

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 1 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

ÁREA RESPONSABLE DEL ANÁLISIS	DIRECCIÓN JURÍDICA
FECHA DEL ESTUDIO	15 DE MAYO 2019

I. BIENES, OBRAS O SERVICIOS REQUERIDOS

Diseñar e implementar un plan pedagógico masivo de sensibilización y culturización, que contribuya con la educación y formación para el adecuado uso de la ciclo-infraestructura y la bicicleta como medio de transporte en Santiago de Cali.

El servicio a contratar se encuentra en el plan anual de adquisiciones de la vigencia 2019, bajo el código del producto -UNSPSC- que se muestra a continuación:

CLASIFICACION UNSPC	NOMBRE
86101700	Servicios de capacitación vocacional no científica
80101600	Gerencia de proyectos

II. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

Las empresas e individuos que están habilitados y se desempeñan frecuentemente en actividades afines con los servicios de capacitación vocacional no científica y la gerencia de proyectos se enmarcan en el sector terciario de la economía. Por lo antes mencionado es importante conocer algunas generalidades de este macro-sector de la economía de este país.

Características generales:

El sector terciario de Colombia es uno de los más desarrollados. De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas de Colombia (DANE), el sector terciario aloja más del 80 % de la fuerza laboral del país.

En economía, el sector terciario es aquel que se encarga de las actividades de comercio, servicios y transporte. A diferencia de los sectores primario y secundario, el sector terciario no se encarga de producir sino de ofrecer y distribuir productos. Por este motivo, se le conoce como el sector del servicio.

A pesar de que este sector no produce bienes, contribuye con el desarrollo de los demás sectores, ya que es a través del sector terciario que se importa la materia prima necesaria para la creación de muchos productos. Asimismo, el sector terciario genera ingresos al país.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 2 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

El Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas de Colombia establece que de los establecimientos económicos que existen en el país, el 48 % está dedicado al comercio mientras que el 40 % está destinado al ofrecimiento de servicios.

Actividades del sector terciario colombiano

El sector terciario incluye todas aquellas actividades que se relacionan con la provisión de bienes y servicios a un consumidor.

Entre estas destacan el comercio, las telecomunicaciones, el transporte, los servicios profesionales, la función pública, la medicina, la salud pública, la educación, el turismo, la administración y las finanzas.

De todas estas actividades las más relacionadas con este proceso de contratación son:

Servicios profesionales

Este subsector de los servicios se presta a empresas y personas e involucra los servicios de rango ejecutivo y medio de consultoría, gestión, contabilidad y administración de empresas, los servicios publicitarios, jurídicos, tecnológicos, ingeniería y construcción, comunicación social, etc.

Este subsector terciario es uno de los que demanda mayor cantidad de mano de obra especializada o profesional, y es uno de los de mayor crecimiento en la economía colombiana en los últimos años.

Este subsector representa una gran oportunidad para los profesionales colombianos que quieren internacionalizar sus servicios. Para ello es importante conocer el marco normativo que regula a las profesiones en el país, así como los estándares internacionales en cuanto a las diferentes profesiones.

En materia comercial las exportaciones de servicios profesionales se realizan de manera transfronteriza (modo 1) y por movimiento de personas (modo 4). Según las estadísticas de comercio exterior de servicios (MTCES-DANE) el modo 4, 'movimiento de personas', tiene una proporción del 2% en las exportaciones de servicios, un porcentaje que aún es mínimo pero que representa una gran oportunidad para los profesionales colombianos por el progreso que ha tenido el país frente a la eliminación de visas, México y la Unión Europea, por ejemplo, para instancias cortas, lo cual potencializa un crecimiento en las exportaciones por este modo de suministro.

Función pública

Este subsector involucra las actividades que se prestan al estado a través del funcionariado público. Comprende las actividades de representación popular (altos funcionarios públicos) y los servicios a la comunidad.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 3 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

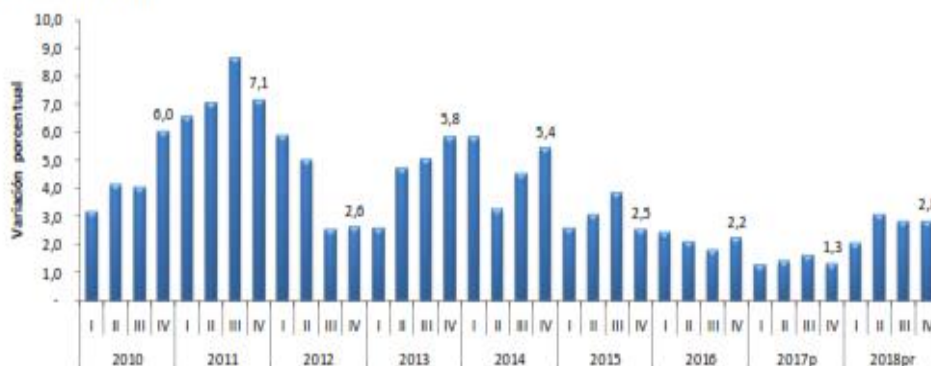
También engloba las áreas de seguridad y defensa que se presta en el ejército, la policía, los bomberos, socorro y protección civil, entre otros. Igualmente, los servicios que se prestan en el poder legislativo municipal, departamental y nacional, el poder legislativo y el poder judicial (jueces, abogados, registradores, notarios, etc.).

PIB

Producto Interno Bruto (PIB)

IV Trimestre de 2018 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasas de crecimiento en volumen¹
2010-I – 2018^{pr}-IV



Fuente: DANE, Cuentas nacionales

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

^{pr}preliminar

^pprovisional

El Producto Interno Bruto crece 2,7% en el año 2018pr respecto al año 2017p; las actividades económicas que más contribuyen a esta dinámica son (ver tabla 1):

-Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 4,1% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 3,1% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 4 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

- Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 5,0% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2018, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 2,8% respecto al mismo periodo de 2017. Las actividades económicas que más contribuyen a esta dinámica son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 3,9% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

- Construcción crece 4,2% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto, en su serie corregida de efecto estacional y calendario, crece 0,6%. Esta variación se explica por la siguiente dinámica:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 1,9%.

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 0,4%.

- Construcción crece 0,9%.

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 5 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Año corrido	Anual	Trimestral
	2018 ^{PP} / 2017 ^{PP}	2018 ^{PP} - IV / 2017 ^{PP} - IV	2018 ^{PP} - IV / 2018 ^{PP} - III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,0	0,9	0,0
Explotación de minas y canteras	-0,8	-0,1	-2,0
Industrias manufactureras	2,0	2,5	0,1
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	2,7	2,6	0,5
Construcción	0,3	4,2	0,9
Comercio al por mayor y al por menor ³	3,1	2,9	0,4
Información y comunicaciones	3,1	3,7	2,3
Actividades financieras y de seguros	3,1	2,7	1,8
Actividades inmobiliarias	2,0	1,8	0,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	5,0	3,3	-0,9
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	4,1	3,9	1,9
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	1,4	2,6	1,5
Valor agregado bruto	2,5	2,6	0,3
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,6	2,5	0,2
Producto Interno Bruto	2,7	2,8	0,6

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

¹Serie encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

^{PP} preliminar

^P provisional

²Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

³Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.

⁴Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.

⁵Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.

⁶Actividades 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.

En febrero de 2019, trece de los quince subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con febrero de 2018.

(EMS) Encuesta mensual de servicios

Variación anual de los ingresos nominales - Total nacional - febrero 2019^P



Fuente: DANE ^P Cifra provisional

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 6 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

En febrero de 2019, ocho de los quince subsectores de servicios presentaron variación positiva en el personal ocupado total, en comparación con febrero de 2018.

Variación del SMMLV

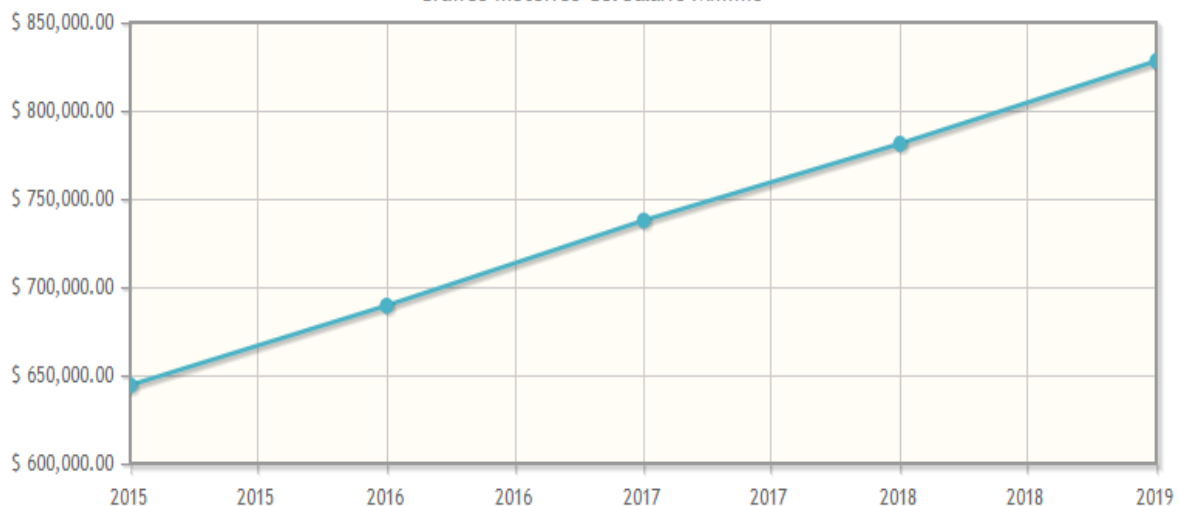
Es necesario revisar la evolución del salario mínimo en Colombia ya que es el valor referente de remuneración para los trabajadores en general en el país, siendo más significativo su impacto cuando se da en sectores donde el uso de mano de obra directa es de carácter calificado como es el caso de las actividades que este tipo de bienes conllevan en su uso y evaluación justificante.

En la siguiente tabla se observa la evolución del salario mínimo en los últimos 8 años y se contrasta el incremento anual con el Índice de Precios al Consumidor.

Para el sector, el comportamiento del salario mínimo incide directamente en su estructura de costos.

Gráfico 1

Gráfico histórico del Salario Mínimo



Fuente: Gerencie.com

En la grafica anterior se observa el comportamiento entre 2015 y 2019, este ilustra un crecimiento continuo y asi se observa en la siguiente Tabla:

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 7 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Historico SMMLV (2015 -21019)

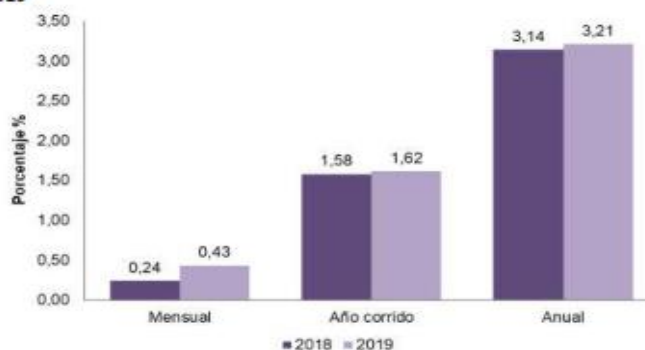
Año	Salario mínimo	Auxilio de transporte
2019	828.116	97.032
2018	781.242	88.211
2017	737.717	83.140
2016	689.455	77.700
2015	644.350	74.000

Fuente: Gerencie.com

El crecimiento continuo del SMMLV ocasiona que todos los valores de bienes o mercancías y servicios sean afectados al alza cada nuevo año ya que el fenómeno de indexación para variables tan importantes en la economía como lo son el transporte, la salud y la canasta básica acarrea que este incremento se haga visible inmediatamente se fija el nuevo SMMLV. Para este sector el impacto de esta variable en este 2019 es de 6.0%.

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

**Gráfico 1. IPC Variaciones
Total nacional
Marzo 2018 – 2019**



Fuente: DANE, IPC.

En el mes de marzo de 2019, el IPC registró una variación de 0,43% en comparación con febrero de 2019. Tres divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,43%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,95%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,94%) y por último, Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas Y Otros Combustibles (0,67%). Por debajo se ubicaron: Transporte (0,38%), Muebles, artículos

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO		Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR		Versión: 2
			Rige: 17/12/2018
			Pág.: 8 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,37%), Bienes y Servicios Diversos (0,27%), Salud (0,15%), Educación (0,03%), Prendas De Vestir Y Calzado (-0,02%), Restaurantes y Hoteles (-0,03%), Información y Comunicación (-0,13%) y Recreación Y Cultura (-0,50%). Estos datos entre otros se observan en la siguiente imagen.

**Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Marzo 2018 - 2019**

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2018		2019	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05			0,95	0,14
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,50	0,01	0,94	0,02
Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas Y Otros Combustibles	33,12			0,67	0,22
TOTAL	100,00	0,24	0,24	0,43	0,43
Transporte	12,93			0,35	0,05
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19			0,37	0,02
Bienes Y Servicios Diversos	5,36			0,27	0,01
Salud	1,71			0,15	0,00
Educación	4,41			0,03	0,00
Prendas De Vestir Y Calzado	3,96			-0,02	0,00
Restaurantes Y Hoteles	9,43			-0,03	0,00
Información Y Comunicación	4,33	0,00	0,00	-0,13	-0,01
Recreación Y Cultura	3,79			-0,50	-0,02

Fuente: DANE, IPC.

Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

En marzo de 2019 en comparación con febrero de 2019, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: Frutas frescas (10,17%), Electricidad (2,34%), Arriendo imputado (0,33%), Arriendo efectivo (0,33%), Alcantarillado (5,12%), Plátanos (7,24%), Papas (6,52%), Suministro de agua (0,99%), Vehículo Particular Nuevo o Usado (0,62%) y Transporte urbano (incluye tren y metro) (0,28%).

Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: Paquetes turísticos completos, incluye paquetes de viajes de excursión realizados durante un día (sin pernoctar) (-3,65%), Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio, medios de transporte, máquinas expendedoras, puestos móviles, y lugares de esparcimiento; se incluyen también las contratadas por encargo, para llevar y por servicio a domicilio (-0,22%), Cebolla (-5,20%), Tomate (-4,16%) y Equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-1,61%). Estos datos entre otros se observan en la siguiente imagen.

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 9 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Marzo 2019

Subclase	Variación Mensual (%)	Contribución Mensual Puntos Porcentuales
Frutas frescas	10,17	0,06
Electricidad	2,34	0,07
Arriendo imputado	0,33	0,05
Arriendo efectivo	0,33	0,03
Alcantarillado	5,12	0,03
Plátanos	7,24	0,02
Papas	6,52	0,02
Suministro De Agua	0,99	0,02
Vehículo Particular Nuevo O Usado	0,62	0,02
Transporte urbano (incluye tren y metro)	0,26	0,01

Fuente: DANE, IPC.

Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD URBANA SOTENIBLE

En Colombia, el concepto de movilidad debe de ir más allá del desplazamiento de personas o productos; por consiguiente, se debe considerar que el asunto debe incorporar cuestiones de infraestructura, vehículos, condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de las ciudades; tal como lo surge, la Comisión de Comunidades Europeas, en el Libro Verde, hacia una nueva cultura de la movilidad urbana en el cual sostienen: “Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la 'comodidad' entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente”. (2007, p. 4).

Por su parte, el término transporte en nuestro país, es utilizado para definir desplazamientos de personas y productos y se clasifican en tres tipos:

- Transporte privado o individual en el cual los desplazamientos son realizados en un vehículo particular.
- Transporte público, colectivo o masivo, en el cual se desplazan grandes volúmenes de personas, a lo largos de corredores (ciclovías, metro, tranvías, sistemas integrados, metro cables)
- Transporte semipúblico, en el cual los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermedias como los son las Van.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 10 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Según el último estudio realizado por la Red de Ciudades Cómo Vamos, en 11 municipios de Colombia se identificó que el transporte privado o individual aumentó en todas las ciudades, mientras el del transporte público, colectivo o masivo bajó considerablemente; lo verdaderamente relevante de este análisis es que, si la tendencia se mantiene en 10 años, el transporte privado continuará primando sobre el transporte público, tal como sucede actualmente en las principales ciudades del país.

De acuerdo a lo anterior, la ciudad de Medellín cuenta con el sistema de transporte público más completo del país (Metro, Metroplús –sistema articulado de buses– y Metrocable, Tranvías, Ciclo rutas); sin embargo, este municipio aumentó sus trancones debido a que el parque automotor se triplicó, hay un acelerado crecimiento urbanístico y la malla vial solo creció el 1 %.

El secretario de Movilidad de Medellín, Humberto Iglesias Gómez, informa que, de acuerdo con cifras de Andemos (Asociación Colombiana de Vehículos Automotores), en el primer trimestre en Colombia se vendió 103 vehículos híbridos y de tecnología eléctrica reportando un aumento del 88% comparado con el año anterior. El departamento de Antioquia encabeza la venta de vehículos con 51 unidades, seguido por Bogotá con 48 unidades, dos unidades para Caldas al igual que el Valle del Cauca.

El encuentro realizado del 4 al 6 de abril del 2018 en Bogotá, el cual integró la Feria de Movilidad y Transporte y el 8vo Congreso Internacional de Movilidad dejó como conclusión que, “el sistema de transporte masivo, independiente del sitio donde operen, se definen como 'buenos' cuando garantizan rapidez, frecuencias continuas del medio de transporte (bus, cable, metro), la posibilidad de caminar con facilidad en los sistemas, comunicación clara sobre horarios, tarifas y rutas y el uso de tecnología y aplicaciones para facilitar la movilidad”. El desarrollo de una ciudad se debe orientar al transporte de su población y a garantizar una movilidad sostenible que mejore la calidad de vida de los ciudadanos.

¿Cuál es la ruta a una movilidad sostenible?

Por la mesa de muchos directivos públicos que direccionan el tema, han pasado varias propuestas para mejorar los llamados sistemas integrales de transporte y movilidad de las ciudades colombianas, en algunos casos propuestas difíciles de implementar y en otros solo dependen de las voluntades políticas del mandatario de turno y el avance urbanístico de los municipios. Algunas de las propuestas están basadas en:

Disminución de la tarifa del transporte público (subsidios)

Aumentar el costo de los combustibles

Estimular el uso del transporte público

Mejorar accesibilidad y el esquema de cobertura

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 11 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Eliminar rutas paralelas a los sistemas

Campañas de difusión agresivas sobre el uso de los sistemas de transporte

Mejorar la calidad del servicio público

Sistemas de recaudo flexibles y la integración de las rutas

Mayor cantidad de ciclo rutas

Impulso del sector automotriz eléctrico y transporte amigable con el medio ambiente.

Autor: Olga García Foto Leyenda: el Sistema de Bicicletas Públicas cuenta con más de 32.147 usuarios activos y tiene una flota de más de 1.500 bicicletas en 50 estaciones de la ciudad de Medellín.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) promueve en el Mundo “una movilidad urbana basada en la accesibilidad que radica en el transporte público y, en particular, en sistemas de alta capacidad bien integrados”, de ahí la importancia de una movilidad que articule distintos modos de transporte alrededor de aquellos sistemas de mayor capacidad, con la característica de que estos serían sistemas energéticamente más sostenibles y coherentes con el uso equitativo del espacio público. Aquí es necesario resaltar que la lógica de la planificación del transporte con o sin integración modal, busca conectar los orígenes y destinos de los viajes, entendiendo que las redes de movilidad sirven a este propósito, incluyendo las redes de ciclorrutas.

SEGURIDAD VIAL

Al ser un participante activo en la movilidad la bicicleta y sus usuarios, así como las propuestas encaminadas a garantizar y fortalecer una movilidad segura mediante una estrategia de bici-carriles es oportuno hacer una revisión relacionada con dicha seguridad.

Con respecto a la seguridad vial, que es factor preponderante en la normativa vigente a esta fecha, se tiene que Colombia en 2013 crea una agencia especial para atender la gestión administrativa de la seguridad vial del país, la cual fue dotada de un Fondo Nacional, similar al que tienen los ganaderos o los cafeteros, que se engorda a diario con un nada despreciable participación del 3% del recaudo por la venta del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito SOAT, y el 1,5% del producto de los organismos de apoyo como son las escuelas de conducción y centros de reconocimiento de conductores y automotores entre otros... como quien dice, lo que hay es plata.

De hecho, el sector asegurador a primer trimestre de 2018 reportó en el informe sobre la senda de crecimiento del sistema financiero colombiano, prestado por la Superfinanciera, que el 21% de sus ingresos

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 12 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

por primas en seguros generales corresponde a ventas de SOAT de un monto total en ese periodo de 8.3 billones de pesos.

Sin embargo, de una forma anacrónica la seguridad vial en Colombia ha asumido sus indicadores sobre la referencia única de la fatalidad vial, contando y sumando muertos a diario para evaluar si la gestión de los actores del Estado es o no eficaz, haciendo que los funcionarios públicos responsables en cada arista de la problemática tengan una muy ingrata tarea al llevar consigo la muerte como su indicador de éxito en su trabajo.

La propuesta que hoy vale la pena hacer es considerar que el Estado continúe velando por conservar la vida en la vía con las herramientas propias al ejercicio de la autoridad y el control, pero además emprenda con total determinación la construcción de un ecosistema institucional en el cual importen tanto que dejan su vida en el asfalto, como también aquellos que logran sobrevivir a un siniestro vial y sus respectivas familias. No solo se trata de la competitividad que la fatalidad le quita a la economía de una nación, es el costo que la sociedad debe asumir por la ausencia de cada actor vial que, fallecido o lesionado permanentemente, disminuye la productividad general del país haciendo más profunda la tragedia.

En medio de la discusión crónica sobre el fraude del que es objeto el SOAT por cuenta de lesiones no viales, que tanto asegurados como muchas veces las instituciones prestadoras de servicios de salud le cobran a las aseguradoras disfrazándolas de accidentes de tránsito, es importante repensar la ecuación económica de la seguridad vial colombiana para que recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial lleguen a las familias de quienes sepultan a diario a sus seres queridos caídos en el nuevo conflicto, aquel que se libra en las calles y carreteras nacionales haciendo de los vehículos armas.

La ausencia de un sistema integral para la orientación, atención y reincorporación económica de las víctimas de siniestros viales debe ser el objetivo primordial de la administración pública para el corto plazo; un sistema que oriente efectivamente a quien deba ser el primer respondiente en un siniestro vial para salvar la vida de quien haya recibido un trauma severo por impacto, lleve al herido por una ruta de atención eficaz para salvar su vida en la llamada hora dorada y, en un contexto de reivindicación y redignificación socioeconómica, le permita a las familias de los fallecidos e impedidos permanentemente acceder a oportunidades productivas que les haga más llevadera la tragedia de haber perdido a quien era sustento familiar.

Al respecto el gobierno central señala que Los motociclistas, los ciclistas y los peatones aportan la carga más alta de mortalidad en los accidentes de tránsito en Colombia.

Consecuentemente se observa que los costos que afectan al sistema de salud como consecuencia de estos accidentes generan gastos superiores, como sucedió en 2017, ya que los mismos fueron superiores a los 250 mil millones de pesos para la atención en salud de los accidentes viales, sin contar con las consecuencias que esto genera en los hogares en Colombia.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 13 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, identifico que en 2017 alrededor de 40 mil colombianos acudieron al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses como consecuencia de accidentes de tránsito y de esta cifra 17 mil resultaron con afectaciones permanentes. De igual forma esta agencia señala que “Al tercer trimestre de 2018 han fallecido 4.230 personas en las vías y tenemos que reducir esos accidentes”.

Desde la perspectiva del Ministerio de Ambiente se plantea la necesidad de incentivar sistemas de movilidad y medios eficientes de transporte que generen menos emisiones de gases de efecto invernadero.

Datos importantes

Antioquia es el departamento con más muertes en las vías, con 1.035; le siguen el Valle del Cauca con 944, Bogotá con 726, Cundinamarca con 380 y Santander con 342.

El departamento con la tasa más alta de muertes por incidentes de tránsito es Casanare con 32,26 por cada 100 mil habitantes, seguido de Arauca (26,02), Meta (25,01), Huila (21,82) y Putumayo (21,74).

En lo relacionado con incidentes que involucran motocicletas, la tasa nacional es de 6,92. Hay siete departamentos que superan por mucho este rango, entre ellos Casanare —el más preocupante- con una tasa de 20,68.

A nivel mundial los incidentes de tránsito generan cerca de 1.3 millones de muertos cada año. Es la primera causa de muerte entre los jóvenes de 15 y 29 años de edad.

En Colombia se están generando, en incidentes viales, cerca de 19 muertes al día.

82 por ciento de los más de 7.000 muertos al año son personas vulnerables por ser peatones, ciclistas o motociclistas.

Los accidentes generan gastos por 250 mil millones de pesos, sin incluir consecuencias posteriores en los heridos y lesionados.

Estrategia de movilidad

Para el Ministerio de Salud la estrategia de movilidad se centra en tres ejes:

Saludable, porque involucra una transformación cultural, estimulando el ejercicio físico, caminar y reducir la dependencia de medios motorizados de desplazamiento y con accesibilidad para todos.

Segura, para que las personas se muevan a diario sin generar riesgos, ni exposición a amenazas contra la vida, la salud, y en esta tarea será vital la vinculación de la Policía. También será relevante el fortalecimiento de las redes de calidad en la atención primaria de los lesionados.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 14 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Sostenible, para articular actores y sectores de manera racional, equitativa y funcional en la preservación de la calidad del aire, entre otras acciones ambientales, económicas, políticas y sociales

LA BICICLETA DENTRO DE LA MOVILIDAD URBANA

Cada día es más patente en nuestras ciudades el desproporcionado papel que está adquiriendo el vehículo privado dentro del sistema de transporte urbano.

El uso inmoderado del coche en los entornos urbanos genera costes ambientales, sociales y económicos de sobra conocidos y también asumidos por las Administraciones y la ciudadanía.

El coche consume mucho espacio urbano, tanto en circulación como parqueo, y es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y sonora que afecta a estas ciudades y modifica el comportamiento de los ciudadanos, ya que su presencia aumenta la percepción de peligro y disminuye la comodidad de los medios no motorizados. Esto se traduce en una merma de movilidad y accesibilidad para medios más vulnerables como por ejemplo caminar o el uso de la bicicleta. Lo que conlleva la elección de un medio de locomoción menos vulnerable: el coche.

Ante esta situación, las políticas convencionales de gestión del tráfico han intervenido a través del modelo de la demanda solvente, por la cual se han construido todas las nuevas infraestructuras necesarias para cubrir la creciente demanda de transporte motorizado privado (vías rápidas, circunvalaciones, autopistas, etc.).

Estas actuaciones, sin embargo, estimulan el proceso de motorización y se muestran insuficientes para dar respuesta real al problema, puesto que a mediano plazo se retorna a la situación de congestión inicial.

Ante esta tendencia, ha empezado a considerarse necesaria la toma de medidas encaminadas a la gestión de la demanda de movilidad, mediante la diversificación y la promoción de modos de transporte menos agresivos y menos consumidores de suelo y recursos: los desplazamientos a pie, el transporte colectivo y la bicicleta.

No obstante, ante la existencia en la actualidad de múltiples procesos urbanísticos y territoriales que por su concepción y concreción son desfavorables para la bicicleta, el caminar e inclusive el transporte colectivo como son la expansión urbana, la segregación espacial de las actividades, las bajas densidades estratificadas, etc. Estos fenómenos incrementan las distancias y el número de desplazamientos con la consiguiente dependencia del transporte motorizado privado.

Por todo ello, tanto la bicicleta como los otros medios de transporte urbano que se pueden denominar “blandos” se encuentran a menudo con obstáculos; no solo los relativos al sistema de movilidad urbana

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 15 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

imperante en cada ciudad que aún sigue otorgando protagonismo al vehículo privado, sino también con un marco territorial y urbanístico cada vez más proclive al transporte privado.

Existe un consenso creciente sobre el rol importante que tendrán las bicicletas en el futuro de la movilidad urbana, y en especial, en la solución al problema del “hogar de la última milla”. Desde 2014, en cinco continentes, en 712 ciudades del mundo, existen sistemas públicos de bicicletas, en donde operan aproximadamente 806.200 de estas, en 37.500 estaciones.

Por ejemplo, en Colombia, aparte de las ciclovías existentes en Bogotá, tienen un ejemplo más reciente, exactamente en Medellín, en donde se creó hace unos años el programa “En Cicla”, una propuesta por parte del gobierno local para prestar bicicletas e intentar fomentar la movilidad sostenible en el en el área metropolitana.

Lo interesante de este proyecto, es que se articula al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá “SITVA”, permitiendo de manera conjunta con los demás municipios del área metropolitana, un proceso de sensibilización y apropiación de la bicicleta como medio de transporte con un gran impacto social, económico y sostenible.

Además, en Colombia la Ley 1811 de 2016, formuló incentivos a empleados que prefieran el uso de la bicicleta como medio de transporte para llegar a sus oficinas. Sin embargo, pese al creciente interés por el papel de la bicicleta en el transporte público, hay poca promoción de cómo ésta participará en la *Internet de las Cosas* (IoT, por sus siglas en ingles) y la visión de la “Ciudad inteligente o Ciudad conectada”.

Internet de las Cosas es un concepto que se refiere a la interconexión digital de objetos cotidianos por medio del internet; alternativamente hace referencia a la conexión de internet con más “cosas u objetos”, que personas.

Existe una estrecha relación entre *Ciudad Inteligente o Conectada*, *Internet de las cosas* y el *Transporte Inteligente*, pues estos tres conceptos se basan en el uso y experiencia de tecnologías de redes y sensores.

En pocas palabras, *Ciudad Inteligente* tiende a centrarse en el entorno urbano general y la infraestructura. *Internet de las Cosas* se preocupa más por los elementos físicos que conforman estos entornos de red, mientras que el *Transporte Inteligente* es un escenario de aplicación clave para ambos.

Es significativo que ya en 2003, en opinión de planificadores y urbanistas europeos, se identifique a la bicicleta como poseedora de una elevada capacidad para captar los viajes que se desarrollan por debajo de los 7,5 kilómetros. Bajo este umbral se muestra como uno de los medios de transporte más rápido y eficaces en desplazamientos urbanos puerta a puerta. Sus ventajas se pueden sustentar en una mayor maniobrabilidad y menor ocupación espacial a lo que hay que sumarle el hecho de que el acceso a ella y su estacionamiento requiere poco tiempo y maniobra. Tiene muchas ventajas espaciales, ambientales,

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 16 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

sociales y económicas que juegan a favor de una mayor participación de la bicicleta en el sistema de transportes urbano.

Frecuentemente se vincula la bicicleta a un recurso deportivo y de ocio y se olvida su papel potencial como medio de transporte urbano, que queda relegado a un segundo plano y a veces desprestigiado o vinculado con usuarios estereotipados: estudiantes, personas sin recursos, “ecologistas”, etc.

Sin embargo, es preciso recordar el relativamente importante papel que tuvo la bicicleta en la sociedad hasta la incursión y la expansión del automóvil; la bicicleta constituía uno de los principales medios para acceder a los lugares de trabajo, papel que actualmente ha sido sustituido por el coche.

Durante los últimos años están viendo la luz una serie de documentos y planes que apelan a una movilidad sostenible, a la vez que cuestionan la hegemonía del coche en las ciudades y reconocen las cualidades de la bicicleta como un vehículo capaz de responder a buena parte de los desplazamientos urbanos.

Estos planes y directrices conforman un marco teórico que ya empieza a cuestionar el actual modelo de movilidad urbana, excesivamente vinculado al vehículo privado y reclama la necesidad de un nuevo modelo de movilidad, pero su materialización en actuaciones concretas es más complicada.

Su puesta en práctica se topa con muchos obstáculos e intereses encontrados que hacen que a menudo su traslación a la realidad se reduzca a meros detalles, mientras que las tendencias tradicionales de motorización persisten. No obstante, el nivel de predisposición personal a reducir el uso del coche aun es escaso, debido en gran parte al carácter de “imprescindible” que ha adquirido el vehículo privado en la vida cotidiana.

Por todo ello, en el contexto actual, el uso de la bicicleta en los entornos urbanos está condenado a superponerse, de forma más o menos artificial, al modelo de movilidad urbano preexistente en cada ciudad. La bicicleta “se infiltra” en todos aquellos espacios por los que el resto de los medios de transporte se lo permiten: las vías de tráfico motorizado percibidas como menos peligrosas, los espacios peatonales, etc.

En el caso de ciudades que cuentan con infraestructuras específicas para la circulación en bicicleta, la situación de la bicicleta es algo mejor, aunque es preciso analizar detalladamente la situación. Frente a la imagen pro-bici que tradicionalmente ha proyectado la ciudad, los obstáculos y condicionantes para un uso normalizado de la bicicleta son considerables. Estas deficiencias son achacables a cuestiones infraestructurales como la propia configuración de los carriles-bici, pero también a las políticas generales de tráfico imperantes, que contemplan a la bicicleta de una forma marginal, a menudo sin concebirla como una alternativa real de transporte urbano.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 17 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

ASPECTO TECNICO

A continuación, se relacionan las especificaciones técnicas que debe cumplir el servicio a contratar.

1. La conceptualización estratégica a diseñar deberá tener el siguiente alcance:

Implementación de estrategias que:

1. Instauren actitudes de prevención y autocuidado por parte de los ciclistas, hábitos de prudencia en relación con la movilidad, actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de Tránsito.
2. Fomenten actitudes de convivencia y cultura ciudadana.
3. Motiven el uso de la bicicleta como medio de transporte en los jóvenes y sus familias y su uso de una manera responsable, respetando las normas y señales de tránsito.
4. Incentiven el uso adecuado y con sentido de responsabilidad de los diferentes modos de transportes particulares y públicos y de la infraestructura diseñada a cada modo.
5. Promuevan comportamientos responsables en la conducción de bicicletas teniendo conciencia de los peligros que pueden suponer y respetando las normas y señales tránsito relativas a la conducción de este tipo de vehículos.
6. Promuevan los nuevos espacios de infraestructura que se van a construir para los ciclistas de la ciudad.
7. Generen acciones de corresponsabilidad que exalten el rol del ciclista en la movilidad y valoración del rol por otros actores de la movilidad.
8. Fomenten la disminución de la tasa de siniestralidad vial.

1.1. ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA CONCEPTUALIZACION ESTRATEGICA:

Las actividades descritas a continuación son las mínimas que debe cumplir el contratista. Las demás actividades corresponderán a las necesarias para el alcance del concepto que diseñe.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 18 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

OBJETIVO	ACTIVIDADES
CONCEPTUALIZACION ESTRATEGICA	DEFINIR PROCESOS DE ACTIVACION EN UNIVERSIDADES, COLEGIOS, EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MASIVO, EN ESCUELAS DE CONDUCCION, EN ENTIDADES PUBLICAS, EN CENTROS COMERCIALES DE CALI Y DEMÁS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL.
	DEFINIR PROCESOS DE ACTIVACION EN LAS PRINCIPALES VIAS ARTERIAS DE CALI.
	DISEÑO DE PIEZAS DE SENSIBILIZACION PARA CURSOS DE EDUCACION VIAL EN EL PROCESO QUE REALIZAN LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO.
	INTERVENCIÓN A NOMBRE DE LA ENTIDAD EN EVENTOS, FOROS Y DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE REALICEN EN LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CALI PARA PROMOVER EL USO ADECUADO DE LA BICICLETA Y EL BICI CARRIL.
	DISEÑO DE ESTRATEGIA DE COMUNICACION.
	DISEÑO DE APLICACIÓN PARA DISPOSITIVOS MOVILES PARA ADOPTAR Y PRACTICAS EL MANUAL DEL CICLISTA.
	DISEÑO DE FUNCIONALIDADES DE UN SOFTWARE PARA ESQUEMA BICICOMPARTIDA EN CALI.
	DEFINIR PROCESOS PEDAGOGICOS PARA FUNCIONARIOS DEL CDAV LTDA, FUNCIONARIOS ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS (AGENTES DE TRANSITO) DE LA SECRETARIA DE MOVILIDAD.
	DISEÑO Y ENTREGA DE RACKS DE PARQUEO BICICLETAS.
	DEFINIR INDICADORES DE MONITOREO SOBRE EL RENDIMIENTO SENSIBILIZACION.
	NOTA: LA CONCEPTUALIZACIÓN ESTRATÉGICA DISEÑADA SERÁ PREVIAMENTE APROBADA POR LA ENTIDAD.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 19 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

1.2. REQUISITOS Y EXPERIENCIA MÍNIMA DEL PERSONAL

CANTIDAD	CARGO A DESEMPEÑAR	FORMACION ACADEMICA	EXPERIENCIA GENERAL MINIMA (EN AÑOS)	EXPERIENCIA ESPECIFICA
1	Comunicador social	Comunicador social con especialización en comunicación organizacional	Experiencia profesional mínima de 5 años, contados a partir de la expedición del título profesional.	Experiencia específica: Como director o coordinador o consultor o contratista de proyectos de comunicación de seguridad vial mínimo 3 años.
1	Licenciado/a en educación	Licenciado/a en educación, con especialización o maestría en gerencia de proyectos	Experiencia general mínimo 10 desde la obtención del diploma como licenciado/a.	Experiencia específica: como coordinador o director o consultor o contratista, en proyectos de seguridad vial o tránsito o cultura de la movilidad mínimo de 5 años.
1	Asesor de seguridad vial	Ingeniero civil o ingeniero de Vías y Transporte o Arquitecto.	Experiencia general mínimo 10 años de experiencia desde la expedición de la matrícula profesional.	Experiencia específica: Como director o coordinador o consultor o contratista, de proyectos de seguridad vial mínimo de 5 años.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 20 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

1	Diseñador Gráfico	Diseñador gráfico, administrador, arquitecto, publicista y comunicador social	Experiencia general mínima de 5 años.	Experiencia específica diseñando campañas de seguridad vial. (mínimo aportar tres contratos).
---	-------------------	---	---------------------------------------	---

1.3. SEDE OPERATIVA

El oferente acreditará una capacidad operativa mínima en la ciudad de CALI, anexando certificado de existencia y representación legal en el cual se evidencie que cuenta con oficina en funcionamiento previo al inicio del proceso de contratación.

ASPECTO NORMATIVO

Ley 769 de 6 de Julio 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Normas que rigen el transporte de bicicleta en Colombia

1. El artículo 9 de la ley 1811 de 2016 les exige a los ciclistas que transiten ocupando un carril, y cuando vayan en grupo también lo ocupen, pero sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
2. Nunca deben utilizar los carriles destinados al uso del transporte público.
3. Los conductores y sus acompañantes tienen que vestir chalecos o chaquetas que los hagan visibles para los demás conductores, entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana o cuando las condiciones climáticas o ambientales dificulten su visibilidad.
4. Si conducen varios ciclistas en grupo, tienen que ir uno detrás del otro.
5. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los demás conductores.
6. Tienen prohibido cruzar por la acera, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías prohibidas por los agentes de tránsito.
7. Están obligados conducir en las vías públicas permitidas, y, si existen, en aquellas diseñadas para ello.
8. Deben respetar las señales de tránsito y las normas y los límites de velocidad.
9. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o transitar entre carros y motos que van por sus respectivos carriles.
10. Siempre tendrán que utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 21 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

11. Si la bicicleta permite el tránsito de pasajeros, estos tienen que usar casco de seguridad, de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte.
12. No podrán transportar objetos que disminuyan su visibilidad o los incomoden en la conducción.
13. Si se conduce en la noche, deben llevar prendidas una luz blanca en la parte delantera de la bicicleta y una luz roja en la parte trasera.
14. Cuando se trate de ciclistas afiliados a las ligas de ciclismo o similares, cumplirán las normas que establezcan las organizaciones deportivas a cargo.

Resolución 1565 de 2014 El Plan Estratégico de Seguridad Vial

Con el objetivo de disminuir la accidentalidad de tránsito, el gobierno diseñó una serie de normas dirigidas a las empresas, ya que estas son componentes fundamentales en la promoción y consolidación de una cultura de la prevención.

Así nace la Resolución 1565 de 2014. Esta norma contiene todas las directrices para que cada empresa pueda poner en marcha un Plan Estratégico de Seguridad Vial, destinado a reducir la accidentalidad y consolidar una cultura de mayor responsabilidad vial.

La Resolución 1565 de 2014 define al Plan Estratégico de Seguridad Vial como un “instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia”.

Su propósito es implementar medidas eficaces para disminuir la accidentalidad vial. A través de él es posible pensar, planear y diseñar un mapa de acciones para reducir las tasas de accidentalidad en materia de tránsito.

Quiénes deben implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial

La Resolución 1565 de 2014, en su Artículo 1, dice que está obligada a implementar el plan “toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores”.

Más adelante, en el título 6 “Alcance”, señala que: “Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensambló, administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, conductores, estoy obligado a adoptarlo, (Artículo 12 Ley 1503 de 2011)”.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 22 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

La verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Respecto a la verificación del plan, la Resolución 1565 de 2014 dice que: “las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces”.

Los municipios que no cuenten con un organismo de tránsito deben hacer el trámite ante la Alcaldía Municipal.

Si la organización es del orden nacional, debe efectuar el registro ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

En todos los casos, la misma entidad ante la que se registra el Plan Estratégico de Seguridad Vial es la encargada de hacer la revisión técnica del mismo, de hacer las observaciones a que haya lugar, de emitir un concepto de aprobación y de verificar el cumplimiento del plan.

La Resolución 1565 de 2014 indica que las entidades encargadas harán visitas de control por lo menos una vez al año. En dichas visitas se hará seguimiento del Plan Estratégico para emitir un acta de constancia.

La Resolución 1231 de 2016 se amplió el plazo fijando como fecha límite el 31 de diciembre de 2016.

Las entidades encargadas tienen a su vez un plazo máximo de 2 meses para revisar cada plan que se registre y para formular la retroalimentación correspondiente.

De otro lado, el Plan Estratégico de Seguridad Vial tiene una vigencia de dos (2) años, tras los cuales debe ser sometido a una nueva revisión para realizar los ajustes pertinentes.

La Ley 1503 de 2011 plantea los lineamientos generales en torno a la responsabilidad social de las organizaciones en materia de seguridad vial. Señala la obligación que tienen todas las empresas y entidades de promover conductas seguras en la vía, de modo que se abra paso una cultura solidaria, prudente y preventiva en materia de tránsito. Así mismo, señala cuáles son las acciones básicas que se deben implementar al respecto, dentro de cada organización.

El Decreto 2851 de 2013, por su parte, indica que todas las acciones relacionadas con la seguridad vial en las empresas y organizaciones deben ajustarse al Plan Nacional de Seguridad Vial y adaptarse a las características específicas de cada entidad

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 23 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

La Ley 1811 de 2016 que incentiva el uso de la bicicleta y dispone que:

- El artículo 9 de la ley 1811 de 2016 les exige a los ciclistas que transiten ocupando un carril, y cuando vayan en grupo también lo ocupen, pero sin utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Nunca deben utilizar los carriles destinados al uso del transporte público.
- Los conductores y sus acompañantes tienen que vestir chalecos o chaquetas que los hagan visibles para los demás conductores, entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana o cuando las condiciones climáticas o ambientales dificulten su visibilidad.
- Si conducen varios ciclistas en grupo, tienen que ir uno detrás del otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los demás conductores.
- Tienen prohibido cruzar por la acera, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías prohibidas por los agentes de tránsito.
- Están obligados conducir en las vías públicas permitidas, y, si existen, en aquellas diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales de tránsito y las normas y los límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o transitar entre carros y motos que van por sus respectivos carriles.
- Siempre tendrán que utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Si la bicicleta permite el tránsito de pasajeros, estos tienen que usar casco de seguridad, de acuerdo como lo fije el Ministerio de Transporte.
- No podrán transportar objetos que disminuyan su visibilidad o los incomoden en la conducción.
- Si se conduce en la noche, deben llevar prendidas una luz blanca en la parte delantera de la bicicleta y una luz roja en la parte trasera.
- Cuando se trate de ciclistas afiliados a las ligas de ciclismo o similares, cumplirán las normas que establezcan las organizaciones deportivas a cargo.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 24 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

PLAZO PARA ENTREGA DEL BIEN, OBRA O SERVICIO

- El plazo para la ejecución del contrato será desde la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución de mismo, hasta el 27 de diciembre del 2019.

III. ESTUDIO DE LA OFERTA

PROVEEDORES:

Los proveedores identificados fueron cuatro (4) de los cuales una se excusa de participar, razón por la cual se reduce a tres y son las siguientes:

SERVIAL

665 1751 - 321 303 9595 - 316 406 3074

info@servial.com.co.

Calle 37B # 19A-65 Barrio Jordán

VILLAVICENCIO, META

MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA.

5260410

<http://www.movilidadsostenible.com>

Calle 134 # 17 - 16. Barrio Contador

BOGOTÁ D.C.

URBAVIAL

3747210 - 315 6494851

<http://www.urbavial.com>

Carrera 4 # 4-43, Ofi. 301

Cali, Valle del Cauca

Para el proyecto de diseño e implementación de un plan pedagógico masivo de sensibilización y culturización, que contribuya con la educación y formación para el adecuado uso de la ciclo-infraestructura y la bicicleta como medio de transporte en Santiago de Cali, se cuenta con certificado de disponibilidad presupuestal No. 20190147 del 19 de marzo de 2019, por valor de \$1.161.205.388 de pesos M/cte.

A estas tres empresas se les envía solicitud de cotización recibándose solo dos y las cotizaciones son las siguientes:

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO		Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR		Versión: 2
			Rige: 17/12/2018
			Pág.: 25 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

1. URBAVIAL

*Continuidad después de los 2 meses según posicionamiento en el tiempo.	
	Hasta 2 meses
	ítems sugeridos valor por mes o unidad para multiplicar según requerimiento

Costos del personal	Cantidad de Personas	% Dedicación Mensual	Nº Meses	Remuneración Mensual	Costo Total
Director*	1	50%	2	\$ 8.000.000	\$ 8.000.000
Coordinador pedagogico*	1	50%	2	\$ 6.000.000	\$ 6.000.000
Profesional asesor en tránsito	1	100%	2	\$ 5.000.000	\$ 10.000.000
Asesor de comunicaciones*	1	50%	2	\$ 5.000.000	\$ 5.000.000
Asesor gráfico y de publicidad	1	100%	2	\$ 4.000.000	\$ 8.000.000
Asesor audiovisual	1	100%	2	\$ 4.000.000	\$ 8.000.000
Coordinación logista general	1	100%	2	\$ 3.000.000	\$ 6.000.000
Comunity manager*	1	100%	2	\$ 3.000.000	\$ 6.000.000
Total Costo del personal					\$ 57.000.000
Factor Multiplicador				2	\$ 114.000.000
Total Costo del personal (1)					\$ 114.000.000

Otros Costos	Cantidad	Unidad	Valor Unitario	Valor Total
Desarrollar y elaborar un video institucional para radio y televisión en seguridad vial mensaje general ciclistas con un tiempo mínimo de 20 segundos en formato digital. (Diseño gráfico: Personajes para animación (en cada una de sus capas) Fondos para animación (en cada una de sus capas) Voz en Off: - Grabación en estudio de las voces en off. Postproducción: - Montaje. - sonorización.) Nota: Lo que está en paréntesis serán las condiciones para el desarrollo del video de manera digital. si se requiere con personajes reales el costo tendrá un variación y los costos de producción serán diferentes.	1	Unidad	\$ 12.000.000	\$ 12.000.000
Desarrollar y elaborar 2 cuñas para radio en seguridad vial con un tiempo mínimo de 20 segundos en formato digital.	2	Unidad	\$ 7.000.000	\$ 14.000.000

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO		Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR		Versión: 2
			Rige: 17/12/2018
			Pág.: 26 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

"Desarrollar y elaborar un video pedagogico en seguridad vial, con un tiempo mínimo de 2:30 minutos. Seguridad ciclista" Tomado del texto de la cotización. (Diseño gráfico: Personajes para animación (en cada una de sus capas) Fondos para animación (en cada una de sus capas) Voz en Off: - Grabación en estudio de las voces en off. Postproducción: - Montaje. - sonorización.) Nota: Lo que está en parentesis seran las condiciciones para el desarrollo del video de manera digital. si se requiere con personajes reales el costo tendra un variación y los costos de producción serán diferentes.	1	Unidad	\$ 22.000.000	\$ 22.000.000
Emisión de publicidad institucional sobre campañas de seguridad vial, en un canal regional, en programas Tipo A, con una transmisión mínima de 16 impactos publicitarios mensuales dentro de la ejecución del contrato	1	Mes	\$ 20.000.000	\$ 20.000.000
Transmisión de publicidad institucional sobre campañas de seguridad vial, en mínimo 4 emisoras radiales durante la ejecución del contrato con una transmisión mínima de 1 impacto publicitario diario.	1	Mes	\$ 28.000.000	\$ 28.000.000
Medios impresos en periódicos regionales mínimo formato 1/4 de pagina mínimo 2 al mes	1	Mes	\$ 16.000.000	\$ 16.000.000
Publireportajes en medios digitales mínimo 2 al mes	1	Mes	\$ 5.000.000	\$ 5.000.000
Pauta en redes sociales de medio de comunicación con mínimo 14 menciones al mes	1	Mes	\$ 6.000.000	\$ 6.000.000
Staff de BTL consta de: 6 artistas Clown 21 logísticos para BTL 3 instructores y 1 coordinador logístico genera, 3 instructores del buen uso de la bici. Repartidos en 3 zonas representativas de la ciudad por día. Se cotizan 12 días al mes en zonas a escoger con el supervisor del contrato	1	Mes	\$ 74.880.000	\$ 74.880.000
Caja de reparación o despinche, parches, pegante, palancasplásticas, lija y gusanillos.	1	Unidad	\$ 4.400	\$ 4.400
Luz trasera led flashing con baterías AA colores rojo / blanco multicolor	1	Unidad	\$ 10.600	\$ 10.600
Maletín mtb trasero con kit de despinche	1	Unidad	\$ 22.000	\$ 22.000
Casco lnx adulto ajustable (BICI)	1	Unidad	\$ 40.000	\$ 40.000
tirantes reflectivos para ciclistas ajustables en cinta Oxford de color naranja o verde con reflectivos 350-500 cd/ lux. Con logo institucional	1	Unidad	\$ 26.000	\$ 26.000
Cinta reflectiva bota para ciclista, de 30 cms con reflectivo entre 350/500 cinta Oxford de color naranja o verde fluorescente.	1	Unidad	\$ 8.000	\$ 8.000

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO		Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR		Versión: 2
			Rige: 17/12/2018
			Pág.: 27 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Reflectivo de 4 x 6 cms	1	Unidad	\$ 690	\$ 690
Logística para el desarrollo de las actividades carpas, sillas, planta eléctrica, sonido, micrófonos	1	Mes	\$ 18.000.000	\$ 18.000.000
Transportes de logística, refrigerios de personal valor mes para 35 personas día por mes 3 grupos de trabajo en la ciudad	1	Mes	\$ 16.000.000	\$ 16.000.000
Pendón araña en lona Mesh en alta resolución, con malla PVC que contrasta el efecto vela, con ajaletes montado sobre estructura tipo araña	1	Unidad	\$ 360.000	\$ 360.000
hablador de vidrio troquelado, barniz UV total 1 cara, lleva chupa para pegar sobre vidrio 4 tintas tamaño 15 X 15	1	Unidad	\$ 2.000	\$ 2.000
Manillas en tela de amarrar 30 cms sublimadas a full color	1	Unidad	\$ 1.350	\$ 1.350
Eventos especiales HASTA 100 Personas, solo refrigerios y aguas externas al proyecto	1	Unidad	\$ 1.200.000	\$ 1.200.000
				\$ 232.355.040
SUBTOTAL (1+2)				\$ 346.355.040
IVA (19%)			19%	\$ 65.807.458
Otros impuestos				
Costo Total				\$ 412.162.498

UNIÓN TEMPORAL VOZE - MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA.

ÍTEM	CONCEPTO	CANT	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	Desarrollar y elaborar un video institucional para radio y televisión en seguridad vial mensaje general ciclistas, con un tiempo mínimo de 20 segundos en formato digital.	1	\$ 5.630.000	\$ 5.630.000
2	Desarrollar y elaborar 2 cuñas para radio en seguridad vial, con un tiempo mínimo de 20 segundos. Ciclistas, conductores.	2	\$ 588.200	\$ 1.176.400
3	Desarrollar y elaborar un video pedagógico en seguridad vial, con un tiempo mínimo de 2:30 segundos. Seguridad del ciclista.	1	\$ 13.445.000	\$ 13.445.000

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 28 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

4	Emisión de publicidad institucional sobre campañas de seguridad vial, en un (1) canal regional, en programas tipo A, con una transmisión mínima de 16 impactos publicitarios durante la ejecución del contrato. 2 meses.	16	\$ 305.625	\$ 4.890.000
5	Transmisión de publicidad institucional sobre campañas de seguridad vial, en mínimo (4) emisoras locales durante la ejecución del contrato, con una duración mínima de 1 impacto publicitario diario. 2 meses.	60	\$ 163.800	\$ 9.828.000
SUB TOTAL ITEM 1 - 5				\$ 34.969.400
6	Campaña de sensibilización y cultura ciudadana durante 3 meses, con trabajo de calle mediante personal dispuesto en principales calles y avenidas interactuando con la comunidad mediante técnicas publicitarias BTL (Below The Line). Cuenta además con la elaboración de imagen y creación de contenidos para las piezas publicitarias ATL (Above The Line) y recursos P.O.P.	1	\$ 462.000.000	\$ 462.000.000
SUB TOTAL ITEM 6				\$ 462.000.000
7	Gastos logísticos, administrativos e imprevistos (10%)	1	\$ 49.696.940	\$ 49.696.940
SUB TOTAL ITEM 7				\$ 49.696.940
Total, costos directos				\$ 496.969.400
Impuestos (36%)				\$ 196.799.882
Total				\$ 743.466.222

Al analizar las anteriores cotizaciones se observa que los valores obtenidos deben ser interpretados fundamentalmente en lo concerniente al periodo de tiempo que el proceso de sensibilización bici requiere y a los dos ejes fundamentales como son la conceptualización y la ejecución operativa según los lineamientos establecidos por la Dirección Comercial del CDAV Ltda.

Por tal razón y buscando garantizar la participación plural de oferentes se opta por una metodología donde para los dos ejes fundamentales exista una destinación de valor económico presupuestal que permita precisar los requerimientos que el proceso de contratación sensibilización bici debe garantizar.

En consecuencia, para cada uno de los ejes fundamentales se fija un monto general de valor económico conforme a la disponibilidad presupuestal del CDAV Ltda.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 29 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

PRESUPUESTO ESTIMADO:

El presupuesto estimado a utilizar en este proceso de contratación es de **MIL CIENTO SESENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CINCO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS PESOS M/CTE (\$ 1.161.205.388 M/Cte.)**.

Para la conceptualización se estima y propone que su valor sea de **CIENTO CINCUENTA MILLONES DE PESOS (\$150.000.000) M/CTE**. El anterior valor se obtiene de cotejar en el mercado el valor de los servicios profesionales del recurso humano presupuestado, conforme a lo establecido en el punto 1.2 de este documento, y un período de al menos dos meses dedicados tanto a la concreción de esta conceptualización como al proyecto pedagógico requerido.

Este valor general se desagrega conforme a la siguiente tabla:

OBJETIVO	ALCANCE	ACTIVIDADES	PPTO
CONCEPTUALIZACION ESTRATEGICA	ACTIVIDADES PEDAGOGICAS	DEFINIR PROCESOS DE ACTIVACION EN UNIVERSIDADES Y COLEGIOS, EN EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO Y MASIVO, EN ESCULAS DE CONDUCCION, EN ENTIDADES PUBLICAS (ALCALDIA, EMCALI, GOBERNACION, POLICIA, ETC), EN CENTROS COMERCIALES DE CALI Y OTROS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL	\$ 150.000.000
		DEFINIR PROCESOS DE ACTIVACION EN LAS PRINCIPALES VIAS ARTEREAS DE CALI: CARPAS, DOS AFINTRIONES, DOS PENDONES, PIEZAS BTL, REGISTROS DE DATOS	
		DISEÑO PIEZAS SENSIBILIZACION CURSOS DE EDUCACION VIAL PARA VIA	
		DISEÑO ESTRATEGIA DE COMUNICACION	
		DISEÑO APLICACIÓN DISPOSITIVOS MOVILES PARA ADOPTAR Y PRACTICAS EL MANUAL DEL CICLISTA	
		DISEÑO FUNCIONALIDADES DE UN SOFTWARE PARA ESQUEMA BICICOMPARTIDA EN CALI	
		DEFINIR PROCESOS PEDAGOGICOS FUNCIONARIOS CDAV, FUNCIONARIOS ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS (AGENTES DE TRANSITO) DE LA SM	
		DISEÑO RACKS DE PARQUEO BICICLETAS	
		DEFINIR INDICADORES DE MONITOREO RENDIMIENTO SENSIBILIZACION	

Consecuentemente hay una bolsa para ejecución de la conceptualización, la cual se sugiere cuente con un presupuesto estimado de **MIL ONCE MILLONES DOSCIENTOS CINCO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$ 1.011.205.388 M/Cte.)**.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 30 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Estos valores, en especial para el caso de actividades de ejecución estratégica, toman en cuenta el comportamiento histórico de contrataciones anteriores realizadas por la entidad, así como lo que en la actualidad el mercado exhibe como precio de referencia propuesto para las actividades requeridas.

Sin embargo, se recomienda que, para esta ejecución, el monto presupuestal sea manejado como una bolsa, que será objeto de control por parte de la supervisión del contrato y que al ejercerse ese control, el valor presentado se contraste con los precios de referencia que este documento establece y también con valores de mercado para cada una de las solicitudes específicas que para ejecución haga el contratista y así poder autorizar el desembolso respectivo.

Es de destacar que para efectos de la ejecución operativa se identifican y establecen unas actividades tipo a las cuales se les asigna un precio de referencia, que incluye el IVA correspondiente, el cual se recomienda sea usado como referente o guía para la identificación de los valores respectivos, más aún ya que los mismos serán una base para la labor de supervisión respectiva.

Los precios de referencia son los siguientes:

PRECIOS REFERENCIA PARA LA EJECUCIÓN DE LA CONCEPTUALIZACIÓN

ITEM	VALOR UNITARIO (INCLUIDO IVA)	CANTIDAD (DEPENDE DE LA ESTRATEGIA DETERMINADA)	VALOR TOTAL
DISEÑO Y PRODUCCION PIEZAS MULTIMEDIA PARA REDES SOCIALES CONSIDERANDO TEXTOS E IMAGENES	\$ 3.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION VIDEOS MULTIMEDIA PARA REDES SOCIALES (ANIMACION DIGITAL MAX 3MIN)	\$ 13.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION PIEZAS CUÑA RADIAL A 2 VOCES (MAXIMO 20 SEG)	\$ 5.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION PIEZAS MEDIOS DE PRENSA ESCRITA (1/4 PAGINA)	\$ 8.000.000		\$ -
DISEÑO Y FABRICACION PIEZAS PARA EUCOL	\$ 5.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION A 2 VOCES VIDEO TV (MAXIMO 20 SEG)	\$ 10.000.000		\$ -
ACTIVACION SITIOS Y GRUPOS DE INTERES (PERSONAL TECNICO CAPACITADO Y ACREDITADO) VALOR DIA	\$ 2.000.000		\$ -
ACTIVACION SITIOS Y GRUPOS DE INTERES (MATERIALES: CARPA, FLAYERS, PENDONES, TRANSPORTE, SONIDO, PLANTA) VALOR DIA	\$ 1.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION PIEZAS PENDONES TIPO ARAÑA LONA MESH ALTA RESOLUCION EN PVC	\$ 400.000		\$ -
HABLADORES PARA CPUNTERVENTANILLAS 15 X 15 EN VIDRIO	\$ 4.000		\$ -
CAPACITACIONES GRUPOS FOCALES (PERSONAL TECNICO CAPACITADO Y ACREDITADO) VALOR DIA	\$ 1.000.000		\$ -
CAPACITACIONES GRUPOS FOCALES (MATERIALES: ALIMENTACION, AYUDAS AUDIOVISUALES VIDEOBEAM, PENDONES, TRANSPORTE) VALOR DIA	\$ 1.000.000		\$ -

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 31 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

APLICACIÓN MOVILES SENSIBILIZACION BICI EN PLATAFORMAS MOVILES AIOS Y ANDROID (LAS FUENTES Y LICENCIAS DEBEN SER ENTREGADAS AL CDAV. LA APP DEBE CONSIDERAR COMO MINIMO FORMULARIO DE REGISTRO, MODULO DE CAPACITACION MANUAL CICLISTA CALEÑO, JUEGO INTERACTIVO CONDUCCION BICI, NOTICIAS DE INTERES, REPORTE DE ACCIDENTES Y SINIESTROS VIAS, MAPA DIGITAL ESTADO CONGESTION VIAS CALI CON INFRAESTRUCTURA BICI, INTEGRACION APP CDAV, VER FICHA TECNICA)	\$ 80.000.000		\$ -
PORTAL WEB CICLISTA CALEÑO (LAS FUENTES Y LICENCIAS DEBEN SER ENTREGADAS AL CDAV, FORMULARIO DE REGISTRO, MODULO DE CAPACITACION MANUAL CICLISTA CALEÑO, JUEGO INTERACTIVO CONDUCCION BICI, NOTICIAS DE INTERES, REPORTE DE ACCIDENTES Y SINIESTROS VIAS, MAPA DIGITAL ESTADO CONGESTION VIAS CALI CON INFRAESTRUCTURA BICI, INTEGRACION APP CDAV, VER FICHA TECNICA)	\$ 20.000.000		\$ -
DISEÑO Y PRODUCCION DE 10 RACKS DE PARQUEO BICI (VER FICHA TECNICA)	\$ 15.000.000		\$ -
INVERSION PUBLICIDAD REDES SOCIALES (DEPENDE DE LA ESTRATEGIA)			\$ -
INVERSION PUBLICIDAD MEDIOS ATL (DEPENDE DE LA ESTRATEGIA)			\$ -
INVERSION PUBLICIDAD MEDIOS BTL (DEPENDE DE LA ESTRATEGIA)			\$ -
PUBLIREPORTAJE (DEPENDE DE LA ESTRATEGIA)			\$ -
PIEZAS PARA BICI CAJA DE REPARACION O DESPINCHE (PARCHES, PEGANTE, PLANCAS PLASTICAS, LIJA Y GUSANILLOS)	\$ 5.000		\$ -
PIEZAS PARA BICI LUZ TRASERA LED FLASHING CON BATERIAS AA COLORES ROJO/BALNCO MULTICOLORES	\$ 11.000		\$ -
PIEZAS PARA BICI MALETIN MTB TRASERO	\$ 22.000		\$ -
PIEZAS PARA PARA BICI CASCO INX ADULTO AJUSTABLE	\$ 50.000		\$ -
PIEZAS PARA BICI TIRANTE REFLECTIVOS AJUSTABLE EN CINTA OXFORD 350-500 DC/LUX CON LOGO INSTITUCIONAL	\$ 28.000		\$ -
REFLECTIVOS 4 X6 CMS	\$ 650		\$ -
EVENTOS PROTOCOLARIOS HASTA 100 PERSONAS (ALIMENTACION, SPEAKER, ALISTAMIENTO FISICO, SILLAS, MESAS, SONIDO, REGISTRO)	\$ 2.000.000		\$ -

IV. ESTUDIO DE LA DEMANDA

ADQUISICIONES ANTERIORES AL CDAV:

La Entidad ha celebrado contratos que atendieron algunos de los requerimientos que hacen parte del objeto de este estudio, como se muestra a continuación:

CONTRATO	OBJETO	VALOR Y FORMA DE PAGO	MODALIDAD DE SELECCIÓN	AUTORIZACIONES, LICENCIAS O PERMISOS REQUERIDOS
CDAV-20180117-CM	DISEÑAR Y EJECUTAR LAS ESTRATEGIAS DE	\$1.748.006.714	Concurso de Méritos	

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 32 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

	COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD DE LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE LTDA Y DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE CALI.			
CDAV-C-06-2017	Realizar la conceptualización, diseño, ejecución de campañas publicitarias para el año 2017 y producción de piezas publicitarias para los servicios que presta el CDAV y la Secretaría de Movilidad de Cali.	Valor: \$ 266,718,176 Forma de pago: Pago anticipado 50%.	Concurso de Méritos	Ninguno
CDAV-42-2016	Realizar el diseño gráfico, la estrategia digital, publicidad radial, audiovisual e interactiva para los servicios de RTM y enseñanza automovilística del CDAV.	Valor: \$26.418.600. Forma de pago: Pago anticipado 50%.	Selección de única oferta	Certificado de registro lógico - software
Orden de compra No. 20160092	Adquirir material promocional y publicitario, para promocionar los diferentes servicios del CDAV LTDA.	\$27.401.250	Selección de única oferta	-

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 33 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

ADQUISICIONES EN OTRAS ENTIDADES PUBLICAS:

Se identificó que en el sector público son muy pocas las entidades que se encuentran en competencia con el sector privado, y por ende muy pocos los contratos relacionados con servicios de publicidad. Se determinó que las entidades que compiten en el sector privado y las que realizan mayor inversión publicitaria son las fábricas de licores de los diferentes departamentos del país.

CONTRATO	OBJETO	CONTRATANTE	CONTRATISTA	VALOR	MODALIDAD DE SELECCIÓN
20160036	Prestación de servicios de una agencia de publicidad con énfasis en BTL y ATL que asesore, desarrolle y diseñe las piezas publicitarias de los productos Aguardiente Blanco del Valle, Ron Marques del Valle, Aguardiente Origen del Valle, imagen institucional y RSE.	Industria de Licores del Valle	Manchola Asociados Ltda.	\$397.880.000	Invitación directa
4600001981 (2014)	Prestar el servicio para la conceptualización, diseño y ejecución de estrategias y campañas publicitarias y/o de comunicación para la FLA y sus marcas.	Departamento de Antioquia - Fábrica de licores y alcoholes de Antioquia	Unión Temporal BTL by stage S.A.y Stage BTL S.A.	\$3.067.000.000	Licitación pública
302-2016	Prestar servicios profesionales de agencia digital para la conceptualización, diseño y ejecución de estrategias de comunicación digital para la	Industria Licorera de Caldas	Eikon Digital	\$95.680.000 Forma de pago: Pago anticipado 50%.	Solicitud única de oferta

 CDAV MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 34 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

	Industria Licorera de Caldas y sus marcas.					
--	--	--	--	--	--	--

Conclusión: Se puede apreciar que diferentes empresas industriales y comerciales del estado EICE, realizan altas inversiones publicitarias por medio de contrataciones con agencias de publicidad, quienes se encargan de desarrollar la conceptualización, diseño y ejecución de las estrategias publicitarias, de igual manera, dichas contrataciones se han llevado a cabo por diferentes modalidades de selección.

V. ANÁLISIS DE INDICADORES FINANCIEROS DE LOS PROVEEDORES

Para acreditar la capacidad financiera de los oferentes, deberán allegar el Registro Único de Proponentes expedido por la Cámara de Comercio con información financiera actualizada a 31 de diciembre de 2018, la cual deberá estar vigente y en firme a la fecha de cierre del presente proceso de selección:

INDICADOR FINANCIERO	CONDICIÓN	VALOR 2018
Razón corriente o liquidez (veces)	Mayor o igual	5
Razón de endeudamiento	Menor o igual	30%
Razón de cobertura de interés (veces)	Mayor o igual	15

Índice de liquidez: Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

$$\text{Índice de liquidez} = \frac{\text{Activo corriente}}{\text{Pasivo corriente}} \text{ ----- } \geq 5$$

Para que la propuesta sea habilitada La razón corriente deberá ser igual o mayor a cinco veces.

Para el caso de las propuestas presentadas por Consorcios o Uniones Temporales, se tomará como Razón Corriente el resultado de la sumatoria de los activos corrientes dividido entre la sumatoria de los pasivos corrientes de los miembros del consorcio o unión temporal, considerando la participación porcentual de cada uno de ellos.

Para el caso de las propuestas presentadas por Consorcios o Uniones Temporales, se tomará como Razón Corriente el resultado de la sumatoria de los activos corrientes dividido entre la sumatoria de los pasivos corrientes de los miembros del consorcio o unión temporal, considerando la participación porcentual de cada uno de ellos.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 35 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

Nivel de endeudamiento: Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

$$\text{Nivel de endeudamiento} = \frac{\text{Pasivo total}}{\text{Activo total}} \times 100 \text{ -----} \leq 30\%$$

Para que la propuesta sea habilitada se requiere un nivel de endeudamiento menor o igual al treinta por ciento.

Para el caso de propuestas presentadas por Consorcios o Uniones Temporales, se tomará como Nivel de Endeudamiento el resultado de la sumatoria de los Pasivos Totales dividido por la sumatoria de los Activos Totales, considerando la participación porcentual de los miembros en el Consorcio o Unión temporal y de este resultado multiplicado por cien (100).

Razón de cobertura de intereses: Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

$$\text{Razón de cobertura de interes} = \frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Gastos de intereses}} \text{ -----} \geq 15$$

Para que la propuesta sea habilitada, se requiere de una razón de cobertura de intereses mayor o igual a quince.

Nota 1: Para la evaluación de proponentes singular, en el indicador de razón de cobertura de intereses, los Oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular dicho indicador, en este caso el oferente CUMPLE, salvo que su utilidad operacional sea negativa, caso en el cual NO CUMPLE.

Nota 2: Para el caso de consorcios o uniones temporales, para el indicador de cobertura de intereses, si la totalidad de los integrantes del consorcio o unión temporal presenta como gastos de intereses un valor de cero (0), no podrán calcular dicho indicador, en este caso el oferente plural CUMPLE, salvo que el resultado de este indicador sea negativo, caso en el cual NO CUMPLE.

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Para acreditar la capacidad organizacional, los oferentes deberán allegar el Registro Único de Proponentes expedido por la Cámara de Comercio con información financiera actualizada a 31 de diciembre de 2015, la cual deberá estar vigente en firme a la fecha de cierre del presente proceso de selección.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 36 de 38

“No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien”, Colombia Compra Eficiente

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 artículo 2.2.1.1.1.5.3 numeral 4, los proponentes deben acreditar su capacidad organizacional a partir de los siguientes indicadores:

INDICADOR FINANCIERO	CONDICIÓN	VALOR 2018
Retorno sobre el patrimonio (ROE)	Mayor o igual	4%
Retorno operacional sobre los activos (ROA)	Mayor o igual	3%

Rentabilidad del patrimonio: Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de la utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio.

A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

$$\text{Rentabilidad del patrimonio} = \frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Patrimonio}} \text{ ----- } \geq 4\%$$

Para que la propuesta sea habilitada, deberá ser igual o superior al cuatro por ciento.

Para el caso de propuestas presentadas por Consorcios o Uniones Temporales, se tomará como rentabilidad del patrimonio el resultado de la sumatoria de la utilidad operacional dividida por la sumatoria del patrimonio, considerando la participación porcentual de los miembros en el Consorcio o Unión temporal y de este resultado multiplicado por cien (100).

Rentabilidad del activo: Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

$$\text{Rentabilidad del activo} = \frac{\text{Utilidad operacional}}{\text{Activo total}} \text{ ----- } \geq 3\%$$

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 37 de 38

"No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien", Colombia Compra Eficiente

Para que la propuesta sea habilitada, deberá ser igual o superior al tres por ciento.

Nota 1: En el caso que la utilidad operacional sea negativa para oferente individual, o que el resultado del indicador sea negativo para oferentes plurales, se calificará como NO CUMPLE.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL ANÁLISIS DEL SECTOR

- El sector terciario de la economía, es el sector en el cual se ubica este proceso de contratación y establece que el componente fundamental de transacción es el servicio que parte de unos saberes específicos que posibilitan cumplir con unos objetivos, estrategias y actividades vinculadas tanto con la pedagogía como con la publicidad y el recurso humano que, con conocimientos profesionales, técnicos y tecnológicos, está habilitado para su optimo ejercicio.
- Esto es el resultado del ejercicio encaminado a la creación, ejecución y masificación mediante campañas pedagógicas y publicitarias que tengan impacto tanto a nivel del individuo como al de las pequeñas, medianas y grandes empresas, es por ello que lo recomendable es seleccionar una persona juridica que tenga experticia en el diseño y aplicación del componente pedagógico y de difusión publicitaria a nivel masivo y que además se enmarque en los lineamientos de una movilidad sostenible y una apropiada seguridad vial.
- En Colombia, la inversión en este tipo de procesos de contratación es significativa debido a su importancia para lograr metas relacionadas con impactos programáticos que redunden en bienestar socioeconómico, así como en eventuales ventas, procesos de fidelización y reconocimiento de marca. La inversión en el área de referencia se ha decantado por una mayor relevancia del servicio digital debido a los cambios tecnológicos y comportamiento del consumidor, siendo un factor vital a tener en cuenta dentro de los requerimientos de este proceso contractual.
- Debido a la naturaleza del servicio requerido para contratación, es indispensable considerar, en el global que conforma el criterio de selección y habida cuenta del monto de este proceso, que la decisión sobre la selección objetiva, la misma este este basada tanto en la experiencia, habilidad y formación profesional de los miembros del equipo de la entidad a contratar como en el componente económico ya que este último afecta el valor del servicio requerido en cuanto a su comportamiento actual como al posterior que está directamente vinculado con la ejecución del mismo y su supervisión. En consecuencia, con lo anterior, se recomienda que el método sea el de Licitación pública.
- Teniendo en cuenta el objeto del contrato, lo recomendable es fijar pagos contra ejecuciones de los servicios en especial en el componente de ejecución de la conceptualización.

	FORMATO	Código: FO-GJ-02
	ANÁLISIS DEL SECTOR	Versión: 2
		Rige: 17/12/2018
		Pág.: 38 de 38

"No se trata de gastar menos, se trata de gastar bien", Colombia Compra Eficiente

- Se recomienda que el presupuesto estimado a utilizar en este proceso de contratación sea de MIL CIENTO SESENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CINCO MIL PESOS TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS (\$1.161.205.388) M/CTE.
- El anterior valor es global y se recomienda desagregarlo por fases donde la primera contará con CIENTO CINCUENTA MILLONES DE PESOS (\$150.000.000) M/CTE y corresponderá a la CONCEPTUALIZACION ESTRATEGICA y la segunda contará con MIL ONCE MILLONES DOSCIENTOS CINCO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$1.011.205.388) y corresponderá a la EJECUCION OPERATIVA.

EQUIPO ESTRUCTURADOR DEL ESTUDIO

Elaboró:

MARCO ANTONIO QUESADA VARGAS
 ECONOMISTA CONTRATISTA CDAV

Aprobó:

RAFAEL RODRIGUEZ
 DIRECTOR COMERCIAL CDAV LTDA.