Restrepo– Meta, 29 de noviembre de 2022.

Doctor.
JORGE ENRIQUE PLATA MOSQUERA
Director General
Instituto Departamental de Tránsito y Transporte del Meta
Ciudad

Respetado Doctor,

En cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.2.1.1. Del Decreto 1082 del 2015 Estudios y documentos previos (Modificado por el Artículo 1 del Decreto 399 del 23 de abril de 2021), que establece "Estudios y documentos previos. En desarrollo de lo señalado en la Ley 80 de 1993, artículo 25, numerales 7 y 12, Ley 1150 de 2007 articulo 2 Numeral 1. Los siguientes son los estudios y documentos previos que sirven de soporte para la elaboración del proyecto de pliego de condiciones del proceso que tiene por objeto: **PRESTAR SERVICIOS DE APOYO LOGISTICO PARA REALIZAR UNA SENSIBILIZACION EN SEGURIDAD VIAL A LOS ACTORES VIALES LOS DIAS 02,03 Y 04 DE DICIEMBRE 2022 EN EL DEPARTAMENTO DEL META**

1. DATOS GENERALES DE LA CONTRATACION.

No. Plan Anual de Adquisiciones (Decreto 1082 de 2015)	
Consecutivo Plan Anual de Adquisiciones	Es el consecutivo de la fila donde de plasmo la necesidad de la dependencia, el cual será designado por el área de compras.
Tipo de Presupuesto	RECURSOS PROPIOS
Nombre del proyecto que se incluyó en el Plan Anual de Adquisiciones	N/A
SECTOR:	N/A
PROGRAMA:	N/A
SUB-PROGRAMA	N/A
PROYECTO	**IMPLEMENTACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL DEPARTAMENTO DEL META**
PRODUCTO(S) DEL OBJETO A CONTRATAR	**PROMOCION INSTITUCIONAL CAMPAÑA SE SEGURIDAD VIAL**
POBLACIÓN BENEFICIADA CON EL OBJETO O PRODUCTO A CONTRATAR:	Capacitación de 1.200 habitantes como mínimo en los cuatro municipios
EMPLEOS ESTIMADOS CON LA INVERSIÓN	DIRECTO(S 6 INDIRECTO 10

	)		(S)		

2. INFORMACION DE LA CONTRATACION.

Funcionario que diligencia el estudio previo	Dependencia solicitante	Modalidad de contratación	Otro:
WILLIAM ALEXANDER ROJAS PARRA	**SUBDIRECCION OPERATIVO**	**CONTRATACION DIRECTA**	

3. ELEMENTOS DEL ESTUDIO.

3.1

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD
(Numeral 1 del Artículo 2.2.1.2.1.5.1 Decreto 1082 de 2015)

El numeral tercero del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 faculta a las entidades públicas para celebrar contratos para desarrollar actividades relacionadas con la Administración o funcionamiento de la entidad. Así mismo el Decreto 841 de 2001 faculta al Director General para celebrar contratos, en este caso los que sean necesarios para mejorar el funcionamiento de la entidad.

La Organización de las Naciones Unidas proclama el período 2011-2020 “Decenio de acción para la seguridad vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando, las actividades en los planos nacional, regional y mundial. De igual manera, en la Resolución 64/255 de 2010, la ONU exhorta a los estados miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los pilares de la gestión de la seguridad vial; la infraestructura viaria; la seguridad de los vehículos; el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones; la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las Personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción[1]

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2013 - 2021, que a continuación se presenta y que se estructura fundamentalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente la Organización Mundial de la Salud OMS, que ha consagrado el período comprendido entre los años 2013 y 2021 En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

[1] Resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La presente contratación hace parte del sector terciario o de servicios de la economía colombiana.

Sector Terciario o de Servicios

Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarios para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce tangibles pero sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

La educación, formal, no formal y la informal participan en este sector con venta de servicios de formación y cualificación docente. En él participan universidades públicas y privadas, instituciones de educación superior, corporaciones, asociaciones, institutos, que ofrecen en el mercado diferentes programas de formación formal, y no formal como la formación para el trabajo y el desarrollo humano. Los costos de la formación y/l cualificación docente, está enmarcado a las tablas de ajustes establecidas por el Ministerio de Educación Nacional y por los costos del proyecto mismo.

La educación es el proceso de facilitar el aprendizaje en todas partes. Conocimientos, habilidades, valores, creencias y hábitos de un grupo de personas que los transfieren a otras personas, a través de la narración de cuentos, la discusión, la enseñanza, la formación o la investigación. La educación no solo se produce a través de la palabra, pues está presente en todas nuestras acciones, sentimientos y actitudes.

Generalmente, la educación se lleva a cabo bajo la dirección de los educadores (profesores), pero los estudiantes también pueden educarse a sí mismo en un proceso llamado aprendizaje autodidacta. Cualquier experiencia que tenga un efecto formativo en la forma en que uno piensa, siente o actúa puede considerarse educativo.

La educación formal está comúnmente dividida en etapas, como preescolar, escuela primaria, escuela secundaria y formación media y educación superior. El estudio de la educación se denomina pedagogía. Ahora se habla de la necesidad de continuar con los procesos educativos más allá de la educación formal.

Tipos de Educación

Existen tres tipos de educación: la formal, la no formal y la informal.

La educación formal: hace referencia a los ámbitos de las escuelas, institutos, universidades, módulos donde se reconoce la participación por medio de certificados de estudios.
La educación no formal: se refiere a los cursos, academias e instituciones, que no se

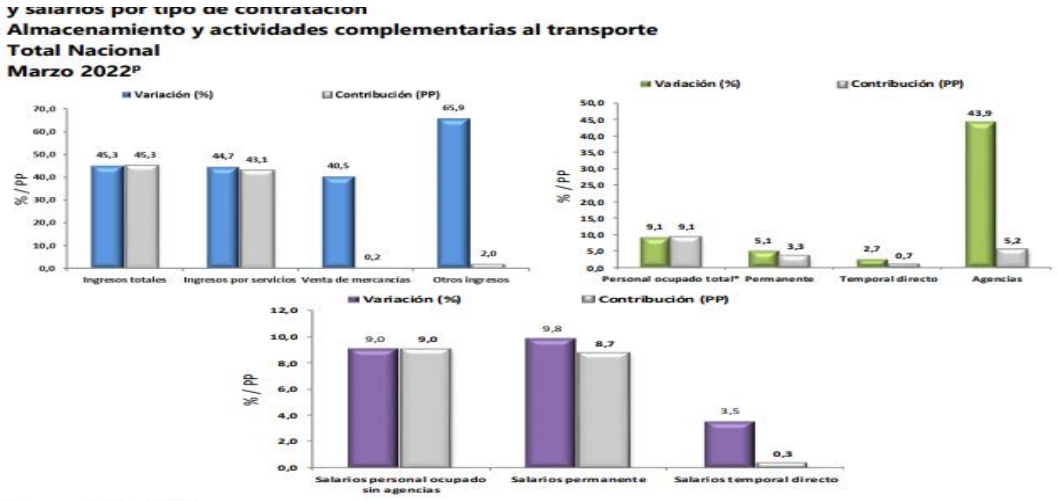
rigen por un particular currículo de estudios, estos tienen la intención de educar pero no se reconoce por medio de certificados.
La educación informal: es aquella que fundamentalmente se recibe en los ámbitos sociales, pues es la educación que se adquiere progresivamente a los largo de toda la vida, se da sin ninguna intención educativa.

La importancia del sector de la Educaciones fundamental para el desarrollo económico y social del país y principal factor de competitividad, las exigencias que se presentan al sector productivo le generan nuevas demandas al sistema educativo para que el nuevo talento humano comprenda, apropie y aplique conocimientos, desarrolle habilidades, aptitudes, destrezas, valores y comportamiento requeridos para las condiciones propias de desarrollo y social y las realidades del mercado internacional.

El estado consiente de su responsabilidad con la educación y la formación laboral del recurso humano, le asigno al SENA la responsabilidad de liderar la constitución del Sistema Nacional de Formación para el trabajo (SFNT) que articule toda la oferta del país pública y privada, de la educación media técnica, técnico profesional, tecnológico y de la educación no formal

Comprende la formación permanente, personal, social y cultural, que se fundamentan en una concepción integral de la persona, que una institución organiza en un proyecto educativo institucional y que se estructura en currículos flexibles sin sujeción al sistema de niveles y grados propios de la educación forma

En marzo de 2022[2], los servicios de almacenamiento y actividades complementarias al transporte registraron un crecimiento de 45,3% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó un incremento de 9,1% y los salarios registraron un aumento de 9,0%, en comparación con marzo de 2021. (Gráfico 3)



Fuente: DANE – EMS

[2] https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_marzo_22.pdf

p Cifra provisional (PP) Puntos porcentuales * Incluye personal permanente, personal temporal directo y personal temporal contratado a través de agencias de suministro de personal.

En comparación con el mismo mes de 2021, en marzo de 2022 los ingresos totales presentaron un aumento de 45,3%, que se explica por el incremento de 44,7% en los ingresos por servicios, de 65,9% en otros ingresos operacionales y de 40,5% en la venta de mercancías.

En marzo de 2022 el personal ocupado total presentó una variación de 9,1%, en comparación con marzo de 2021, que se explica por el incremento de 43,9% en el personal contratado a través agencias, de 5,1% en el personal permanente y de 2,7% en el personal temporal directo.

Mientras que los salarios en marzo de 2022 presentaron un aumento de 9,0%, en comparación con marzo de 2021, que se explica por el incremento de 9,8% en los salarios del personal permanente y de 3,5% en los salarios del personal temporal directo.
De esta manera se busca lograr una formación más integrada al trabajo productivo que garantice mediante la formación, la evaluación y la certificación las competencias laborales de las personas. La educación para el trabajo y el desarrollo humano hace parte del servicio público educativo y responde a los fines de la educación consagrados en el artículo 5 de la ley 115 de 1994. Se ofrece con el objeto de complementar, actualizar, suplir conocimientos y formar en aspectos académicos o laborales y conduce a la obtención de certificados de aptitud ocupacional

Como contribuye la formación para reducir las Muertes que pueden evitarse

Los accidentes de tráfico[3] son culpables de la muerte de un gran número de personas anualmente, pero la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años.

Los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de dos ruedas) representan la mitad de todas las personas que fallecen en el mundo por accidentes de tránsito. La proporción de muertes por accidentes de tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública es mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos.

Pero estas pérdidas humanas, económicas, sociales y de salud pueden evitarse. Hay datos que confirman que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico pueden prevenirse.

La experiencia que se recoge en todo el mundo señala que la creación de un organismo rector adecuadamente financiado para la seguridad vial y una evaluación precisa de las condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones.

[3] https://www.un.org/es/events/trafficvictimsday/

Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por parte de los conductores de vehículos de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad.

Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países. También se ha comprobado que los servicios de atención de emergencia para traumatismos son importantes para mitigar los daños de los accidentes viales.

La Organización Mundial de la Salud es una de las encargadas de coordinar la labor de reducción de los accidentes de tráfico y con ese objetivo ha emitido un paquete de medidas técnicas de seguridad vial bajo el título «Salve Vidas»
La vida no es una pieza del coche.

El 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

La resolución se basó en la Declaración de Estocolmo acordada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en febrero de 2020. En ella se establece un nuevo objetivo de seguridad vial para los próximos 10 años y se proclama el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Puntos principales

- Proclamación de una segunda década de acción para la seguridad vial 2021 - 2030.
- Un nuevo objetivo para reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% para 2030.
- Una petición al UNRSC, la OMS y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas para preparar un plan de acción.
- El aliento a los Estados Miembros para que adopten una visión holística de la seguridad vial en el contexto del programa completo del SDG, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género y de planificación urbana.
- Promoción de medios de transporte de calidad, ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente el transporte público y no motorizado, y para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.
- Atención especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Un sistema seguro y un enfoque de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos.
- Disposiciones para la seguridad de los vehículos, las normas para los conductores, la infraestructura vial y la tecnología, y para abordar los principales comportamientos de riesgo.

- Atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de accidentes de tránsito.
- El papel de las ONG, el mundo académico, el sector privado y las partes interesadas para ayudar a los gobiernos, que son los principales responsables de la seguridad vial, a trabajar juntos para alcanzar los objetivos.
- Una reunión de alto nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas para finales de 2022 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo con miras a abordar las deficiencias y los desafíos.4
- Muertes que pueden evitarse[5]

El departamento del Meta ocupó en el año 2019 el puesto doce (12) por víctimas fatales con 222 casos, en el año 2020 el puesto noveno (9) con 203 fallecidos en accidentes de tránsito y en el año 2021, arrojo como resultado 233 víctimas fatales en accidentes de tránsito.

Departamento	2019	2020	2021
	Casos	**Casos**	**Casos**
Amazonas	5	4	5
Antioquia	921	669	910
Arauca	18	72	78
Archipiélago	18	11	21
Atlántico	213	176	211
Bogotá	522	403	469
Bolívar	189	186	261
Boyacá	202	181	229
Caldas	115	108	130
Caquetá	72	51	69
Casanare	142	121	151
Cauca	252	228	252
César	224	221	309
Chocó	34	20	13
Córdoba	199	180	224
Cundinamarca	536	376	548
Guanía	4	0	3
Guaviare	11	21	17
Huila	229	193	269
La Guajira	127	70	107
Magdalena	201	128	236
Meta	222	203	233
N. Santander	242	166	207
Nariño	225	142	167

[4] Resolución aprobada por la Asamblea General de la ONU 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

[5] https://www.un.org/es/events/trafficvictimsday/

Putumayo	73	50	91
Quindío	102	85	114
Risaralda	135	107	142
Santander	324	265	390
Sucre	82	71	111
Tolima	253	218	284
Valle	924	750	810
Vaupés	2	3	2
Vichada	3	7	5

Teniendo en cuenta que el año 2021 aumento significativamente el número de víctimas fatales y lesionados, lo preocupante es que en los últimos diez años se han muerto por esta causa 3254 personas, lo que significa que se ha mantenido un promedio de 222 víctimas por año, siendo peatones, ciclistas y motociclistas los más afectados, con estas cifras no se logró cumplir con la meta del decenio en reducir a un 50% las muertes por causa de la accidentalidad vial, ni los objetivos de desarrollo sostenible, lo que hace evidente que se requiera la atención urgente a esta problemática a través de la implementación de acciones de prevención y promoción que permitan reducir la accidentalidad vial y salvar vidas.

A esta grave situación hay que sumarle que el comportamiento generado por los jóvenes en sus diferentes actuaciones como actores viales, han sido la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años en accidentes de tránsito.

Los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de dos ruedas) representan la mitad de todas las personas que fallecen en el mundo por accidentes de tránsito. La proporción de muertes por accidentes de tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública es mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos.

Pero estas pérdidas humanas, económicas, sociales y de salud pueden evitarse. Hay datos que confirman que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico pueden prevenirse.

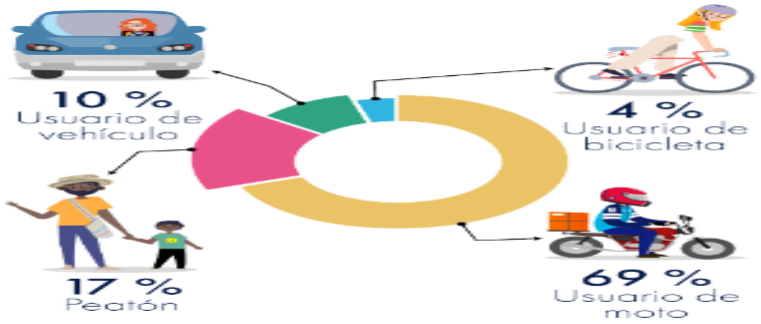
La experiencia que se recoge en todo el mundo señala que la creación de un organismo rector adecuadamente financiado para la seguridad vial y una evaluación precisa de las condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones.

Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por parte de los conductores de vehículos de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad.

Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han

dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países. También se ha comprobado que los servicios de atención de emergencia para traumatismos son importantes para mitigar los daños de los accidentes viales.

La Organización Mundial de la Salud es una de las encargadas de coordinar la labor de reducción de siniestros viales, según el Observatorio Nacional de Seguridad vial, el mayor porcentaje de víctimas fatales en accidentes de tránsito corresponden a motociclistas seguido de peatones, usuarios de vehículos y ciclistas.[6]



Fuente: Elaborado por ONSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses INMLCF (2021).

Teniendo en cuenta que las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos, y recordando que el objetivo de las políticas de seguridad vial debería ser garantizar la protección a todos los usuarios, reconociendo que la seguridad vial exige abordar cuestiones más amplias del acceso equitativo a la movilidad y que la promoción de los medios de transporte sostenibles, en particular la seguridad del transporte público y de los desplazamientos a pie y en bicicleta, es un elemento clave de la seguridad vial, Teniendo en cuenta la importancia de fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluidas la cooperación Sur-Sur y triangular, la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar, según proceda, apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2021) y los de la Agenda 2030, Poniendo de relieve que, si bien cada país es el principal responsable de su propio desarrollo económico y social y que nunca se insistirá lo suficiente en el papel de las políticas, las prioridades y las estrategias nacionales de desarrollo en el contexto de alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la financiación pública e internacional desempeña una función importante como complemento de los esfuerzos de los países para movilizar recursos públicos a nivel

[6] ONSV -ANSV 2021

nacional, especialmente en los países más pobres y vulnerables con recursos internos limitados.

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte y con la expedición de la resolución 20203040015885 de 2020, norma que busca articular con los municipios, distritos y áreas metropolitanas para definir las estrategias del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, sobre la organización del transporte de personas y cosas y la circulación de todos los medios de transporte para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad de los usuarios de la vía, teniendo en cuenta el enfoque sistema seguro, y el Plan Nacional de Seguridad Vial y los planes municipales de seguridad vial de acuerdo con sus necesidades territoriales teniendo en cuenta.

Con el fin de alcanzar dicho derrotero, el PNSV sufrió un proceso de ajuste, con el fin de involucrar y empoderar a la sociedad civil, al sector privado y al público y hacerla partícipe del proceso, con el objetivo de dar a conocer la importancia del tema tratado.

En este sentido, dicho ajuste se basó en un trabajo consensuado de la ciudadanía, así como de los principales agentes y actores de la seguridad vial en las regiones y el sector central del país, el cual permitió plasmar una política contextualizada que da respuesta a las principales problemáticas generadas por hechos asociados al tránsito.

Entre los principales retos que involucra el Plan ajustado, es la promoción y el apoyo a los procesos de fortalecimiento y de creación de nueva Institucionalidad, en tanto que, debe indicar las responsabilidades frente al tema de la seguridad vial a nivel público coadyudado por el sector privado y académico. Así mismo, deberá propiciar la generación de acciones intersectoriales (educación, salud, cultura, ambiente entre otros) e interinstitucionales para optimizar el recurso humano, financiero y técnico en distintas escalas (nacional, departamental y municipal)[7].

No obstante, más allá del desafío que plantea su implementación y de la búsqueda de resultados contundentes, a través de este Plan y de la apuesta al proceso de ajuste, el gobierno ratifica y mantiene su compromiso con la seguridad vial, como ningún otro gobierno, y da un paso adelante para mejorar las condiciones de movilidad de los colombianos. Por último, aspira a que por medio del PNSV, se visibilice el problema de la inseguridad vial en todos los niveles y escalas de la vida nacional, abriendo el camino hacia un nuevo concepto de movilidad segura, que conlleve a un cambio de actitud colectiva que sea corresponsable y denote respeto por la vida propia y la de los demás.

El departamento del Meta, ha contribuido a no incrementar las estadísticas viales sobre siniestros, con la aprobación de la ordenanza 964 de 2017, el gobierno departamental adopto la Política Pública de Seguridad Vial para el Departamento del Meta, adjunta en un Documento técnico el cual contiene el proceso de formulación de la Política, marco conceptual, situaciones de accidentalidad, los pilares, programas y metas, la financiación, seguimiento y la evaluación de dicha Política.

7 Plan nacional de seguridad vial 2013 -2016

Esta Política Publica de Seguridad Vial, dio a conocer el resultado de las actividades desarrolladas en los 10 municipios de referencia con mayor número de problemas de seguridad vial, actividades de carácter técnico que fueron plasmadas en el documento de consulta y soportes para la formulación de la Política Pública de Seguridad Vial del departamento del Meta.

Según lo expuesto por el consultor, sintetizo la seguridad vial en los siguientes términos: "Si bien el departamento del Meta reporta un descomunal incremento de su parque automotor en los años más recientes, el desarrollo vial al interior de cada uno de sus municipios y vías nacionales no es directamente proporcional.

El apogeo de la actividad petrolera impactó en el departamento del Meta con efectos negativos en la movilidad local y regional. Esto porque en gran medida no se tuvieron en cuenta las especificaciones técnicas y físicas acordes con su capacidad vial, ni tampoco otra serie de factores que intervienen en el ordenamiento del tránsito urbano, como la movilidad, el comportamiento de los usuarios viales, la legislación vigente y la infraestructura existente. Las ciudades cada día se ven más afectadas por el elevado número de vehículos que circulan por sus vías.

Particularmente, en los últimos años el departamento del Meta ha presentado una tendencia al alza de la tasa de mortalidad y morbilidad por hechos de tránsito donde se encuentran involucrados motociclista y peatón, con un 22% del total de fallecimientos por esta causa en el año 2021

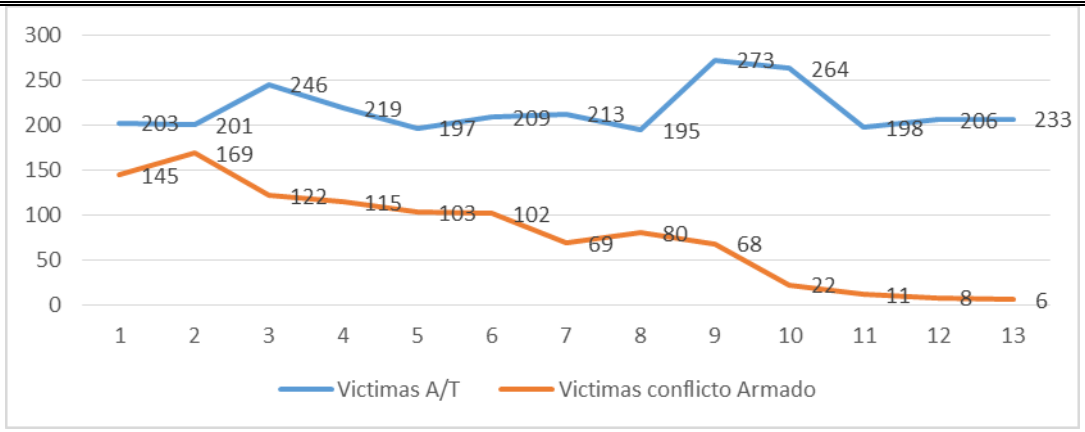
Los peatones por su parte muestran una leve disminución en ese período, aunque ponen todavía un porcentaje representativo, con el 19 por ciento de víctimas fatales[8].

Fallecidos por Actor Vial

UsuarioVia	2017	2018	2019	2020	2021
Usuario de moto	118	125	135	139	164
Peatón	28	27	32	26	26
Usuario de bicicleta	10	18	5	11	18
Usuario de V.Individual	9	10	12	8	21
Sin Información	18	10	7	12	1
Usuario T.Carga		4	1	1	1
Usuario T.Pasajeros	2	4			1
Usuario de otros	1		3	1	1

Como indica la gráfica 2 con las estadísticas del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLyCF), el conflicto armado en el departamento del Meta ocasionó 1026 muertes entre el 2007 y el 2021, en ese mismo periodo los accidentes de tránsito aportaron la preocupante cifra de 3254 víctimas fatales. Es decir, murieron 2228 personas más en las vías que en la guerra en el mismo periodo.

[8] Fuente ONSV -ANSV 2022.



Grafica 2 Comparativo de víctimas fatales en accidentes de tránsito frente a muertos por el conflicto armado.

Estos datos indican que las acciones implementadas por el Gobierno, las entidades territoriales y demás organismos a nivel nacional, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de inseguridad vial. Las razones para esto son diversas, más sin embargo hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria. Escasa formulación e implementación de la política de seguridad vial nacional y municipal; poco análisis y diagnóstico de la población objetivo; insuficiente investigación sobre los factores de riesgo; precario monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados; incipiente recurso humano preparado, y débil capacidad de reacción presupuestal e institucional.

Esta realidad nos debe estimular la necesidad de generar en nuestra población una conciencia de prevención alrededor de esta problemática social; todas estas personas en su condición bien sea de conductores, pasajeros, acompañantes o peatones, las cuales cada día pierden o cambian sus vidas radicalmente, necesitan saber que tanto el Estado, como los empresarios y la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar que hechos de esta naturaleza se vuelvan a presentar.

En relación con la Seguridad Vial, es importante resaltar que, de los 29 municipios del departamento del Meta, tres de ellos cuentan con un organismo de tránsito, (Villavicencio, Acacias y Granada) los cuales están en la obligación de realizar acciones contundentes en esta materia.

Esto ha sucedido principalmente a la carencia de acciones y presupuestos en términos de seguridad vial, las tasas crecientes de adquisición de vehículos, especialmente motocicletas, fenómenos de movilidad informal y las altas velocidades en zonas urbanas e interurbanas. En relación con lo anterior el registro de infracciones de tránsito, tiene una constante en el incumplimiento en las normas de comportamiento, ya que según datos estadísticos las infracciones que más se registran son:

C02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
C24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.
C35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el

vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.
C29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
B01 Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
D01 Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el Vehículo será inmovilizado.
D02 Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
C14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.
C03 Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.
H02 El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.
D06 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
D07 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Puede afirmarse que gran parte de la solución a esta problemática depende de las prácticas adecuadas de conducta social, pensamientos y estilos de conducción, además de estilos de educación desde la infancia, basados en el ejercicio consciente de valores esenciales cómo el respeto, la tolerancia y la convivencia. Sin embargo, estos no llegan por sí solos, dependen, al menos en una buena parte, del conocimiento alrededor del tema y del regreso a la sensibilidad por el mismo. Lo anterior se da en un contexto en el que, a pesar de los esfuerzos, el país no educa lo suficiente a sus niños y en el que lo popular reprime el autocuidado como forma de relación consigo mismo[9].

Lo grave de la problemática señalada exige acciones en el corto y mediano plazo encaminadas a la gestión de la seguridad vial, con las cuales miles de vidas pueden ser salvadas, ahorrándole costos sociales y económicos al país, a partir de la prevención de una morbimortalidad que la experiencia internacional[10] demuestra que puede ser evitada con acciones sencillas de fortalecimiento institucional, coordinación y trabajo interinstitucional, adecuados sistemas de manejo datos y apoyo a las entidades territoriales para la promoción de la seguridad vial. El altísimo número de accidentes de tránsito que se producen en el departamento son provocados por la falta de educación

10 OMS 2013. Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial; Apoyo al decenio de acción. Pág. 61 (Australia), 97 (Chipre), 112 (Francia), Alemania (116), 205 (España), entre otras.

vial y por el escaso respeto de los conductores por las normas que regulan la circulación vehicular.

Recalcando que las principales causas que motivan esta exagerada tasa de mortalidad, figuran relevantemente la falta de una adecuada campaña de educación vial, es por esto que sabemos que la prevención es la mejor forma de evitar accidentes, pero los programas actuales de orientación y enseñanza parecen insuficientes.

La accidentalidad vial, es claramente un problema nacional de salud pública de primer orden, que debe ser priorizado y gestionado por las diferentes entidades públicas responsables de ello, buscando reducir los riesgos de la movilidad de los ciudadanos mediante labores de prevención. Es mucho más lógico, productivo y socialmente rentable, invertir en la prevención de accidentes que en la atención de los mismos.

Como se puede observar nuestro Departamento del Meta se encuentra dentro de las estadísticas como un departamento con un alto nivel de accidentalidad, ya sea con resultados en muertes y lesionados.

Los anteriores datos indican que las acciones implementadas por el gobierno nacional, las entidades territoriales y demás organismos a nivel nacional, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de la inseguridad vial. Las razones para esto son diversas; sin embargo, hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria: una baja formulación e implementación de la política de seguridad vial nacional y municipal, poco análisis y diagnóstico de la población objetivo, insuficiente investigación sobre los factores de riesgo, un escaso monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados, así como un escaso recurso humano preparado y una débil capacidad presupuestal e institucional.

Con el crecimiento acelerado de las ciudades ha aumentado en forma significativa la necesidad de trasporte de personas, animales y mercancías. Esto ha ocasionado un mayor uso del vehículo automotor como medio de trasporte y en gran parte las vías no están lo suficientemente adecuadas para este crecimiento de los flujos vehiculares del Tránsito.

El interactuar de vehículos, los bajos niveles de control, la falta de normas claras y una deficiente capacitación del usuario para que intervenga en el Tránsito, son entre otras las causas principales en el incremento de accidentes convirtiéndose en un gran problema que genera promedios altos de pérdidas de vidas humanas, miles de lesionadas y millonarias pérdidas materiales.

Cabe resaltar que en el territorio nacional el fenómeno de accidentalidad vial se ha convertido en la segunda causa de mortalidad luego de los homicidios violentos.

En el ámbito mundial se convierte en la primera causa de mortalidad, situación que obliga a su análisis desde el punto de vista epidemiológico como un problema de salud pública.

Debido a los niveles de accidentalidad en el departamento del Meta es imprescindible el análisis de los accidentes como una de las bases fundamentales para emitir un juicio que

indique sus causas reales y así formular algunas soluciones a corto y mediano plazo; para ello se desarrolla este estudio de accidentalidad a nivel de provincias y en su red vial para así determinar los puntos álgidos. Los impactos que producen los accidentes de tránsito afectan gravemente la economía nacional, por cuanto toda la sociedad paga en forma directa e indirecta las consecuencias de estos.

El objeto principal del proceso que se debe desarrollar es la reducción de los accidentes de tránsito y siniestros viales ocurridos en el Departamento del Meta, a través de la ejecución de planes de educación en el transito dirigido a todos los actores viales, con el fin de mejorar la seguridad vial.

Educar a la ciudadanía, es la forma más eficiente de adquirir un compromiso ciudadano para desarrollar comportamientos positivos y cívicos de la comunidad en general.

En este proyecto se propone generar una cultura ciudadana frente a la forma de conducción, tendiente a disminuir al máximo las infracciones de tránsito y por ende la accidentalidad vial, que tan alarmantes índices han alcanzado hoy en día.

Un aspecto importante de esta iniciativa, es la posibilidad que brinda a las entidades de educación y las organizaciones privadas que desarrollan actividades de formación en materia de seguridad vial y movilidad, quienes son conocedoras de las normas que rigen la actividad del tránsito. Su aporte a la seguridad vial, contribuirán a mejorar los comportamientos de todos los actores viales para evitar infracciones de tránsito, accidentes y siniestros viales, en tal razón el Instituto de tránsito y transporte del Meta, considera pertinente que estas entidades participen, en el proceso de que se va a realizar, donde dichas instituciones apliquen conocimiento y experiencia en este programa.

La educación de tránsito para los ciudadanos y la sensibilización a los estudiantes de las Instituciones educativas es una medida eficaz para prevenir accidentes, bajo la figura de los contratos con el Instituto de Tránsito y Transporte del Meta va a desarrollar, impartiendo de esta manera la educación de tránsito a partir del inicio escolar del alumno, con esto se busca inculcar en el niño la conducta que debe adoptar en el momento de estar inserto en la vía pública, y junto con ello formar personas responsables.

Pensar en la educación de los niños implican, entonces, entender la relación que existe entre el sentido del desarrollo humano y la forma como se llevan a cabo los procesos que la constituyen. Así, es necesario determinar el modelo social que se busca; no existe proyecto de desarrollo educativo que no se refiera al proyecto social que se busca generar.

Además, cualquier programa estará siempre referido a una concepción de sociedad y desarrollo. Todo proceso de formación humana está inserto en una cultura cuyos símbolos, valores y experiencias definirán su sentido. A partir de ellos se determinarán los problemas, los objetivos, las políticas, la misión y las acciones que los distintos grupos llevarán a cabo.

Cada año fallecen cerca de 1,3 millones de personas a causa de siniestros viales[11] en el mundo, y entre 20 y 50 millones de personas padecen lesiones no mortales (Organización Mundial de la Salud, 2021). Es decir, los siniestros viales son una problemática de salud pública que se posiciona como una de las principales causas de muerte en la población mundial. En Colombia los siniestros viales son la segunda causa de muerte por factor externo (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2021), afectando gravemente a toda la población y en especial a peatones, ciclistas y motociclistas, actores viales que cuentan con mayor vulnerabilidad y que solo en los últimos cinco años (2016- 2020) han representado el 83,90% del total de las víctimas fatales a causa de siniestros viales en Colombia.

Con respecto a esta realidad, el departamento del Meta aporto de manera negativa un incremento de víctimas fatales en accidentes de tránsito y siniestros viales, tal y como se refleja el número casos ocurridos según municipio en el año 2021[12], que sumados a los ocurridos entre los años 2007 al 2020, arrojan un total acumulado así:

ITEM	MUNICIPIO	2021	Total, acumulado periodo 2007-2021
1	ACACIAS	18	243
2	BARRANCA DE UPIA	7	68
3	CABUYARO	0	16
4	CASTILLA LA NUEVA	3	85
5	CUBARRAL	1	39
6	CUMARAL	6	88
7	EL CASTILLO	0	13
8	EL DORADO	1	13
9	FUENTE DE ORO	8	47
10	GRANADA	22	398
11	GUAMAL	8	78
12	LA MACARENA	1	4
13	LEJANIAS	3	33
14	MESETAS	2	13
15	PUERTO CONCORDIA	9	40
16	PUERTO GAITAN	12	99
17	PUERTO LLERAS	0	52

[11] La Ley 769 de 2002, define al Accidente de Tránsito como "Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él…". Adicionalmente el presente documento utiliza la expresión «siniestro vial» ya que esta refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro y Visión Cero, reforzando la idea de que los siniestros en las vías son prevenibles.

[12] Estadísticas víctimas fatales en accidentes de tránsito por municipios 2007 -2021 fuente INMLyCF 2021.

18	PUERTO LOPEZ	19	184
19	PUERTO RICO	9	50
20	RESTREPO	2	42
21	SAN CARLOS DE GUAROA	4	48
22	SAN JUAN DE ARAMA	2	34
23	SAN MARTIN	10	94
24	URIBE	0	12
25	VILLAVICENCIO	81	1432
26	VISTA HERMOSA	5	25
	TOTAL DE MUERTOS	**233**	3250

De los tres municipios seleccionados por el Instituto departamental de tránsito y transporte del Meta, al contabilizar el total acumulado de siniestros viales en el periodo 2007-2021, Restrepo es el que presento el menor número de accidentes por caso entre los años 2007 al 2021.

En esa proporción el municipio de Villavicencio genero 1432 víctimas fatales en accidentes de tránsito, lo sigue Acacias con 243 casos y Restrepo con 39, cifras que son negativas y en contra de la seguridad vial, contribuyendo a la siniestralidad vial en los últimos años[13].

De acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)[14], en el periodo enero - mayo de 2022 se registraron un total de 119 personas fallecidas. Estas cifras muestran un aumento del 40% (34 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el promedio de los periodos enero - mayo de los años 2017-2021, y un aumento del 33.71% respecto al año 2021.

Imagen 1 comportamiento de la accidentalidad vial, sector Acacias



Según reporta la ANSV, las víctimas fatales en el corredor de la vía Acacias tuvo un

[13] Periodo de revisión definido para el análisis de la política pública de seguridad vial en el dpto. del Meta, 2017.
[14] ONSV 2022

incremento del 71.43%.

Según la caracterización de las víctimas fallecidas en el periodo enero - mayo del 2022, se han presentado 99 hombres y 20 mujeres fallecidas como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial.

Para los hombres, esto representa un aumento del 45.6% con respecto al promedio de los cinco años anteriores y para las mujeres un aumento del 17.6%. En términos de la relación entre el número total de fallecidos por sexo, las cifras para enero - mayo de 2022 muestran que aproximadamente se presentan 4.95 hombres por cada de mujer fallecida en siniestros viales.



Imagen 2 comportamiento de la accidentalidad vial, sector Puerto López

Según reporta la ANSV, las víctimas fatales en el corredor de la vía a Puerto López tuvieron un incremento del 0%.

No obstante, en el periodo enero - mayo de 2022, se presentaron 69 fallecidos por siniestros viales ocurridos en el área urbana y 49 se presentaron en área rural.

Con respecto al promedio de los últimos cinco años, los fallecidos por siniestros viales correspondientes a zona urbana presentaron un aumento del 52.7% y los ocurridos en zona rural presentaron un aumento del 26.9%.



Imagen 3 Incremento accidentalidad vial, Acacias

Según reporta la ANSV, las víctimas fatales en el corredor de la vía a Restrepo tuvieron un incremento del 500%.

Indica lo anterior que el problema de accidentes de tránsito se ha acrecentado estos últimos años y tanto para el Estado como para las personas afectadas es un costo monetario y afectivo que deben afrontar. Es por esto que se recomienda establecer un programa para reparar la falta de cultura de tránsito que se ha tenido.

Por eso, afirman las autoridades de tránsito, se hace imprescindible adelantar campañas tendientes a prevenir actitudes y comportamientos capaces de generar situaciones de conflicto entre los diferentes actores que conviven en las vías públicas, con miras a crear una nueva cultura de tránsito, en la que el respeto, la convivencia y la tolerancia, sean el fundamento.

La enseñanza de las normas de tránsito debe perseguir fundamentalmente la adquisición de destrezas más que la teorización de una serie de conocimientos, y junto con esto existe una gran importancia en la calidad y la frecuencia del entrenamiento, así como también la participación de los padres para realizar ejercicios prácticos de seguridad en el tránsito, muy especialmente en los niños más pequeños.

La campaña podrá ser difundida en los distintos medios de comunicación, además se realizarán actividades lúdicas y distribución de volantes y afiches en centros comerciales, terminales de transportes, parqueaderos, establecimientos educativos y empresas de servicio público y privado.

El programa pretende apoyar a aprender y comprender las reglas básicas y comunes del tránsito. Este debe ir orientado a niños, jóvenes y adultos ya que si no se invierte en educar al niño tendremos que castigar al hombre, demostrado bajo los resultados la ineficacia del mismo, además ayudaría a reducir la tasa de accidentalidad en los municipios de Villavicencio, Acacias y Restrepo y apoyar la labor de sensibilización sobre la vía a Puerto López, para que su tendencia siga igual.

Con la aprobación de la ordenanza 964 de 2017, el gobierno departamental Adopta la Política Pública de Seguridad Vial para el Departamento del Meta, adjunta en un Documento técnico el cual contiene el proceso de formulación de la Política, marco conceptual, situaciones de accidentalidad, los pilares, programas y metas, la financiación, seguimiento y la evaluación de la Política Pública de seguridad vial.

Esta Política Publica de Seguridad Vial, da a conocer el resultado de las actividades desarrolladas en los 10 municipios de referencia con mayor número de problemas de seguridad vial, actividades de carácter técnico que fueron plasmadas en el documento de consulta y soportes para la formulación de la Política Pública de Seguridad Vial del departamento del Meta.

Según lo expuesto por el consultor sintetizo la seguridad vial en los siguientes términos: "Si bien el departamento del Meta reporta un descomunal incremento de su parque automotor en los años más recientes, el desarrollo vial al interior de cada uno de sus municipios y vías nacionales no es directamente proporcional. El apogeo de la actividad petrolera impactó en el departamento del Meta con efectos negativos en la movilidad local y regional. Esto porque en gran medida no se tuvieron en cuenta las especificaciones técnicas y físicas acordes con su capacidad vial, ni tampoco otra serie de factores que intervienen en el ordenamiento del tránsito urbano, como la movilidad, el comportamiento de los usuarios viales, la legislación vigente y la infraestructura existente. Las ciudades cada día se ven más afectadas por el elevado número de vehículos que circulan por sus vías.

En relación con la seguridad vial es importante resaltar que de los 29 municipios del departamento del Meta, tres de ellos cuentan con un organismo de tránsito (Villavicencio, Acacías y Granada), los cuales están en la obligación de adelantar acciones contundentes en esta materia. El IDTTM en aras de apoyar la reducción de la mortalidad en los municipios que cuentan con organismos de transito por jurisdicción tendría también la obligación de coadyuvar a estos para la disminución de la mortalidad en las vías Nacionales, Departamental y Municipales. Infortunadamente las mediciones de accidentalidad vial en el departamento dan cuenta de un número total de 3.520 víctimas fatales en accidentes de tránsito durante los últimos 14 años (periodo 2007 - 2021), con la tasa más alta por cada 100 mil habitantes; posicionando al Meta en un sexto lugar en Colombia en tasa de muertos por esta causa.

Esto ha sucedido fundamentalmente debido a la carencia de acciones y de presupuestos destinados a la seguridad vial, además del aumento de vehículos (especialmente motocicletas), fenómenos de movilidad informal, y las altas velocidades en zonas urbanas e interurbanas.

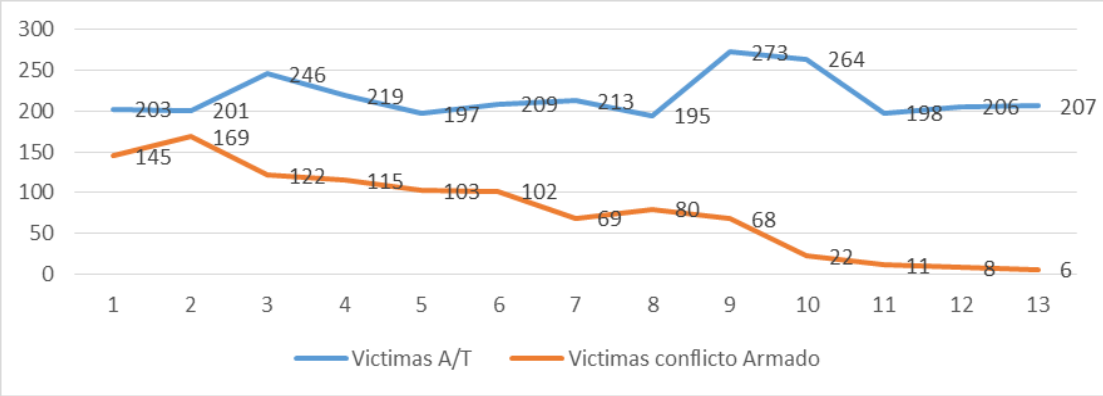
En relación con este último factor, son significativas las cifras de fallecidos, que pasaron de 222 casos en el año 2019 a 233 en el 2021, una reducción no significativa para un departamento con baja tasa de motorización.

Departamento	2019	2020	2021

Meta	222	203	233

Particularmente, en los últimos años el departamento del Meta ha presentado una tendencia al alza de la tasa de mortalidad y morbilidad por hechos de tránsito donde se encuentran involucrados motociclista y peatón, con un 65% del total de fallecimientos por esta causa en el año 2021. Los peatones por su parte muestran una leve disminución en ese período, aunque ponen todavía un porcentaje representativo, con el 26 por ciento de víctimas fatales.

Como indica la gráfica 2 con las estadísticas del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLyCF), el conflicto armado en el departamento del Meta ocasionó 1014 muertes entre el 2010 y el 2021, en ese mismo periodo los accidentes de tránsito aportaron la preocupante cifra de 2.174 víctimas fatales. Es decir, murieron 1.160 personas más en las vías que en la guerra en el mismo periodo.



Grafica 2 Comparativo de víctimas fatales en accidentes de tránsito frente a muertos por el conflicto armado.

Estos datos indican que las acciones implementadas por el Gobierno, las entidades territoriales y demás organismos a nivel nacional, no han sido efectivas para disminuir la tendencia de inseguridad vial. Las razones para esto son diversas, más sin embargo hay factores que indudablemente han contribuido de manera notoria. Escasa formulación e implementación de la política de seguridad vial nacional y municipal; poco análisis y diagnóstico de la población objetivo; insuficiente investigación sobre los factores de riesgo; precario monitoreo y evaluación de indicadores y metas relacionados; incipiente recurso humano preparado, y débil capacidad de reacción presupuestal e institucional.

2.2 EL OBJETO A CONTRATAR, CON SUS ESPECIFICACIONES, LAS AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS REQUERIDOS PARA SU EJECUCIÓN, Y CUANDO EL CONTRATO INCLUYE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN, DOCUMENTOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO. (Numeral 2 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

El Objeto " PRESTAR SERVICIOS DE APOYO LOGISTICO PARA REALIZAR UNA SENSIBILIZACION EN SEGURIDAD VIAL A LOS ACTORES VIALES LOS DIAS 02,03 Y 04 DE DICIEMBRE 2022 EN EL DEPARTAMENTO DEL META ".

El Instituto en su planta de personal, no cuenta con suficiente personal idóneo y disponible para realizar dichas actividades.

Por ser una labor de netamente de apoyo a la gestión, se debe satisfacer la necesidad de apoyo a la gestión por medio de una persona o empresa especializada, capaz, idónea, con experiencia y responsable que garantice apoyo logístico y sensibilización en normas de tránsito y de seguridad vial en el Departamento del Meta, por ello se requiere:

Una persona o empresa especializada en apoyo logístico y sensibilización de normas de tránsito y seguridad vial.
Experiencia de mínimo 1 año.
Para el proyecto a realizar la persona natural o jurídica deberá tener en su grupo de trabajo como mínimo

EQUIPO DE TRABAJO:

El personal requerido que se debe presentar para el cumplimiento de los requisitos habilitantes del presente proceso de selección es el siguiente:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	Cantidad	Número de Días
1	Un profesional, experto en seguridad vial con una experiencia de más de 10 años.	1	3
2	Un deportista profesional en biketrial, que ostente 3 récords Guinness por su desempeño deportivo y experiencia en el ramo de mínimo 15 años.	1	2
3	Un deportista profesional como piloto de motocross que ostente un título nacional y con experiencia en el ramo de más de 10 años.	1	2
4	Un deportista profesional como piloto de motocross, instructor de stunt con experiencia en el ramo de más de 5 años.	1	2
5	Un auxiliar mínimo bachiller	2	3

CLASIFICACION UNSPSC				
SEGMENTO	**FAMILIA**	**CLASE**	**PRODUCTO**	**NOMBRE**
86000000	86100000	86101700	86101700	Servicios de capacitación
93000000	93140000	93141700	93141700	Cultura

ÍTEM	ACTIVIDAD	Descripción del Elemento o actividad	No. participantes
1	**SENSIBILIZACION A CICLISTAS, MOTOCICLISTAS, PEATONES, CONDUCTORES EN**	Proyecto de Fortalecimiento a la cultura vial para los actores de la movilidad con un equipo de profesionales y técnicos en el área de seguridad vial, que trabajan con la ciudadanía en los diferentes espacios de la ciudad para promover en	500

	GENERAL EN ROLES VIALES	cada persona una toma de decisiones responsable y consciente que le brinde seguridad al moverse por su entorno en el municipio.	

NOTA: El contratista se compromete a asumir los costos de elementos utilizados por los asistentes a las sensibilizaciones, refrigerios, publicidad, volantes y elementos de seguridad a entregar (cascos) y todo aquello que se necesite para la respectiva promoción a la seguridad vial.

PERSONAS BENEFICIADAS : 500

Realizar actividades en seguridad vial en el tiempo comprendido entre los días 02,03 y 04 de diciembre de 2022 en la capital del departamento del meta, dirigidas a peatones, ciclistas, motociclistas y conductores en general que sean actores viales, para concientizar a mínimo 500 actores viales frente a la responsabilidad individual y colectiva en pro de una movilidad más solidaria.

HORARIO DEFINIDO : mañana, tarde

TIEMPO ESTIMADO **: 3 días calendario**

***SOPORTES TECNICOS*: (SE DEBE VERIFICAR SU EXISTENCIA Y SI SE ENCUENTRAN ACTUALIZADOS)**			
LAS ESPECIFICACIONES TECNICAS ESTAN COMPLETAS Y ACTUALIZADAS	SI XX	NO	Si dichas especificaciones se encuentran en las diferentes fichas técnicas expedidas por el ministerio de transporte, la ley 769 de 2002 y el plan Nacional de seguridad vial.
PLANOS	SI	NO XX	NO APLICA
ESTUDIOS	SI XX	NO	Los Realizo el subdirector general y subdirector operativo.
VISITA TECNICA	SI	NO XX	NO APLICA
REQUERIMIENTOS LEGALES Y AMBIENTALES			
LICENCIA DE CONSTRUCCION	SI	NO XX	NO APLICA
PERMISOS ESPECIALES DE OTRAS ENTIDADES	SI	NO XX	NO APLICA
PERMISOS DERECHO DE AUTOR	SI XX	NO	CUANDO EXISTA OBRAS PUBLICADAS EN MEDIOS MAGNETICOS O IMPRESOS
SERVIDUMBRES Y PROPIEDAD SOBRE INMUEBLES	SI	NO XX	NO APLICA
LICENCIAS AMBIENTALES	SI	NO XX	NO APLICA
OTROS PERMISOS AMBIENTALES	SI	NO XX	NO APLICA

AUTORIZACION DE LA JUNTA DIRECTIVA PARA QUE EL DIRECTOR PUEDA CONTRATAR	SI XX	NO	Decreto 841 expedido por el señor gobernador en el año 2001.

PRODUCTO	NOMBRE
82121505;80141626;86101709	PROMOCION INSTITUCIONAL CAMPAÑA SE SEGURIDAD VIAL

3 MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

(Numeral 3 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

Por la naturaleza del objeto a contratar se requiere de una Contratación Directa de acuerdo a lo contemplado en el artículo 2 numeral 4 de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011, siguiendo para el efecto el procedimiento establecido por el artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015, para la celebración de un Contrato de Prestación de Servicios Profesionales y de apoyo a la gestión de la entidad Estatal.

Se contrata directamente con la persona natural o jurídica, que este en capacidad de ejecutar el objeto contractual y cuente con la idoneidad, conocimientos y experiencia directamente relacionada con campañas de promoción institucional en seguridad vial, así como los relacionados en áreas operativas, logísticas o asistenciales.

El objeto definido para el contrato a celebrarse se puede ejecutar por una persona o empresa, que cuente con la experiencia e idoneidad, condiciones que son tenidas como los factores de selección para la prestación de servicios de apoyo a la gestión.

ASPECTOS JURIDICOS:
PERSONA JURIDICA

- Cámara de comercio “El cual dentro de su objeto social deberá contemplar que realiza realización de eventos o apoyo logístico”
- Hojas de vida profesionales de apoyo, con experiencia en el tema de seguridad vial, movilidad y capacitación en normas de tránsito y/o deportistas profesionales relacionados con la movilidad.
- Rut
- Nit
- Cedula de ciudadanía del representante legal
- Relación de contratos de experiencia y/o certificaciones
- Certificado antecedentes disciplinarios empresa y representante legal

- Certificado responsabilidad fiscal empresa y representante legal
- Fotocopia certificado pasado judicial del representante legal.
- Paz y salvo de los pagos de parafiscales

ASPECTOS TECNICOS:

Factor que se tendrá en cuenta en el momento de la escogencia del proponente:
** *Experiencia*

El CONTRATISTA que hayan tenido contratos anteriores a la fecha de la presente invitación cuyo objeto sea actividades desarrolladas con servicio de apoyo logístico (eventos), o similares al objeto de la presente contratación con entidades del estado.

** *Equipo de trabajo*
El CONTRATISTA deberá ser una natural o jurídica que demuestre a través de hojas de vida o certificaciones como mínimo cuatro profesionales en deportes o expertos en normas de tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial.

** Multas o Sanciones

El CONTRATISTA, persona natural o jurídica, No deberá registrar ninguna multas o sanciones debidamente ejecutoriadas, que le hubieren sido impuestas dentro de los últimos dos (2) años anteriores a la fecha de cierre de la invitación. La información sobre multas o sanciones será obtenida del Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio.

OBLIGACION DE LAS PARTES:

OBLIGACION DEL CONTRATISTA: El contratista se compromete con el Instituto a:

1. Cumplir con el objeto del contrato, conforme a las condiciones y especificaciones técnicas que se exijan en los documentos del proceso de selección y el contrato que se suscriba.
2. Cumplir con los aportes al sistema integral de seguridad social.
3. Las demás establecidas en la ley del código civil y el código de comercio.
4. Acatar las sugerencias de la supervisión encaminadas a mejorar el proceso.
5. Las demás contenidas en la propuesta y que hace parte integral del contrato.
6. Garantizar la afiliación ante el sistema de seguridad social integral en los términos establecidos en la ley 100 de 1993, (EPS, Fondo de pensional y ARL) y presentar constancias de pago durante la ejecución del contrato por dichos conceptos expedida por la respectiva entidad de seguridad social y el soporte de pago durante la ejecución del contrato.
7. Las demás que por naturaleza del contrato se requieran en el trascurso de la misma

DE LAS INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES: EL CONTRATISTA declara bajo la gravedad de juramento, que se entiende prestado con la firma del contrato, que no se encuentra incurso en ninguna de las inhabilidades e incompatibilidades para contratar contempladas en el artículo 8 de la ley 80 de 1993 y en los artículos 1,2,3,4 de la 1474 de

2011

OBLIGACION DEL INSTITUTO: EL INSTITUTO se obliga para con el contratista a:

1. Constituir la reserva presupuestal que garantice el giro de los recursos del contrato a suscribir.
2. Cancelar el valor del contrato pactado en las condicione establecidas siempre y cuando el supervisor certifique el cumplimiento del objeto del contrato.
3. Suministrar la información y documentación necesaria por parte de la Dirección, Subdirección General del I.T.T.M. para la correcta ejecución del contrato.
4. Las demás estipuladas en el decreto 1082 de 2015, y las que se desprenda de la naturaleza del contrato.

4 VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO.

(Numeral 4 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

4.1 VALOR ESTIMADO: SETENTA MILLONES DE PESOS ($70.000.000.oo) mcte.

ÍTEM	ACTIVIDAD	Descripción del Elemento o actividad	No. beneficiarios	vr unitario	Valor propuesta
1	SENSIBILIZACION A CICLISTAS, MOTOCICLISTAS, PEATONES, CONDUCTORES EN GENERAL EN ROLES VIALES	Proyecto de Fortalecimiento a la cultura vial para los actores de la movilidad con un equipo de profesionales y técnicos en el área de seguridad vial, que trabajan con la ciudadanía en los diferentes espacios de la ciudad para promover en cada persona una toma de decisiones responsable y consciente que le brinde seguridad al moverse por su entorno en el municipio.	500	140,000	70,000,000
		Total personas beneficiadas	500	140,000	70,000,000
NOTA: estos valores se ofertan en forma consolidada, aclarando que se presentara de forma discriminada una vez adjudicado el contrato en lo que se refiere a: costos de los sitios, elementos utilizados por los asistentes a las sensibilizaciones, publicidad, volantes y personal a utilizar.					70,000,000
		Valor total de la propuesta			
Son setenta millones de pesos moneda corriente ($ 70,000.000.oo)					

El valor individual se plasma tomando como base que el contratista debe a asumir los costos laborales, transporte, logística, sitios o recinto usado para la sensibilización, elementos utilizados por los asistentes a las sensibilizaciones, refrigerios, publicidad, volantes y elementos de seguridad a entregar (cascos) y medios o elementos tecnológicos a utilizar.

4.2. FORMA DE PAGO: El Instituto cancelará el valor del contrato, contra entrega de los bienes, previa presentación de la cuenta de cobro o factura con el lleno de los requisitos señalados en el artículo 617 del Estatuto Tributario, acompañada del certificado de recibido a satisfacción por parte del supervisor del contrato, certificación de aportes a la seguridad social (y/o parafiscales en caso de estar obligado) y de acuerdo con la disponibilidad del PAC (Plan Anual Mensualizado de Caja)..

4.3. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO: El término de ejecución o plazo de entrega de los servicios objeto del presente contrato, será de cuarenta y tres (3) días, previo perfeccionamiento del contrato e iniciará a partir de la fecha de suscripción del respectivo registro presupuestal.

5. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE.

(Numeral 5 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

EL Artículo 2.2.1.2.1.4.9. Reza "*Contratos de prestación de servicios profesionales* y *de apoyo* a *la gestión,* o *para la ejecución de trabajos artísticos que solo pueden encomendarse* a *determinadas personas naturales.* Las Entidades Estatales pueden contratar bajo la modalidad de contratación directa la prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la persona natural o jurídica que esté en capacidad de ejecutar el objeto del contrato, siempre y cuando la Entidad Estatal verifique la idoneidad o experiencia requerida y relacionada con el área de que se trate. En este caso, no es necesario que la Entidad Estatal haya obtenido previamente varias ofertas, de lo cual el ordenador del gasto debe dejar constancia escrita.

Los servicios profesionales y de apoyo a la gestión corresponden a aquellos de naturaleza intelectual diferentes a los de consultoría que se derivan del cumplimiento de las funciones de la Entidad Estatal, así como los relacionados con actividades operativas, logísticas, o asistenciales.

La Entidad Estatal, para la contratación de trabajos artísticos que solamente puedan encomendarse a determinadas personas naturales, debe justificar esta situación en los estudios y documentos previos".

6. EL ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO.
(Numeral 6 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

Clasificación del riesgo: Es un análisis que se realiza del riesgo frente a la probabilidad de que ocurra o no el impacto que este puede generar. Para realizar la estimación del riesgo se deberá tener en cuenta el soporte anexo que se presenta respecto de la calificación del riesgo

TIPIFICACION		IMPACTO	ASIGNACION
TIPO DE RIESGO	**DESCRIPCION DEL RIESGO**		
RIESGO AMBIENTAL Y GEOGRAFICA	Existencia de condiciones climáticas, ambientales o geográficas anormales que generen retraso, dificultad o imposibilidad de ejecutar el contrato	BAJO	CONTRATISTA
MANO DE OBRA MATERIALES Y EQUIPO	Falla del recurso humano, materiales y/o equipos requeridos para la ejecución del contrato	BAJO	CONTRATISTA
	Sabotaje de empleados o personal del contratista	BAJO	CONTRATISTA
	Suspensión o reducción del suministro de energía	BAJO	CONTRATISTA
RIESGO REGULATORIO	Imposición de nuevos tributos	MEDIO	CONTRATISTA
CONDICIONES DE ORDEN PUBLICO Y SEGURIDAD	Deterioro de las condiciones de seguridad y orden público que impidan la ejecución del contrato	BAJO	CONTRATISTA
	Disturbios civiles y vandalismo que impidan la ejecución del contrato	BAJO	CONTRATISTA
	Interrupción de la ejecución del contrato debido a huelgas y/o manifestaciones del orden público por parte de los trabajadores del contratista	MEDIO	CONTRATISTA
	Interrupción de las actividades por acciones civiles o problemas de orden social	BAJO	CONTRATISTA
FINANCIEROS	Los efectos derivados de las variaciones de las tasas de cambio.	BAJO	CONTRATISTA

7. LAS GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD CONTEMPLA EXIGIR EN PROCESO DE CONTRATACIÓN.

(Numeral 7 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

El Artículo 2.2.1.2.1.4.5. *No obligatoriedad de garantías.* En la contratación directa la exigencia de garantías establecidas en la Sección 3, que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1.del presente decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos.

Si bien el **Decreto 1082 de 2015** señala que en este tipo de modalidad de selección no serán obligatorias las garantías, la misma norma prescribe que en el evento en el cual la entidad las estime necesarias podrá solicitarlas, lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007.

En consecuencia como los riegos analizados todos fueron bajos, los servicios que se contratan son de medios y se paga contra entrega de servicios recibidos a satisfacción, NO se estima la necesidad de exigir garantías.

MULTAS

En caso de mora o incumplimiento parcial de las obligaciones legales y/o contractuales,

el INSTITUTO, podrá imponer al CONTRATISTA, multas diarias sucesivas del 1 % del valor total del contrato no ejecutado, de acuerdo con el informe presentado por el interventor y/o supervisor, sin que estas sobre pasen el veinte por ciento (20%) del valor total del contrato. Las multas se harán exigibles cuando el contratista incumpla parcialmente cualquiera de las obligaciones derivadas del contrato, sin perjuicio de hacer exigible la cláusula penal o la garantía de cumplimiento del contrato cundo estas hayan sido pactadas.

El pago de las multas y/o sanciones a que se refiere esta cláusula podrá exigirse directamente por el INSTITUTO si dicho pago no se hubiese efectuado durante el término de duración del contrato y se tendrá en cuenta al momento de su liquidación. En todo caso se dará cumplimiento a lo preceptuado en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007.

El contratista autoriza expresamente al **INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL META,** para que se le deduzca de cualquier pago que se le adeude, el valor correspondiente al apremio que resultare del citado procedimiento.

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO

Para adelantar el procedimiento tendiente a verificar los presuntos incumplimientos en los que pueda incurrir el contratista con relación a las obligaciones derivadas del presente contrato, se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2012, respetando para el investigado y los terceros interesados en la decisión, el derecho fundamental al debido proceso.

CADUCIDAD, MODIFICACION, TERMINACION E INTERPRETACION UNILATE

Son aplicables al contrato las disposiciones que se encuentran consignadas en la Ley 80 de 1993, Artículos 15, 16, 17 y 18.

CLAUSULA DE INDEMNIDAD: Conforme a la presente clausula se pacta la obligación del contratista de mantener al Contratante, libre de cualquier daño o perjuicio originado en reclamaciones de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus subcontratistas o dependientes durante la ejecución del Contrato.

CLAUSULA PENAL PECUNIARIA

En caso de declaratoria de incumplimiento, o de caducidad, el INSTITUTO hará efectiva la cláusula penal pecuniaria, la cual tendrá un monto del veinte por ciento (20%) del valor del contrato y se considerará como pago parcial de los perjuicios causados al INSTITUTO, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar. Esta cláusula se hará exigible cuando a juicio del INSTITUTO y previo informe de la interventora, el contratista incurra en incumplimiento del Contrato.

El contratista autoriza al INSTITUTO para descontar el valor de la cláusula penal pecuniaria de cualquier suma que éste último le adeude, sin perjuicio de hacer efectiva la garantía de cumplimiento pactada. Si esto no fuere posible se procederá al cobro coactivo de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007.

CADUCIDAD: Previo requerimiento por escrito, EL INSTITUTO podrá declarar la caducidad del contrato mediante acto administrativo debidamente motivado, y ordenará su liquidación en el estado que se encuentre si se presenta alguno de los hechos

constitutivos de incumplimiento definitivo, parcial o total imputable a EL CONTRATISTA, que afecte de manera grave y directa la ejecución del mismo o evidencie que puede conducir a su paralización. En caso que EL INSTITUTO decida abstenerse de declarar la caducidad, adoptará las medidas de control e intervención necesarias, que garanticen la ejecución del objeto contratado

CLAUSULAS EXCEPCIONALES: En cumplimiento del numeral 2 del Artículo 14 de la Ley 80 de 1993, se pactaran las clausulas excepcionales al derecho común de terminación, interpretación y modificación unilaterales, las cuales aunque no se consignen expresamente se entienden pactadas.

CLAUSULAS EXHORBITANTES: En cumplimiento del artículo 18 de la Ley 80 de 1993, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que se puede conducir a su paralización, la Administración podrá declarar la caducidad del Contrato.

LIQUIDACION: La Liquidación del presente Contrato se realizara dentro de los cuatro (04) meses siguientes a la expiración del término previsto para su ejecución o a la expedición del Acto Administrativo que ordene su terminación. **Parágrafo:** cuando las partes no logren un acuerdo para la Liquidación del Contrato, la parte que haya cumplido con todas las obligaciones a su cargo, quedara facultada para su Liquidación Unilateral.

8. INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL.
(Numeral 8 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 Decreto 1082 de 2015)

De conformidad con lo señalado en el decreto 1082 de 2015, en congruencia con el 148 se deja constancia que a la fecha de elaboración de los presentes estudios, el proceso a adelantar no se encuentra cobijado por acuerdo comercial alguno.

APLICACIÓN DE LOS ACUERDOS COMERCIALES PARA EL INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL META

Acuerdo Comercial	Entidad estatal incluida	Presupuesto del proceso de Contratación Superior al valor del acuerdo comercial	Excepción aplicable al proceso de Contratación	Proceso de contratación cubierto por el acuerdo comercial
Chile	NO	NO	NO	NO
Guatemala	NO	NO	NO	NO
Liechtenstein	NO	NO	NO	NO
Suiza	NO	NO	NO	NO
La unión Europea	NO	NO	NO	NO

9. CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

CDP	RUBRO	VALOR
2022000366	2.1.2.02.02.008.08 PROMOCION INSTITUCIONAL	**$70.000.000.oo**

Con la presentación de este estudio, queda evidenciada la existencia de un requerimiento, para satisfacer la necesidad planteada, y que resulta imprescindible adelantar el correspondiente proceso de contratación tendiente a cumplir con los propósitos establecidos para la buena marcha y efectivo cumplimiento de los cometidos de la entidad, por consiguiente se aconseja adelantar el proceso contractual respectivo y su perfeccionamiento.

9. RESPONSABLE DEL ESTUDIO



_____

NATALIA ROJAS RAMOS
Subdirectora General

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO	FIRMA
Aprobó: Natalia Rojas Ramos	Subdirectora general	
Revisó: Rosalba Carmen Lucia Gutiérrez Gutiérrez	Jefe de oficina jurídica	FIRMADO EN ORIGINAL
Elaboró: Oscar Pérez	Técnico administrativo	FIRMADO EN ORIGINAL