos.

Adicionalmente, la formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible — ODS en Colombia: "5. Igualdad de Género: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas 9. Industria, innovación e Infraestructura: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. 11. Ciudades y comunidades sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. 13. Acciones por el Clima: adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos"

Los componentes (Componente estratégico, Componente de Ejecución, Componente de Seguimiento y Evaluación, Componente de identificación de riesgos y acciones para su mitigación), se deberán desarrollar de acuerdo al anexo: "metodología para la formulación de los planes de movilidad sostenible y segura.

Una vez se realicen las dos etapas anteriores se deberá llevar a cabo una tercera etapa en la cual se surtan las siguientes actividades.

c) **Etapa de capacitación y socialización – productos esperados:** se debe realizar un documento final el cual genera las memorias del proceso, su ejecución, el borrador del decreto de adopción y realizara una capacitación y socialización para los funcionarios de la alcaldía en los temas de movilidad y seguridad vial.

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN Y RESULTADOS.

Para la ejecución del contrato de consultoría el municipio ha determinado un término de TRES MESES (03) para lo cual los proponentes deberán presentar un cronograma en el proceso de selección y como parte fundamental de la propuesta y será un requisito habilitante.

METODOLOGIA PARA EJECUTAR LA CONSULTORIA

El contratista es libre de escoger la metodología para realizar la consultoría, es importante tener en cuenta el presupuesto y tiempos para la ejecución de las labores. En esta, se debe dar aplicación de todos los recursos y sistemas utilizados para la ejecución del tipo de proyecto.

La ejecución de la consultoría se llevará a cabo contando con el presupuesto y el desarrollo de los diferentes documentos y levantamientos de datos, pero sobre todo se desarrollará dentro de un espíritu de colaboración constante entre el Contratante, los Subcontratistas, y personal profesional, técnico, administrativo, financieros y de la programación.

Antes y durante la ejecución de los trabajos, el consultor realizará los trabajos requeridos de acuerdo con la mejor práctica de la ingeniería, con el personal idóneo y dedicando el tiempo necesario para cumplir las obligaciones contraídas con el fin de permitir que el objeto del contrato se cumpla dentro del tiempo y plazo programados

- **INFORMES Y PRODUCTOS**

a) Preparar y presentar mensualmente durante los primeros 10 días hábiles del mes a la coordinación de la supervisión del Municipio de Ricaurte, Cundinamarca informes parciales sobre el desarrollo del contrato de consultoría, contemplando los aspectos técnicos, administrativos y financieros.
b) Preparar y presentar a la coordinación de la supervisión del Municipio de Ricaurte Cundinamarca un informe final del desarrollo del contrato. Dicho informe deberá contener las conclusiones y recomendaciones.
c) Realizar con el municipio, reunión de retroalimentación de los resultados obtenidos en la recolección de información.
d) Los demás que se requieran para dar cumplimiento al objeto de la presente contratación.
e) Todos los informes y productos entregados deben presentarse impresos en original y copia para la Secretaría de Gobierno y Participación Ciudadana y para la Secretaria de Planeación, dicho informe deberá estar respaldado en medio magnético.

RECURSO HUMANO

El contratista consultor deberá contar con el recurso humano requerido para ejecutar en su totalidad las labores, documentos y demás actividades, en el momento en que la Administración Municipal observe por parte del recurso humano malos manejos, incumplimiento en las actividades que deben desarrollar, afectación a la moralidad pública, entre otros aspectos, podrá solicitar el cambio del personal. La consultoría deberá contar con el recurso humano necesario y con perfil profesional requerido, durante todo el tiempo de ejecución del contrato.

Deberá contar con el siguiente personal profesional y presentar las certificaciones de experiencia, será requisito habilitante.

PERSONAL MÍNIMO HABILITANTE CONSULTORÍA					
Rol	Formación (Profesión)	Experiencia	Cant.	% Dedicación	Duración (meses)

Director de consultoría	Ingeniero civil o de transporte y vías con posgrado en Gerencia de Proyectos y/o afines.	El profesional propuesto para el cargo deberá contar mínimo con 6 años de experiencia profesional general. Experiencia profesional como director de consultoría para la elaboración de planes de movilidad de 2 a 5 años	1	35%	3
Ingeniero Especialista Consultoría	Ingeniero Civil con especialización o maestría en transporte y vías o movilidad o Ingeniero de transporte y vías	El profesional propuesto para el cargo deberá contar mínimo con 6 años de experiencia profesional general, experiencia especifica de 2 años	1	80%	3
Especialista jurídico	Abogado especialista en urbanismo o derecho administrativo o en el área de transporte,	El profesional propuesto para el cargo deberá contar mínimo con 6 años de experiencia profesional general. Y contar con una experiencia especifica de 2 años	1	40%	3
Ingeniero Civil o arquitecto	Ingeniero civil o arquitecto postgrado: N/A	El profesional propuesto para el cargo deberá contar mínimo con 6 años de experiencia profesional general,	1	100%	3
Auxiliares de campo	Profesional con formación académica como ingeniero civil, Técnico en transporte y seguridad vial	Experiencia profesional mínima de 2 años en el ejercicio de la profesión.	2	100%	3
Componente social	Trabajador/a social o profesional en comunicación social,	Experiencia profesional mínima de 2 años en el ejercicio de la profesión	1	100%	3

	periodismo o psicología				
Auxiliar	Técnico o profesional con formación académica o especialización en Sistemas de Información Geográfica o Geomática	Experiencia profesional mínima de 2 años en el ejercicio de la profesión.	1	60%	3
Auxiliar	Profesional con formación de Ingeniero con licencia ocupacional vigente o Técnico con formación académica en el Sistema General de Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST	Experiencia profesional mínima de 2 años en el ejercicio de la profesión.	1	100%	3
Auxiliar	Profesional con formación como arquitecto o Técnico Dibujante	Profesional contar mínimo con 2 años de experiencia profesional general.	1	50%	3
Auxiliar administrativo	Secretaria o técnico con estudios relacionados	Sin experiencia requerida	1	100%	3

4. MARCO NORMATIVO

A continuación, realiza un breve recuento de la normatividad de seguridad vial y tránsito, documentación del plan estratégico de seguridad vial PESV[7], legislación para motos, vehículos, conductores, peatones, motociclistas, ciclistas establecidas en Colombia:

Circulares:

- Circular 68 de 2017: Aclara los requisitos que se deben cumplir para la radicación, revisión y aprobación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV

Resoluciones:

[7] https://deseguridadysalud.com/normatividad-de-seguridad-vial-en-colombia/

- Resolución 7733 de 1997: Expide normas para el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en Colombia.
- Resolución 19200 de 2002: Reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad en los vehículos.
- Resolución 1737 de 2004: Reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos. (Derogado por la Resolución 1080 de 2019)
- Resolución 4959 de 2006: Se definen los requisitos y procedimientos para conceder los permisos de transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte.
- Resolución 1949 de 2009: Expide el reglamento técnico de cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia. Modificada por la resolución 5543 de 2013.
- Resolución 217 de 2014: Expide el reglamento para la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.
- Resolución 1223 de 2014: Establece los requisitos para realizar el curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.
- Resolución 1565 de 2014: Expide la Guía para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV
- Resolución 2273 de 2014: Ajusta y amplía el plazo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
- Resolución 2410 de 2015: Expide el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas.
- Resolución 1885 de 2015: Reglamenta el manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia.
- Resolución 3752 de 2015: Establece las medidas y requisitos para los sistemas de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.
- Resolución 1231 de 2016: Expide la guía metodológica y/o instrumento para la evaluación, emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV.
- Resolución 5747 de 2016: Aumenta el plazo curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.
- Resolución 1298 de 2018: Expide los requisitos para el certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz para conducir.
- Resolución 1487 de 2018: Define los procesos y metodología de evaluación para los exámenes teórico y prácticos para la obtención de la licencia de conducción.
- Resolución 718 de 2018: Reglamenta los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito FOTOMULTAS.
- Resolución 3246 de 2018: Reglamenta la instalación y uso obligatorio de cintas retrorreflectivas en vehículos (derogado por resolución 1572 de 2019).
- Resolución 4919 de 2018: Prorroga el plazo establecido en el artículo 3 de la Resolución 3246 del 3 de agosto de 2018. (derogado por resolución 1572 de 2019).
- Resolución 1080 de 2019: Expide el reglamento técnico para el uso de casos en motos y similares.
- Resolución 1572 de 2019: Expide el reglamento para la instalación y uso de cintas reflectivas en vehículos.
- Resolución 7495 de 2020: Deroga la Resolución 1231 de 2016 la cual reglamentó el documento guía para evaluar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial PESV. Expide: Ministerio de Transporte.

Decretos:

- Decreto 2851 de 2013: Define las líneas de acción para la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad vial.
- Decreto 1079 de 2015: Expide el Decreto Único Compilatorio Reglamentario del Sector Transporte.
- Decreto 1310 de 2016: Aumenta el plazo para la entrega y/o radicación del Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV.
- Decreto 813 de 2017: Expide el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista para Bogotá para la vigencia 2017 — 2026.
- Decreto 2106 de 2019: Por la cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.

- Artículo 110 - Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. Modifica el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011.
- En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Leyes:

- Ley 769 de 2002: Crea y expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre para Colombia.
- Ley 1383 de 2010: Crea y define los requisitos para la expedición de la licencia de conducción y revisión tecnicomecánica.
- Ley 1503 de 2011: Expide las normas para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.
- Ley 1696 de 2013: Establece las disposiciones penales y administrativas para sancionar a los conductores que se encuentren bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas.
- Ley 1702 de 2013: Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.
- Ley 1811 de 2016: Otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional.
- Ley 1843 de 2017: Regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (FOTOMULTAS).
- Ley 1964 de 2019: Expide la ley para promover el uso de vehículos eléctricos en Colombia.
- Ley 1972 de 2019: Establece las medidas para la reducción de emisiones contaminantes en vehículos y demás fuentes móviles
- Ley 2050 de 2020: Esta norma modifica y adiciona a la Ley 1503 de 2011 aspectos en materia de seguridad vial y tránsito.

La verificación de los planes estratégicos de seguridad vial PESV serán verificados por la Superintendencia de Transporte, Organismos de tránsito y el Ministerio de Trabajo. En un plazo no mayor a 12 meses se diseñará la metodología para diseño e implementación del PESV y articularlo con el SGSST. Expide: Congreso de Colombia

Las demás disposiciones que por el objeto y la naturaleza del contrato le sean aplicables.

LIMITACIÓN A MIPYMES

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, que modificó los artículos 2.2.1.2.4.2.2 a 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 Y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones", que en su tenor literal disponen:

(...)

"ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.2. Convocatorias limitadas a Mípyme. Las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, deben limitar la convocatoria de los Procesos de Contratación con pluralidad de oferentes a las Mipyme colombianas con mínimo un (1) año de existencia, cuando concurran los siguientes requisitos:

1. El valor del Proceso de Contratación sea menor a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

2. Se hayan recibido solicitudes de por lo menos dos (2) Mipyme colombianas para limitar la convocatoria a Mipyme colombianas. Las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, deben recibir estas solicitudes por lo menos un (1) día hábil antes de la expedición del acto administrativo de apertura, o el que haga sus veces de acuerdo con la normativa aplicable a cada Proceso de Contratación.

Tratándose de personas jurídicas, las solicitudes solo las podrán realizar Mipyme, cuyo objeto social les permita ejecutar el contrato relacionado con el proceso contractual.

PARÁGRAFO. Las cooperativas y demás entidades de economía solidaria, siempre que tengan la calidad de Mípyme, podrán solicitar y participar en las convocatorias limitadas en las mismas condiciones dispuestas en el presente artículo.

ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.3. Limitaciones territoriales. De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 12 de la Ley 1150 de 2007, las Entidades Estatales, independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, pueden realizar convocatorias limitadas a Mipyme colombianas que tengan domicilio en los departamentos o municipios en donde se va a ejecutar el contrato. Cada Mipyme deberá acreditar su domicilio con los documentos a los que se refiere el siguiente artículo.

ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.4. Acreditación de requisitos para participar en convocatorias limitadas. La Mipyme colombianas deben acreditar que tiene el tamaño empresarial establecido por la ley de la siguiente manera:

1. Las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil.

2. Las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.

Para la acreditación deberán observarse los rangos de clasificación empresarial establecidos de conformidad con la Ley 590 de 2000 y el Decreto 1074 de 2015, o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

PARÁGRAFO 1. En todo caso, las Mipyme también podrán acreditar esta condición con la copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación.

PARÁGRAFO 2. Para efectos de la limitación a Mipyme, los proponentes aportarán la copia del registro mercantil, del certificado de existencia y representación legal o del Registro Único de Proponentes, según corresponda conforme a las reglas precedentes, con una fecha de máximo sesenta (60) días calendario anteriores a la prevista en el cronograma del Proceso de Contratación para el inicio del plazo para solicitar la convocatoria limitada.

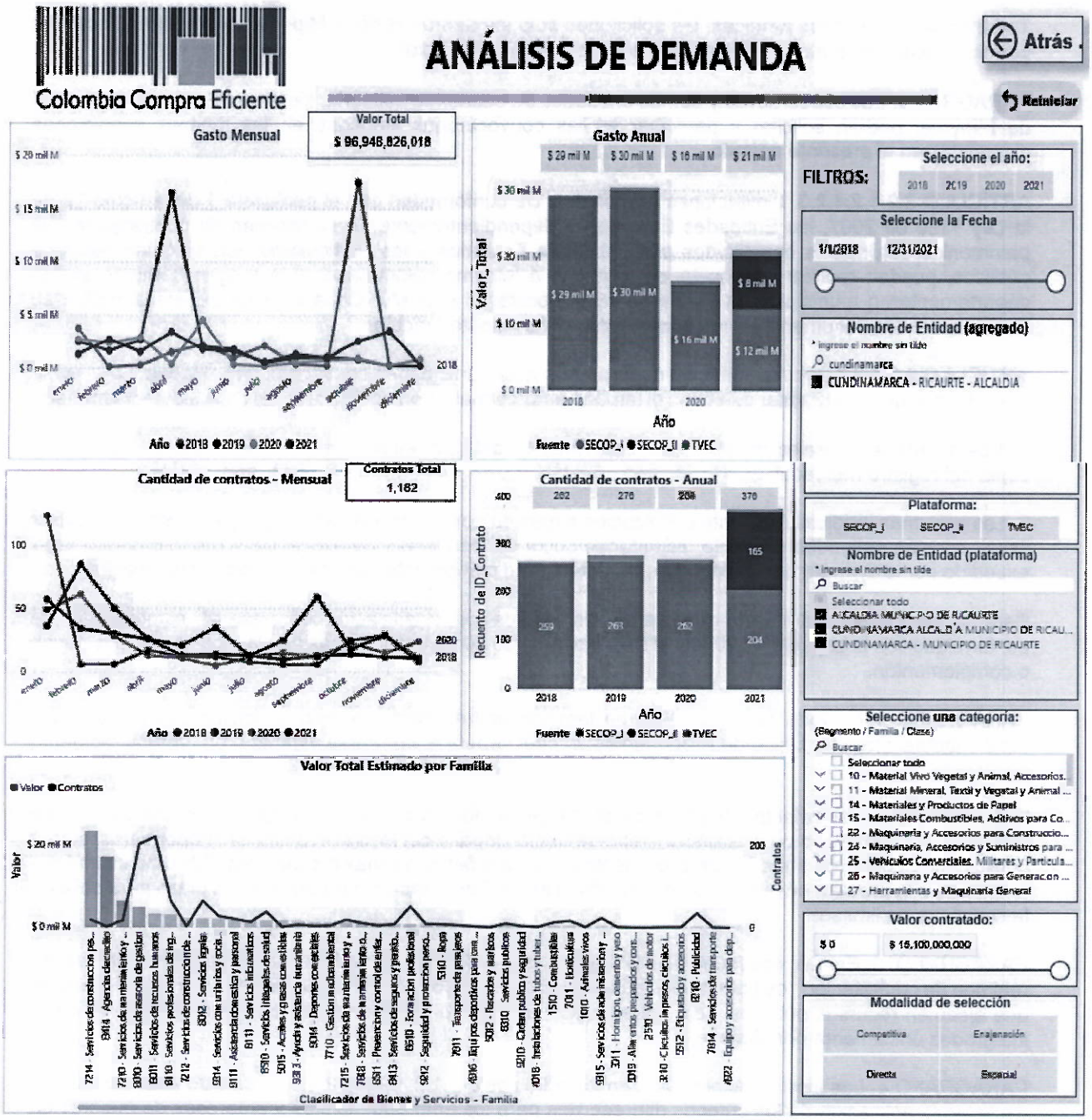
PARÁGRAFO 3. En las convocatorias limitadas, las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, solo deberán aceptar las ofertas de Mipyme o de proponentes plurales integrados únicamente por Mipyme.

PARÁGRAFO 4. Los incentivos previstos en los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 de este Decreto no excluyen la aplicación de los criterios diferenciales para los emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas."

(...)

6. DEMANDA

De conformidad con lo establecido en el Modelo de Abastecimiento Estratégico en el ítem de herramientas de visualización para el análisis de la demanda, la entidad estatal procedió a manera integral visualizar el comportamiento de compras histórico de la entidad que reposa en el SECOP (I, II y TVEC), así:



De conformidad con lo indicado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el estudio de la demanda permite que la Entidad Estatal analice el comportamiento de las adquisiciones anteriores del bien o servicio que se pretende contratar, con el fin de extraer las mejores prácticas e información pertinente para el proceso de contratación.

Es por esto que se consultó la página virtual del SECOP I y II para tomar muestra de procesos que las entidades públicas hayan celebrado con objeto igual o similar a la presente contratación. En las consultas se evidencia que Entidades Estatales han contratado el suministro que se pretende realizar:

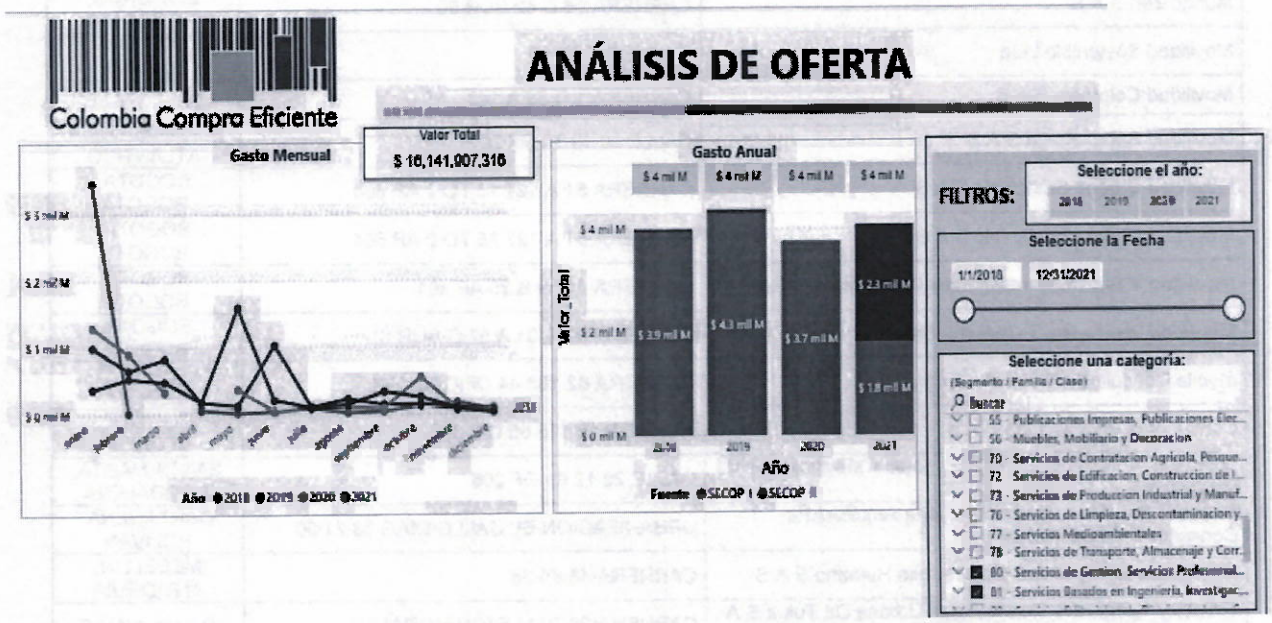
No	MODALIDAD	EJECUCION	OBJETO	PLAZO	VALOR DEL CONTRATO	CONTRATISTA
1	CMA-010-2021	Tolima: El Espinal	CONTRATAR LA CONSULTORÍA INTEGRAL PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN BÁSICO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA -PBMSUR, PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL-PLSVESP Y EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESVESP, PARA EL MUNICIPIO DE EL ESPINAL – TOLIMA.	4 Meses	$500,000,000	CONSORCIO MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA 2021
2	CM-008-2019	Cundinamarca: Girardot	CONTRATAR ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE GIRARDOT.	145 Días	$799,680,000	CONSORCIO GIRARDOT 2019
3	CM-02-2014	Sucre: Sincelejo	FORMULACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE SINCELEJO Y LA LÍNEA BASE DE TRANSPORTE PÚBLICO	6 Meses	$668,882,240	CONSORCIO MOVILIDAD SINCELEJO
4	CMA-005-2014	Valle del Cauca: El Cerrito	ELABORAR EL PLAN DE MOVILIDAD QUE ASEGURE EL FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, CON ESPACIOS PÚBLICOS ADECUADOS, ORIENTACIÓN EN EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN, CONTROL, ATENCIÓN Y TRATAMIENTO INTEGRAL DE LOS AFECTADOS EN HECHOS VIALES POR UNA MOVILIDAD SEGURA PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA DE LOS CIUDADANOS, USUARIOS Y TRANSEUNTES EN EL CERRITO VALLE DEL CAUCA	2 Meses	$129,073,285	FUNDACION SOCIAL HUMANISMO EN ACCION
5	CMOAJC 003-2021	Florencia Caquetá	REALIZAR LA CONSULTORIA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE FLORENCIA, CAQUETÁ	4 (Meses)	249.496.530	GRUPO VIAL S.A.S
6	CM 02 - 2018	Cundinamarca: Pacho	CONTRATAR LA CONSULTORIA PARA LA CONSTRUCCIÓN, DIAGNOSTICO, ESTRUCTURACIÓN, FORMULACIÓN, SOCIALIZACIÓN E COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE PACHO CUNDINAMARCA	3 Meses	$110,000,000	MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA
7	CM 001-2017	Santander: Aratoca	CONSULTORIA PARA LA FORMULACION DEL PLAN BASICO DE MOVILIDAD Y PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA EL MUNICIPIO DE ARATOCA-SANTANDER	3 Meses	$64,974,000	HECTOR MELGAREJO NEIRA
8	CM-008-2021	Cundinamarca: Tenjo	CONSULTORIA PARA LA FORMULACION DEL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	5 Meses	$250,000,000	
9	A-CM 002-2017	Tolima: El Líbano	"CONTRATAR LA CONSULTORIA PARA LA ELABORACION DEL PLAN BASICO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DEL LIBANO TOLIMA"	6 Meses	$170,000,000	GRUPO VIAL S.A.S
10	010 DE 2009	Cundinamarca: Cajicá	CONSULTORIA PARA LA ELABORACION DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y EL PLAN VIAL PARA EL MUNICIPIO DE CAJICÁ CONFORME A LAS NORMAS VIGENTES	4 Meses	$199,464,492	MARIA ESPERANZA RODRIGUEZ BENAVIDEZ

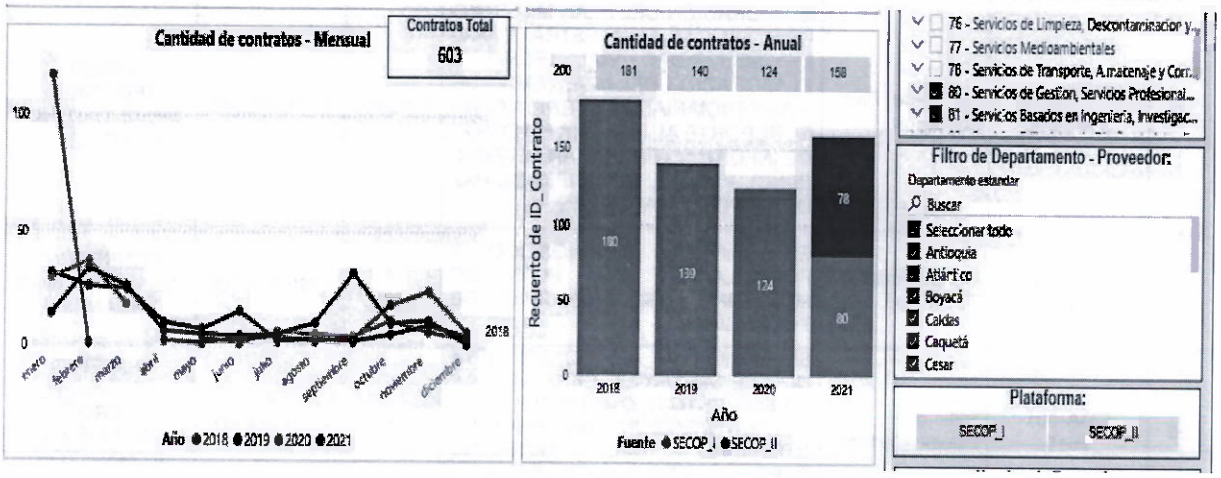
11	CM 004 DE 2013	Antioquia: Barbosa, Copacabana, Girardota	REALIZAR EL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE COPACABANA Y LA SEGUNDA FASE DE LOS PLANES DE MOVILIDAD DE GIRARDOTA Y BARBOSA	5 Meses	$149,810,000	FARDIER S.A.S
12	CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO Nº CMA – 006 – 2020	Córdoba: San Antero	ESTUDIOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE SAN ANTERO-CORDOBA.	3 Meses	$205,000,000	MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA
13	CM 026 DE 2013	Antioquia: La Estrella, Caldas, Sabaneta	REALIZAR LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LOS MUNICIPIOS DE CALDAS, LA ESTRELLA Y SABANETA	6 Meses	$242,810,000	FARDIER SAS
14	CM 002 DE 2013	Antioquia: Itagüí	REALIZAR EL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE ITAGUI	5 Meses	$132,082,000	FARDIER SAS
15	CM028-2017	Cundinamarca: Guasca	FORMULACION DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICPIO DE GUASCA CUNDINAMARCA	3 Meses	$59,946,012	JAIRO HERNANDO CEPEDA GARCIA
16	CMA001	Antioquia: Salgar	FORMULACIÓN DEL PLAN DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA Y RURAL SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE SALGAR Y DEFINIR ORIENTACIONES PARA POTENCIAR LA CONECTIVIDAD DEL MUNICIPIO CON LA REGIÓN.	4 Meses	$142,358,943	MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA
17	CM-04-2014	Cauca: Popayán	FORMULACION DEL PLAN DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE POPAYAN	8 Meses	$730,573,800	STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED SUCURSAL COLOMBIA
18	002-11	Cundinamarca: Facatativá	FORMULAR EL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE FACATATIVÁ, QUE OPTIMICE LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y CARGA CON ENFOQUE INTEGRAL QUE FORTALEZCA: LINEAMIENTOS DEL POT, CULTURA CIUDADANA, SOSTENIBILIDAD ¿ COMPETITIVIDAD E INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO RURAL - URBANO Y CONECTIVIDAD ARTICULADA A LA MOVILIDAD Y VENTAJAS COMPARATIVAS DE ENTORNO REGIONAL	5 Meses	$220,787,000	CONSORCIO BIGA-JHER
19	CMA-001-2019	Bolívar: San Juan Nepomuceno	CONTRATAR LA FORMULACIÓN DEL PLAN BASICO DE MOVILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE SAN JUAN NEPOMUCENO.	2 Meses	$100,000,000	SOLUCIONES DE INGENIERIA LAGIT S.A.S.
20	09-00-31-07-149-13	Antioquia: Envigado	ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE ENVIGADO	150 Días	$157,435,200	VIAS Y TRANSITO S.A.S
21	CM 005 DE 2016	Boyacá: Puerto Boyacá	ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y PLAN LOCAL DE SEGURIDAD PARA EL MUNICIPIO DE PUERTO BOYACA, BOYACA	2 Meses	$302,400,000	ASESORIA Y SERVICIOS EN SEGURIDAD VIAL S.A.S
22	CM-05-2018	Cundinamarca: Caqueza	CONSULTORÍA PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD (PM) Y PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL (PMSV) DEL MUNICIPIO DE CÁQUEZA DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA	3 Meses	$223,545,784	ITTUS CONSULTORES ASOCIADOS SAS

23	PZA-CM- AB-006-2016	Casanare: Paz de Ariporo	ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD, PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) Y ELABORACION DEL INVENTARIO DE VÍAS TERCIARIAS REQUERIDA PARA EL REPORTE AL SISTEMA INTEGRAL DE INFORMACION DE CARRETERAS (SINC), PARA EL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO, CASANARE	6 Meses	$418,475,946	UNION TEMPORAL MOVILIDAD PAZ DE ARIPORO
24	CM 009 MT 2013	Cundinamarca: Tocancipá	ELABORACION, DIAGNOSTICO Y FORMULACION DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPA	4 Meses	$329,876,000	CONSORCIO PLAN MOVILIDAD TOCANCIPA
25	CMA-001-2010	Valle del Cauca: Cartago	SELECCIONAR AL CONTRATISTA QUE SE ENCARGUE DE ELABORAR LOS ESTUDIOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO CARTAGO ¿ETAPAS DE INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO	3 Meses	$339,784,880	RODRIGO CERON Y CERON INGENIERO CONSULTOR E.U.

7. OFERTA

De conformidad con lo establecido en el Modelo de Abastecimiento Estratégico en el ítem de herramientas de visualización para el análisis de la oferta, la entidad estatal procedió a manera integral visualizar el comportamiento de compras de las entidades a nivel nacional de acuerdo la necesidad requerida:





A continuación, se presenta una muestra de las empresas del sector de bienes y/o servicios, que abastecen la necesidad:

Establecimiento	Dirección	Ubicación
Movilidad Segura S A S	SECTOR SAN ANTONIO TRANSVERSAL 61 61 291 OLAYA BARRIO Olaya Herrera	CARTAGENA, BOLIVAR
Movilidad Y Consultoría S A S	CARRERA 19 23 A 30	BOGOTA, BOGOTA
Mundo Zen S A S	CARRERA 36 D 42 SUR 50	ENVIGADO, ANTIOQUIA
Movilidad Sostenible Ltda	CALLE 134 17 16	BOGOTA, BOGOTA
Movilidad Colombia S A S	CARRERA 1 D 58 A 143	CALI, VALLE
Movilidad Sabanalarga S A S	CALLE 20 19 70 OF 201	BARRANQUILLA, ATLANTICO
Movilidad Urbana Sostenible S A S	CARRERA 51 A 127 75 TO 2 AP 504	BOGOTA, BOGOTA
Movilidad Urbana Sostenible S A S	CARRERA 51 A 127 75 TO 2 AP 504	BOGOTA, BOGOTA
Movilidad Y Sistemas Inteligentes De Transporte Sas	CARRERA 21 39 B 25 AP 401	BOGOTA, BOGOTA
Movilidad Prestancia Y Garantía Sas	TRANSVERSAL 81 A 57 G SUR 61	BOGOTA, BOGOTA
Mobile Consultoría En Movilidad Sas	CARRERA 62 103 44 OFICINA 701	BOGOTA, BOGOTA
Consultores En Movilidad S A S	AVENIDA 19 125 65 OFI 306	BOGOTA, BOGOTA
Servicios Profesionales En Transporte Y Movilidad Santa Marta S A S	CALLE 22 12 63 OF 206	SANTA MARTA, MAGDALENA
Sinarc S A S Servicios De Ingeniería Arquitectura Consultoría Y Construcción	URBANIZACION EL GALLO DIAG 33 71 50	CARTAGENA, BOLIVAR
Ch Lideres En Movilidad Y Desarrollo Humano S A S	CARRERA 48 66 38	MEDELLIN, ANTIOQUIA
Servicios Integrados De Movilidad Urbana De Tulua S A S	CARRERA 30 CALLEJON MORALES	TULUA, VALLE
Soluciones En Movilidad Asesorías En Renovables Transporte E Ingeniería S A S	CARRERA 56 152 42 T 4 AP 1303	BOGOTA, BOGOTA
Soluciones Para La Movilidad Y El Transporte Sas	CARRERA 7 N 64 77 CONJ SAN JACINTO TO 6 AP 303	IBAGUE, TOLIMA
Consultorías Y Asesorías En Movilidad S A S	CARRERA 80 A 33 35 APTO 802	MEDELLIN, ANTIOQUIA
Servicios Profesionales En Transporte Y Movilidad S A S	MANZANA 3 CA 25 MIRA CAMPESTRE	SANTA MARTA, MAGDALENA
Consultores Especializados En Movilidad Y Transporte Cemt S A S	CALLE 16 25 58 BRR SAN FRANCISCO BARRIO SAN FRANCISCO	BUCARAMANGA, SANTANDER
Servicios De Consultoría En Movilidad Y Transporte S A S	CARRERA 44 12 A 54	BOGOTA, BOGOTA

Hablemos De Movilidad S A S	CALLE 7 83 A 24 INT 106	MEDELLIN, ANTIOQUIA
Empresa De Movilidad De Bogotá Consultores Sas	CARRERA 45 45 71 OF 4502	BOGOTA, BOGOTA
Empresa De Movilidad De Bogotá Sas	CARRERA 45 45 71 IN 4502	BOGOTA, BOGOTA
Centro Integral De Atención Y Consultorías En Movilidad S A S	CALLE 14 13 40 OF 301 BR CENTRO	FLORENCIA, CAQUETA
Asociación Nacional De Alternativas Innovadoras Para La Movilidad	CARRERA 43 44 60	ITAGUI, ANTIOQUIA
Grupo Movilidad S A S	CALLE 4 G 81 A 105 APT 1406	MEDELLIN, ANTIOQUIA
Urbavial Urbanismo Y Movilidad Con Seguridad Vial Sas	CARRERA 4 4 43 OF 301 ED GUILLERMO NARANJO	CALI, VALLE
Soluciones De Ingeniería Movilidad Y Arquitectura S A S	CARRERA 36 51 13 OFICINA 302 BARRIO CABECERA DEL LLANO	BUCARAMANGA, SANTANDER
Grupo Ahead Sas	VEREDA PUEBLO VIEJO KM 1 5 CONJUNTO PALO DE AGUA CHING	COTA, CUNDINAMARCA
Pedraza Montoya Y Zarate Consultores Transporte Y Movilidad S A S	CARRERA 78 H 50 22 SUR	BOGOTA, BOGOTA
Ingeniería En Soluciones Integrales De Movilidad S A S	CALLE 24 BN 7 A 08	POPAYAN, CAUCA
Sistema Estratégico De Transporte Publico De Pasajeros De Popayan Movilidad Futura S A S	CARRERA 5 2 11	POPAYAN, CAUCA
Urim Urbanismo Y Movilidad S A S	CARRERA 45 61 21 OF 302	BOGOTA, BOGOTA
Consultorías Y Capacitaciones En Movilidad Vial S A S	URBANIZACION LOS ALMENDROS MZ G LT 7 BARRIO LOS ALMENDROS	CARTAGENA, BOLIVAR

De igual manera, se relacionan empresas del sector de bienes y/o servicios, que podrán abastecer la necesidad de la entidad en Cundinamarca:

Nombre del Establecimiento	Dirección	Ubicación
Consultorias C J S A S	CALLE 7 3 ESTE 76 CA 7	CHIA, CUNDINAMARCA
Consultoria Cr S A S	CALLE 12 10 58,	CHIA, CUNDINAMARCA
Consultorias Emprender Sas	CARRERA 16 13 12	ZIPAQUIRA, CUNDINAMARCA
Consultorias Y Asesorias S S S A S	CARRERA 8 20 52 B GRANADA	GIRARDOT, CUNDINAMARCA
Consultoria Gerencial Lg Sas	LUGAR KM 4 VTE CAJICA ZIPAQUIRA TO 7 AP 302	CAJICA, CUNDINAMARCA
Consultoria Sainsig Sas	CALLE 15 16 19	FUNZA, CUNDINAMARCA
Consultoria Contable Lpm Sas	CALLE 34 1 A 97	SOACHA, CUNDINAMARCA
Consultoria Urbana Cab Sas	CALLE 13 6 07 CC SOACHA PLAZA OF 203 204	SOACHA, CUNDINAMARCA
Consultoria Para El Desarrollo Empresarial Sas	CALLE 1 2 184 IN 1	CHIA, CUNDINAMARCA
Consultoria Y Construcciones C2c Sas	CARRERA 13 16 85 P 2 LC 216	FUNZA, CUNDINAMARCA
Consultoria En Gestion Y Mejoramiento Empresarial Ltda	CARRERA 15 6 43	ZIPAQUIRA, CUNDINAMARCA
Intervento Consultores Sas	AVENIDA CHILACOS 13 35 CASA 42	CHIA, CUNDINAMARCA
Consultoria De Transporte Y Transito Ltda	CARRERA 4 7 28	TABIO, CUNDINAMARCA
Consultoria Y Gestion Del Talento Humano Sas	CALLE 17 A 15 16	FUSAGASUGA, CUNDINAMARCA
Consultoria Geologica Y Minera Hj Sas	CALLE 25 A 10 35 CA 10	CHIA, CUNDINAMARCA
Analitica & Decisiones Sas	VIA ZIPAQUIRA RESERVA DEL LAGO T2 102 KM 4	CHIA, CUNDINAMARCA
Consultorias Y Asesorias Profesionales Integradas	CALLE 4 6 76 IN 64	UBATE, CUNDINAMARCA
Consultoria Ingenieria Estudios Economicos Citec Sas	CALLE 9 0 100 CASA 2 SECTOR EL HATO	TABIO, CUNDINAMARCA
Consultoria Y Gestion Responsables S A S	VIA BOYACA KM 25,	PUERTO SALGAR, CUNDINAMARCA

Consultoria Outsourcing Y Apoyo Empresarial Sas	CALLE 29 N 6 162 CONJUNTO SAN VALENTIN LOCAL 6 P 2 VRD	CHIA, CUNDINAMARCA
Acypt Desarrollos Asesorias Y Consultorias Territoriales S A S	CALLE 30 7 A 46 BRR LA MAGDALENA	GIRARDOT, CUNDINAMARCA
Consultoria Industrial Papelera Sas	CARRERA 5 2 A 54 SUR CONDOMINIO VILLA DE LOS SAUCES	CAJICA, CUNDINAMARCA
Consultorias En Salud Y Seguridad En El Trabajo Sas	CARRERA 8 6 45	CAJICA, CUNDINAMARCA
Consultorias Integrales Amaya S A S	CARRERA 1 D ESTE 11 89	MADRID, CUNDINAMARCA
Consultoria Especializada En Sistemas Integrados De Gestion Sas	CARRERA 5 7 36 TORRE 8 APTO 501	MOSQUERA, CUNDINAMARCA
Consultoria Integral Seguridad Y Salud En El Trabajo Sas	CARRERA 8 20 40 BRR BELLISCA	FUNZA, CUNDINAMARCA
Consultoria Inmobiliaria Ingenieria Y Juridica Sas	CARRERA 48 23 A 13	FUSAGASUGA, CUNDINAMARCA
Consultoria En Estructura Financiera Sas	LUGAR PARCELACION ALTOS DE TEUSACA 1 2 KM CN META ET 3 CA 17 SANGREGADO	LA CALERA, CUNDINAMARCA
Consultoria Y Estrategia Empresarial S A S	CARRERA 3 B 47 51 CA 110	SOACHA, CUNDINAMARCA
Consultoria Ingenieria E Interventoria S A S	CALLE 10 A 7 31 ESTE	TABIO, CUNDINAMARCA
Consultorias Y Asesorias Gag S A S	CARRERA 9 ESTE 34 75 BL 12	SOACHA, CUNDINAMARCA
Ace Asesoria Y Consultoria Estrategica Ltda	CALLE 22 1 137 IN 29	CHIA, CUNDINAMARCA
Isosceles Proyectos Y Consultoria Sas	CARRERA 10 5 62 TO 13 552	MOSQUERA, CUNDINAMARCA
Ingenium Ingenieria Y Consultoria Ltda	AVENIDA TRONCAL DE OCCIDENTE 1 59 ESTE BOD 25 EL PORTAL CENTRO LOG	MOSQUERA, CUNDINAMARCA
Ar Gestion Y Logistica S A S	CARRERA 4 13 79 CS 10 A	FUNZA, CUNDINAMARCA
Suelos Y Riego Consultoria S A S	CARRERA 22 118 32 APTO 202 BOGOTA	CAJICA, CUNDINAMARCA
Gesstionar Servicios De Asesoria Y Consultoria En Salud Y Riesgos Sas	LUGAR KM 4 5 VIA CHIA CAJICA VRD CALAHORRA TRR 5 CS 609	CAJICA, CUNDINAMARCA
Pcr Consultorias Integrales S A S	CALLE 47 B 5 A 20 BRR VILLA MANUELA III	GIRARDOT, CUNDINAMARCA
Ms Consultoria Especializada Sas	CARRERA 15 4 94	ZIPAQUIRA, CUNDINAMARCA
T S Consultoria S A S	CALLE 6 4 A 77 BL 2 AP 403	LA CALERA, CUNDINAMARCA
G&g Disenos Y Consultorias S A S	CARRERA 6B SUR 5 205 CAJICA	CAJICA, CUNDINAMARCA
Asesorias Y Consultorias Ingenia S A S	CALLE 25 H 5 A 13 ESTE	SOACHA, CUNDINAMARCA
O Y C Construcciones Y Consultorias S A S	CALLE 12 5 95	FACATATIVA, CUNDINAMARCA
Asesorias Y Consultorias Avanzar Sas	CALLE 24 4 B 02 BLOQUE 5 202	FUSAGASUGA, CUNDINAMARCA
Core Business Consultoria Gerencial Sas	AUTOPISTA NTE KM 33 CA 90	SOPO, CUNDINAMARCA
Dci Diseno Consultoria E Ingenieria S A S	CARRERA 2 ESTE 3 20	MOSQUERA, CUNDINAMARCA
G Calls Gestion Y Consultoria Sas	AVENIDA LIBERTADOR ALTOS DE TOLEDO CA 4	COTA, CUNDINAMARCA
Hym Consultoria Y Gestion Sas	CARRERA 20 ESTE 35 103 CA 06	SOACHA, CUNDINAMARCA
Lyvelez Consultorias S A S	MANZANA G CASA 11 2 PISO BRR VILLAMPIS	GIRARDOT, CUNDINAMARCA

8. ANALISIS DE PRECIOS

Para estimar el proceso de contratación del concurso de méritos, se toma como base para el análisis del presupuesto oficial la Resolución N° 022 del 04 de Enero de 2022 del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca ICCU en donde se establecen las categorías y valores para los contratos de prestación de servicios y de apoyo a la gestión que celebre el Instituto de Infraestructura y Concesiones

de Cundinamarca ICCU. Los valores mensuales de los profesionales son basados en la tabla de honorarios de la vigencia 2022 de acuerdo a la necesidad y el perfil del profesional.

Además se consideraron otros costos indirectos y de organización, la relación entre el personal requerido y el plazo estimado como termino de ejecución del contrato, el soporte logístico requerido de conformidad con lo necesario para la ejecución del objeto contractual, los imprevistos que puedan presentarse por la suspensión de la ejecución del contrato a intervenir o su adición en tiempo, o presupuesto, los insumos necesarios para la ejecución de la consultoría y la utilidad razonable del contratista.

PRESUPUESTO OFICIAL						
CONSULTORIA PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA DEL MUNICIPIO DE RICAURTE CUNDINAMARCA						
A. COSTOS DIRECTOS - PERSONAL						
CARGO	CAN	UNIDAD DE MEDIDA	TIEMPO	DEDICACION	SALARIO	VALOR TOTAL
DIRECTORES						
DIRECTOR DE LA CONSULTORIA	1.00	MES	3.00	35%	9,418,418.00	9,889,338.90
ESPECIALISTA EN MOVILIDAD, TRANSITO Y TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL - INGENIERO CIVIL	1.00	MES	3.00	85%	9,418,418.00	24,016,965.90
ESPECIALISTA JURIDICO - ABOGADO	1.00	MES	3.00	40%	9,418,418.00	11,302,101.60
TECNOLOGO SISTEMAS GENERAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	1.00	MES	3.00	100%	4,635,579.00	13,906,737.00
AUXILIARES DE TRABAJO DE CAMPO Y TECNICOS						
INGENIERO CIVIL O ARQUITECTO - AUXILIAR	1.00	MES	3.00	100%	6,270,082.00	18,810,246.00
TECNICO PROFESIONAL EN TRANSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL (AUXILIARES DE TRABAJO DE CAMPO)	2.00	MES	3.00	100%	4,115,027.00	12,345,081.00
PROFESIONAL UNIVERSITARIO - TRABAJADOR SOCIAL	1.00	MES	3.00	100%	5,639,364.00	16,918,092.00
TECNICO SIG (SISTEMAS DE INFORMACION GEOGRAFICA)	1.00	MES	3.00	80%	4,115,027.00	9,876,064.80
TECNICO DIBUJANTE	1.00	MES	3.00	50%	3,734,250.00	5,601,375.00
ADMINISTRATIVOS						
SECRETARIA	1.00	MES	3.00	100%	1,922,717.00	5,768,151.00
CONDUCTOR	1.00	MES	3.00	80%	1,896,738.00	4,552,171.20
TOTAL						**132,986,324.40**

FACTOR MULTIPLICADOR					**2.2**	**292,569,913.68**

B. OTROS COSTOS DIRECTOS						
CARGO	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	TIEMPO	DEDICACION	VALOR	VALOR TOTAL
ALQUILER DE VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DEL PERSONAL PROFESIONAL Y DEL PERSONAL PARA LA TOMA DE INFORMACION DE CAMPO	1.00	MES	3.00	80%	6,498,577.00	15,596,584.80
CAPACITACION PERSONAL ADMINISTRTIVO ALCALDIA MUNICIPAL	2.00	CANT	2.00	100%	1,000,000.00	2,000,000.00

IMPRESIÓN DE INFORMES	4.00	CANT	1.00	100%	189,467.82	757,871.27
TOTAL B						**18,354,456.07**
TOTAL COSTOS A + B						**310,924,369.75**
IVA 19 %						**59,075,630.25**
TOTAL						**370,000,000.00**

Los proponentes son responsables de informarse e incluir en su propuesta toda tasa, retribución, impuesto o gravamen que corresponda y/o del cual sea responsable y, el Municipio de Ricaurte NO aceptará reclamación alguna por estos conceptos.

El proponente deberá tener en cuenta todos los costos, gastos, impuestos, seguros, pago de salarios, prestaciones sociales y demás emolumentos que considere necesarios para la fijación de la propuesta económica.

De conformidad con lo expuesto y al estudio de bienes y/o servicios requeridos, se procedió a realizar un histórico de precios, el cual arrojo que el valor de la futura contratación será de **TRESCIENTOS SETENTA MILLONES DE PESOS MCTE ($370.000.000,00).**

9. ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO

TRATADOS INTERNACIONALES Y ACUERDOS COMERCIALES.

VALORES A PARTIR DE LOS CUALES SE APLICAN LOS ACUERDOS COMERCIALES

Acuerdo comercial		Entidades Estatales del nivel municipal y departamental	Entidades generales del nivel nacional	Entidades especiales del nivel nacional
Alianza Pacífico	Chile	Bienes y servicios $1.028.247.507 **COP** Servicios de construcción $25.706.187.670 **COP**	Bienes y servicios $257.061.877 **COP** Servicios de construcción $25.706.187.670 **COP**	Bienes y servicios $1.131.072.257 **COP** Servicios de construcción $25.706.187.670 **COP**
	Perú		Bienes y servicios $488.417.566 **COP** Servicios de construcción $25.706.187.670 **COP**	
	México	N/A	Bienes y servicios $257.061.877 **COP** Servicios de Construcción* $12.001.460 **USD**	Bienes y Servicios* $461.594 **USD** Servicios de construcción* $14.771.718 **USD**
Canadá		N/A	Bienes y servicios $336.138.654 **COP** Servicios de construcción $25.344.513.162 **COP**	Bienes y servicios $1.680.689.631 **COP** Servicios de construcción $53.784.653.343 **COP**
Chile		Bienes y servicios $1.021.836.954 **COP** Servicios de construcción $25.545.923.858 **COP**	Bienes y servicios $255.459.239 **COP** Servicios de construcción $25.545.923.858 **COP**	Bienes y servicios $1.124.020.650 **COP** Servicios de construcción $25.545.923.858 **COP**
Corea		Bienes y servicios $1.028.000.000 **COP**	Bienes y servicios $359.000.000 **COP** Servicios de construcción $25.700.000.000 **COP**	Bienes y servicios $2.056.000.000**COP** Servicios de construcción $77.110.000.000 **COP**

Acuerdo comercial		Entidades Estatales del nivel municipal y departamental	Entidades generales del nivel nacional	Entidades especiales del nivel nacional
		Servicios de construcción **$77.110.000.000 COP** (Aplica para departamentos)		
Estados AELC		Bienes y servicios **$947.235.394 COP** Servicios de construcción $23.680.884.850 **COP**	Bienes y servicios **$615.703.006 COP** Servicios de construcción $23.680.884.850 **COP**	Bienes y servicios **$1.041.958.933 COP** Servicios de construcción $23.680.884.850 **COP**
Estados Unidos y Costa Rica		Bienes y servicios **$1.825.530.678 COP** Servicios de construcción $25.725.714.885 **COP**	Bienes y servicios **$337.737.809 COP** Servicios de construcción $25.725.714.885 **COP**	Bienes y servicios **$914.594.528 COP** Servicios de construcción $25.725.714.885 **COP**
Triángulo Norte	El Salvador Guatemala	Límite inferior del valor de la menor cuantía de la Entidad	Valor de la menor cuantía de la Entidad	
	Honduras	N/A		
Unión Europea		Bienes y servicios **$938.656.236 COP** Servicios de construcción $23.466.405.900 **COP**	Bienes y servicios **$610.126.553 COP** Servicios de construcción $23.466.405.900 **COP**	Bienes y servicios **$938.656.236 COP** Servicios de construcción $23.466.405.900 **COP**

Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

* Para los valores en dólares, la Entidad Estatal debe definir el valor en pesos colombianos con la tasa representativa del mercado divulgada por la Superintendencia Financiera de Colombia del día de publicación del Aviso de Convocatoria (https://www.superfinanciera.gov.co).

Los valores en pesos colombianos de los Acuerdos Comerciales están vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023.

Excepciones

El Anexo 1 del Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, de Colombia Compra Eficiente contiene las excepciones a la aplicación de los Acuerdos Comerciales para las Entidades Estatales del nivel municipal. La numeración de tales excepciones corresponde a las identificadas en el Anexo 4 del Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, de Colombia Compra Eficiente.

A los siete (07) días del mes de julio de 2022.

JAIME MEDINA RAMOS
Secretario de Gobierno y Participación Comunitaria

ARQ. FERNELLY CHARRY PRADA
Secretario de Planeación

Apoyo Técnico y Presupuesto: Arq. German Pinzón Waltero
Director de Urbanismo

Proyectó: Nataly Perdomo A.
Contratista Secretaria General