SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

ESTUDIO DEL SECTOR
PROCESO DE SELECCIÓN POR CONTRATACIÓN DIRECTA
SDM-CD-166-2022

OBJETO: "ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS PARA REPARACIÓN DE ATENUADORES DE IMPACTO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C."

SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO
SUBDIRECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN

BOGOTÁ D.C. – COLOMBIA, DICIEMBRE DE 2022

TABLA DE CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 3
2 ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR 3
2.1 ASPECTOS GENERALES 3
2.2 OBJETO DEL CONTRATO 3
2.3 POBLACIÓN OBJETIVO 3
2.4 ALCANCE DEL OBJETO A CONTRATAR 4
2.5 ANÁLISIS CONTEXTUAL 4
3 CONTEXTO REGULATORIO 5
3.1 ASPECTOS LEGALES DE CONTRATACIÓN 5
3.2 ASPECTOS NORMATIVOS 6
4 CONTEXTO ECONÓMICO 9
4.1 INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC) 10
4.2 VARIACIÓN DE TASA DE CAMBIO 12
4.3 SALARIO MÍNIMO 13
4.4 PRODUCTO INTERNO BRUTO 15
5 CONTEXTO TÉCNICO 17
6 ESTUDIO DE LA OFERTA 17
6.1 MIPYMES 19
6.2 AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR 19
6.3 ANÁLISIS DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA PARA LA VINCULACIÓN DE POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN Y SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL 20
7 ESPECIFICACIONES DE CALIDAD Y TÉRMINOS DE ENTREGA DEL SERVICIO 21
8 PLAZO DE EJECUCIÓN 25
9 CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS UNSPSC 25
10 ESTUDIO DE LA DEMANDA 26
10.1 CONTRATACIONES ADELANTADAS POR LA SDM 26
10.2 CONSULTAS DE PROCESOS SIMILARES ADELANTADOS POR OTRAS ENTIDADES 26
11 COTIZACIÓN DE PROVEEDOR EXCLUSIVO 26
11.1 ANÁLISIS PRECIO HISTÓRICO CONTRATO 2019-1870 29
12 PRESUPUESTO OFICIAL 32
12.1 APROPIACIÓN PRESUPUESTAL 32

ESTUDIO DEL SECTOR

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento se estructura conforme a las disposiciones previstas en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. "Deber de análisis de las Entidades Estatales", del decreto 1082 de 2015 *"Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional*" y atendiendo lo dispuesto en la *Guía para la Elaboración de Estudios del Sector, – GEES Versión* 2, publicada el 30 de septiembre de 2016 y actualizada el 24 de junio de 2022 por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente.

Al respecto, el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015 establece:

> "*La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso".*

2 ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

La Entidad Estatal luego de conocer su necesidad y de identificar los bienes que la satisfacen, está en capacidad de definir el sector o mercado al cual pertenecen tales bienes y hacer el análisis correspondiente. El análisis del sector ofrece herramientas para establecer el contexto del proceso de contratación, identificar algunos de los riesgos, determinar los requisitos habilitantes y la forma de evaluar las ofertas.

De acuerdo con lo dispuesto por Colombia Compra Eficiente en la Guía para la elaboración de Estudios de Sector Versión - G-EES versión 2, el estudio debe cubrir tres áreas: A. Aspectos generales. B. Estudio de la oferta. C. Estudio de la demanda.

2.1 ASPECTOS GENERALES

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) revisó los aspectos generales del mercado para adquirir elementos de repuesto para la reparación de los atenuadores de impacto que ya se encuentran instalados. El objeto del presente proceso se encuentra enmarcado dentro de la actividad económica "Comercio al por mayor y al por menor". En este apartado se presentan los contextos económicos, técnicos y regulatorios relevantes para el proceso de contratación.

2.2 OBJETO DEL CONTRATO

ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS PARA REPARACIÓN DE ATENUADORES DE IMPACTO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

2.3 POBLACIÓN OBJETO

Teniendo en cuenta que la seguridad vial ha sido una prioridad para el Gobierno Distrital como un tema primordial de política pública dado el aumento de los siniestros viales (accidentes de tránsito), la población

objetivo del presente proceso son los actores viales que se desplazan por las diferentes vías de la ciudad de Bogotá, convirtiéndose como un objetivo para la Secretaría Distrital de Movilidad desarrollar estrategias que permitan la reducción de lesiones graves y fatales en los actores viales (principalmente conductores y pasajeros de vehículos y motorizados) mediante las cuales se proteja la vida e integridad del ser humano en el ejercicio de la movilidad.

Por lo tanto se requiere mantener y reparar los dispositivos conocidos como sistemas de contención vehicular en los márgenes o medianas de las vías de la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta que resulta necesaria evitar la exposición de los ciudadanos de la ciudad de Bogotá a riesgos mayores, puesto que un sistema de contención vehicular evita que los usuarios sean partícipes de siniestros viales que puedan comprometer su integridad; por consiguiente, al reemplazar los elementos averiados reparando así estos amortiguadores de impacto, se devuelve al sistema las características técnicas para reducir la probabilidad de sufrir lesiones graves o fatales.

2.4 ALCANCE DEL OBJETO A CONTRATAR

Realizar la adquisición de elementos para la reparación de atenuadores de impacto, dispuestos y entregados en las instalaciones del almacén de la Secretaría Distrital de Movilidad ubicado en la ciudad de Bogotá D.C., conforme a los procedimientos establecidos por la entidad, la normatividad vigente y aplicables.

2.5 ANÁLISIS CONTEXTUAL

La Secretaría Distrital de Movilidad (en adelante la Secretaría o la Entidad) es un organismo del orden Distrital perteneciente al sector central, con autonomía administrativa y financiera, cuya creación, estructura, organización y funcionamiento se encuentra reglamentada en el Acuerdo 257 de 2006 y el Decreto 672 de 2018, modificado por el Decreto 392 de 2021.

Por su parte, la Ley 1682 de 2013 "*Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias" (Ley de Infraestructura) define en su artículo 8º, los principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte, estableciendo entre otros el siguiente: "(…) Seguridad. La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.* ***Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia***. (…)". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad, requiere adquirir los elementos para la reparación de atenuadores de impacto, considerando que estos dispositivos contribuyen a la seguridad vial de todos los actores y usuarios de la infraestructura vial del Distrito Capital, minimizando la gravedad de los incidentes viales y la severidad de las lesiones a los ocupantes de los vehículos, al momento de la ocurrencia, reduciendo las fuerzas de colisión a niveles que se encuentren dentro de la tolerancia humana, para así salvaguardar la vida de los conductores, pasajeros y demás actores viales involucrados.

3 CONTEXTO REGULATORIO

3.1 ASPECTOS LEGALES DE CONTRATACIÓN

El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2022-2031, en área de acción III, causa 4 establece "(…) *En Colombia, los actores viales encuentran en los costados o medianas de las vías, condiciones u elementos que, ante una eventual pérdida del control del vehículo, dificultan la reincorporación a la calzada o la detección segura.*

Al respecto, Colombia cuenta con las Resoluciones 1376 de 2014 y 108 del 2015 del Ministerio de Transporte[1] *las cuales contienen las especificaciones técnicas que deben cumplir las defensas metálicas, defensas de concreto y las barandas para puentes. No obstante, aspectos como la instalación de sistemas de contención vehicular con elementos inseguros o con diseños desarticulados con las condiciones de la vía o del tránsito vehicular, así como la ausencia de estos dispositivos en zonas de riesgo han ocasionado lesiones graves y fatales en los actores viales.* (…)".

Asimismo, los objetivos y acciones establecen "(…) Objetivo general: *Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial.*

Objetivos específicos	Acción	Descripción general
4. Favorecer la seguridad e indulgencia de las zonas laterales de la infraestructura vial.	*Generar condiciones para mejorar el desempeño de los sistemas de contención vehicular.*	*Diseño e implementación de la alternativa de actuación que, en armonización con estándares internacionalmente reconocidos, permita la mejora del desempeño de los sistemas de contención vehicular.*
	Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño, selección e instalación de sistemas de contención vehicular.	*Definición de lineamientos técnicos que, articulados con la normatividad nacional y las buenas prácticas internacionales, orienten a las autoridades en la toma de decisiones relacionadas con la identificación de tramos y zonas en los que se requiere la instalación de sistemas de contención vehicular, así como las características técnicas recomendadas para la contención y redireccionamiento seguro de los vehículos, y la instalación y mantenimiento de estos dispositivos.*
	Actualizar los lineamientos técnicos para el diseño de zonas laterales seguras.	*Diseño de lineamientos para la pacificación del tránsito, los cuales considerarán medidas como el tráfico calmado y el urbanismo táctico con el fin de orientar el diseño, implementación y seguimiento de proyectos de infraestructura encaminados a favorecer el tránsito a velocidades seguras y la protección*

[1] Resolución 1376 de 2014 del Ministerio de Transporte: Por la cual se actualizan las especificaciones generales de construcción para carreteras. Resolución 108 de 2015 del Ministerio de Transporte: Por la cual se actualiza el código colombiano de diseño sísmico de puentes y se adopta como "Norma colombiana de diseño de puentes CCP-2014".

(…)".

El Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030[2], establece "(…) *El enfoque de sistemas de seguridad, una característica esencial del Decenio de Acción, reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. También reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad. Por lo tanto, un sistema de seguridad:*

● *anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;*

● *incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que* ***reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves*** (…)". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

La evaluación del desempeño de sistemas de contención vehicular 2021 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial establece[3] "(…) *los accidentes de un solo vehículo están relacionados con eventos en los cuales los vehículos chocan con elementos ubicados tanto en el interior como en el exterior de la calzada vial (p. ej. árboles, señalización, postes, estructuras,* ***dispositivos de contención****, edificaciones etc.), caen a abismos o cuerpos de agua, sufren volcamientos, entre otros.* (…). (Negrilla y subrayado fuera de texto).

(…) *En este sentido, la Organización Mundial de la Salud identificó que* ***la seguridad de los bordes viales o zonas laterales es una acción determinante para la consolidación de infraestructura segura. Para esto, recomienda la instalación de sistemas de contención vehicular de conformidad con el objetivo del enfoque sistema seguro****: operar sistemas de transporte cuyos elementos eviten la ocurrencia de accidentes viales y en caso de que se produzcan, evitar traumatismos graves o defunciones en los actores viales (Organización Mundial de la Salud, 2017*). (…)". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Por lo anterior la Secretaría Distrital de Movilidad, requiere adquirir los elementos para la reparación de atenuadores de impacto, considerando que estos dispositivos contribuyen a la seguridad vial de todos los actores y usuarios de la infraestructura vial del Distrito Capital, minimizando la gravedad de los incidentes viales y la severidad de las lesiones a los ocupantes de los vehículos, al momento de la ocurrencia, reduciendo las fuerzas de colisión a niveles que se encuentren dentro de la tolerancia humana, para así salvaguardar la vida de los actores viales.

3.2 ASPECTOS NORMATIVOS, MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN

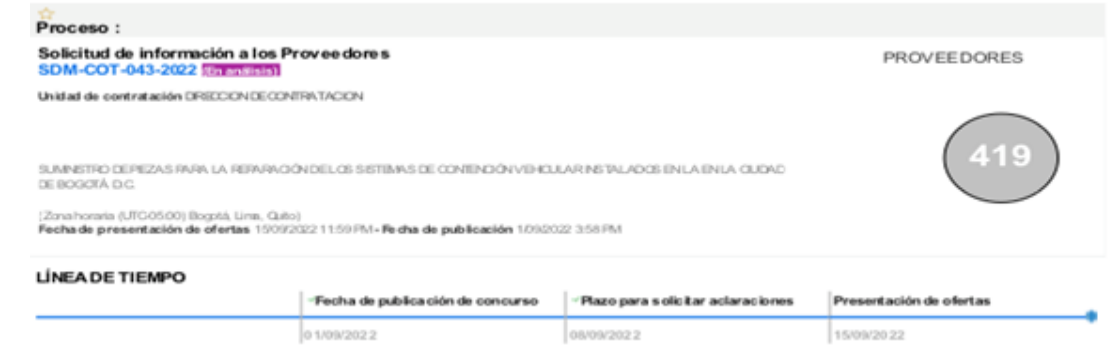
La Secretaría Distrital de Movilidad adquirió en el año 2019, mediante la modalidad de Licitación Pública SDM-LP-091-2019, los amortiguadores de la marca **LINDSAY SNOLINE TAU TUBE**, a través del contrato 1870 -2019 con la firma UNIÓN TEMPORAL G-VIAL SDM-091, integrada por Gestión Integral S.A.S, con una participación del 80% y Yamill A. Montenegro Calderón, con una participación del 20%, cuyo objeto fue el suministro e instalación de sistemas de contención vehicular, elementos de canalización peatonal y otros dispositivos del control del tránsito en diferentes corredores viales de la ciudad de BOGOTÁ D.C, por la suma de cinco mil novecientos ochenta y cuatro millones doscientos trece mil ciento setenta y tres pesos moneda legal ($ 5.984.213.173) M/LEGAL, dispositivos que desde su instalación y puesta en funcionamiento a la fecha han cumplido, con lo requerido por la Entidad y han prestado el servicio adecuado que le permite a la Secretaría de Movilidad contar con un dispositivo de alta calidad que garantiza la seguridad vial de todos los actores y usuarios de la infraestructura vial del Distrito Capital, minimizando la gravedad de los incidentes viales y la severidad de las lesiones.

[2] Elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas

[3] Recuperado de :// https://members.wto.org/crnattachments/2022/TBT/COL/22_3046_01_s.pdf, Agencia Nacional de Seguridad Vial el 18 de octubre de 2022.

Es por ello, que en atención a que la Secretaría Distrital de movilidad realizó la verificación de todos los amortiguadores de impacto adquiridos y muchos de ellos han sido colisionados, los mismos necesitan ser reemplazados a través de piezas o elementos de la misma marca **LINDSAY SNOLINE TAU TUBE** y no otra marca, con el fin de garantizar la compatibilidad con las elementos existentes, el correcto funcionamiento de los mismos y seguir cumpliendo su tarea de salvaguardar la vida o de lesiones graves a todos los actores viales de la ciudad de Bogotá D.C..

Por lo que en aras de garantizar el principio de pluralidad de oferentes, la Secretaria Distrital de Movilidad, realizó a través de la Plataforma Transaccional SECOP II, el evento de cotización SDM-COT-043-2022, para el Suministro de elementos de los Sistemas de Contención vehicular instalados en la ciudad de Bogotá, y como la gráfica los indica no se presentó ningún oferente.





En atención a lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad solicitó la cotización a la firma Gestión Integral S.A.S, integrante de la UNIÓN TEMPORAL G-VIAL SDM-091, adjudicataria del proceso Licitación Pública SDM-LP-091-2019, por lo que nos indicó que la misma cuenta con un acuerdo de distribución con la firma **LINDSAY TRANSPORTATION SOLUTIONS SALES AND SERVICES, LLC,** fabricante de las piezas de marca **LINDSAY SNOLINE TAU TUBE,** que le permite representar y ser distribuidor exclusivo de la firma para Colombia.

LINDSAY

Date: October 26th, 2022

Secretaria de Movilidad de Bogotá

To Whom It May Concern,

"Lindsay Transportation Solution certifica que la empresa GESTION VIAL INTEGRAL S.AS. – G-VIAL, con NIT. 900.515.890-4, es nuestro representante y distribuidor exclusivo para Colombia.

G-VIAL S.A.S. es el responsable de la comercialización, soporte técnico, mantenimiento, reparación e instalación de los productos y sistemas de seguridad vial de Lindsay. Para lo cual, cuenta con total capacitación y entrenamiento."

Cordial Saludo

SNOLINE S.p.A.
Via F. Baracca n.23
20056 TREZZO S/ADDA (MI)
C.F. - P.IVA 00751770157

Fernando Ribeiro
Director of Sales – Infrastructure

Lindsay
Weena 264, 4th Floor – Tower B
3012NJ Rotterdam
lindsay.com
Tel. +31 10 8701 348
Mob. +31 6 48 08 14 12

Una vez revisado el acuerdo de distribución, que cuenta con traducción oficial, que por su confidencialidad no será publicado, pero que es parte de los documentos internos de la Entidad y que hacen parte integral del presente proceso de contratación, se puede verificar que en la cláusula segunda (2), se indica que se nombró a la firma Gestión Integral S.A.S, como distribuidor exclusivo para comercializar, vender y distribuir los productos de marca **LINDSAY SNOLINE TAU TUBE,** que cuentan con exclusividad, señalados en el anexo A en el territorio Nacional.

Por lo anterior, y en atención a que ningún otro proveedor se presentó a cotizar dichos elementos a través del evento de cotización SDM-COT-043-2022 y que en varias oportunidades se ha indagado en el mercado por parte del comité técnico de la comercialización de dichos productos a otros distribuidores en el País, sin encontrar respuesta afirmativa al mismo, se hace necesario, bajo los principios de economía, recurrir excepcionalmente a la modalidad de **CONTRATACIÓN DIRECTA**, de conformidad con lo señalado en el literal g del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015, el cual dispone que: *"no existe pluralidad de oferentes cuando existe solamente una persona que puede proveer el bien o el servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor,* ***o por ser proveedor exclusivo en el territorio nacional.*** *Estas circunstancias deben constar en el estudio previo que soporta la contratación".*

Teniendo en cuenta la interpretación de las normas generales de la materia, la causal de contratación del artículo 2, numeral 4, literal g), de la Ley 1150 de 2007 supone que la inexistencia de pluralidad de oferentes se limita a los dos (2) casos previstos en el 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015, esto es:

1.Cuando solo una persona puede proveer el bien o servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor.

2.Cuando de conformidad con la ley se es **proveedor exclusivo en el territorio nacional**. *(Negrilla por fuera del texto original)*

Sobre la contratación de proveedores exclusivos, el Departamento Nacional de Planeación, mediante concepto 20118010595961 del 25 de octubre de 2011 precisó lo siguiente:

"(…) *En cuanto hace la condición de distribuidor exclusivo, ella será admisible en tanto y en cuanto no se oponga a las normas que protegen el derecho a la competencia. En tal caso bastará con acreditar tal circunstancia, siempre que, desde luego, el estudio previo del proceso de que se* ***trate evidencie la necesidad de contratar específicamente ese producto y la imposibilidad de contar con sustitutos en el mercado para tal efecto****. Así, la entidad respectiva deberá comprobar por medios idóneos que en el mercado no existen más oferentes del bien o servicio que se quiera adquirir, lo cual deberá contarse en los estudios previos del respectivo proceso contractual, los cuales deben contener los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección No obstante lo anterior, cabe señalar que:*

"la contratación directa es un mecanismo de selección de carácter excepcional que en virtud del cual las entidades públicas en los casos expresan y taxativamente previstos en la ley (…), pueden celebrar contratos sin necesidad de realizar previamente un proceso de licitación pública o concurso mediante un trámite simplificado, abreviado, ágil y expedito coma que debe cumplir los mismos principios que la ley dispuso para la licitación pública Por lo anterior, en los casos en que una entidad sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en cumplimiento de las funciones determine la necesidad de celebrar un proceso contractual para la adquisición de determinado bien o servicio, deberá seguir procedimiento general previsto en el artículo 2 ° de la Ley 1150 de 2007 y solo de manera excepcional podrá utilizarse la contratación directa cuando se cumple directamente los supuestos contenidos en la normativa.(…)"

En consecuencia se concluye que la tipología jurídica idónea para el contrato que se pretende suscribir es a través del **CONTRATO DE COMPRAVENTA** y la modalidad de selección es a través de la ***CONTRATACIÓN DIRECTA***, toda vez que quien comercializa, vende y distribuye los productos de **LINDSAY TRANSPORTATION SOLUTIONS** en Colombia ha sido designado como Distribuidor exclusivo en el Territorio Nacional, conforme a la certificación de Distribuidor Exclusivo, aportada por la firma **GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS – G-VIAL**.

La calidad de proveedor exclusivo se encuentra en la certificación aportada por **GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS – G-VIAL**, fechada el 26 de octubre del 2022 y firmada por el señor Fernando Ribeiro Director of Sales – Infraestructure Snoline S.p.A. Lindsay, en donde se indica que:

"Lindsay Transportation Solution certifica que la empresa ***GESTION VIAL INTEGRALS.A.S. – G-VIAL****, con NIT 900.515.890-4, es nuestro representante y distribuidor exclusivo para Colombia.*

G-VIAL S.A.S. es el responsable de la comercialización, soporte técnico, mantenimiento, reparación e instalación de los productos y sistemas de seguridad vial de Lindsay. Para lo cual, cuenta con total capacitación y entrenamiento."

4 CONTEXTO ECONÓMICO

A continuación, se presenta un breve análisis del comportamiento económico del país con base en las estadísticas presentadas por el DANE, el Banco de la República y el Ministerio del Trabajo, lo que permite generar un entorno de confianza dentro de la Entidad, teniendo en cuenta, que las cifras de crecimiento durante los últimos años han venido mostrando mejoría lo que reconoce que la ejecución de los recursos públicos de

manera acertada y coherente contribuye al desarrollo del país. Vale la pena recordar que, dentro de una economía, el gasto público es factor importante y significativo dentro del Producto Interno Bruto, lo que a su vez genera mayores fuentes de empleo, inversión y beneficio social.

Para este fin, los economistas han diseñado indicadores económicos, que, de manera fácil, permiten observar el crecimiento o decrecimiento de las principales variables económicas que se relacionan de manera directa con el desarrollo de una sociedad. Estos indicadores económicos, sirven para mostrar la situación de un aspecto o variable económica en particular en un tiempo determinado, es decir, es un indicador estático, mide variables en periodos de tiempo fijo y permiten realizar una comparación porcentual. Todo este tipo de aspectos que se consideran económicos son muchos, por lo tanto, los indicadores económicos son proporcionales. Entre los más destacados y utilizados están los indicadores de precios, de comercio exterior, los relacionados con las finanzas públicas, la producción, el sistema financiero, entre otros. Teniendo en cuenta lo anterior se analizarán los siguientes indicadores macroeconómicos: Salario Mínimo, Índice de Precios al Consumidor (IPC), Producto Interno Bruto (PIB), variación de la TRM entre otros aspectos.

4.1 ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

Cuando se hace referencia al Índice de Precios al Consumidor (IPC) se debe tener en cuenta que este mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo final de los hogares, expresado en relación con un período base. La variación porcentual del IPC entre dos periodos de tiempo representa la inflación observada en dicho lapso. El cálculo del IPC para Colombia se hace mensualmente en el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Este índice es constantemente frecuentado porque participa como base fundamental para el ajuste de otras variables económicas como es el caso ya expuesto del valor del salario mínimo.

"*En el mes de noviembre de 2022, el IPC registró una variación de 0,77% en comparación con octubre de 2022, siete divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,77%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,50%), Transporte (1,35%), Restaurantes y hoteles (1,18%), Bebidas alcohólicas y tabaco (1,05%), Bienes y servicios diversos (0,96%), Recreación y cultura (0,96%) y, por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,78%). Por debajo se ubicaron: Salud (0,61%), Prendas de vestir y calzado (0,32%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,11%), Información y comunicación (0,05%) y, por último, la división de Educación no presenta variación*".[4]

Tabla 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto - Noviembre 2021 – 2022

[4] https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_nov22.pdf

Según divisiones de gasto
Noviembre 2021 - 2022

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2021 Variación (%)	2021 Contribución Puntos Porcentuales	2022 Variación (%)	2022 Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15.05	1.45	0.25	1.50	0.29
Transporte	12.93	0.47	0.06	1.35	0.17
Restaurantes y hoteles	9.43	0.93	0.09	1.18	0.12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1.70	0.44	0.01	1.05	0.02
Recreación y cultura	3.79	-0.50	-0.02	0.96	0.03
Bienes y servicios diversos	5.36	0.31	0.02	0.96	0.05
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4.19	0.28	0.01	0.78	0.03
TOTAL	100.00	0.50	0.50	0.77	0.77
Salud	1.71	0.29	0.01	0.61	0.01
Prendas de vestir y calzado	3.98	-0.63	-0.02	0.32	0.01
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33.12	0.28	0.09	0.11	0.04
Información y comunicación	4.33	0.09	0.00	0.05	0.00
Educación	4.41	0.00	0.00	0.00	0.00

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.

Fuente:https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_nov22.pdf

De igual forma en el mes de noviembre de 2022 la variación anual del IPC fue 12,53%, es decir, 7,27 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,26%.

Gráfico 1. Índice de Precios al Consumidor (IPC) noviembre de 2022



Fuente: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_nov22.pdf

4.2 VARIACIÓN DE TASA DE CAMBIO

Gráfico 2. Tasa de cambio representativo del mercado (TRM) Año 2020 – 2022[5]



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia (www.superfinanciera.gov.co).

Fuente: Banco de la República - Gerencia Técnica - información extraída de la bodega de datos -Serankua

"La Tasa de cambio Representativa del Mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior".[6]

Gráfico 3. Tasa de cambio Representativa del Mercado (TRM) Año 2022[7]

5 ttps://totoro.banrep.gov.co/analytics/saw.dll?Go&Action=prompt&Path=%2fshared%2fSeries%20Estad%C3%ADsticas_T%2f1.%20Tasa%20de%20Cambio%20Peso%20Colombiano%2f1.1%20TRM%20-%20Disponible%20desde%20el%2027%20de%20noviembre%20de%201991%2f1.1.2.TCM_Para%20rango%20de%20fechas%20dado&Options=rdf&lang=es

6 https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/trm

7 https://totoro.banrep.gov.co/analytics/saw.dll?Go&Action=prompt&Path=%2fshared%2fSeries%20Estad%C3%ADsticas_T%2f1.%20Tasa%20de%20Cambio%20Peso%20Colombiano%2f1.1%20TRM%20-%20Disponible%20desde%20el%2027%20de%20noviembre%20de%201991%2f1.1.2.TCM_Para%20rango%20de%20fechas%20dado&Options=rdf&lang=es



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia (www.superfinanciera.gov.co).

Fuente: Banco de la República - Gerencia Técnica - información extraída de la bodega de datos -Serankua

En lo corrido del año 2022, como lo muestra el Gráfico 3, el comportamiento de la TRM presentó como valor mínimo $3.706,95 (2022-04-05), como valor máximo $5.061,21 (2022- 11-08) y como valor a la fecha del presente estudio $4.825,83 (2022-12-09).

Para el presente proceso de contratación directa, los elementos a adquirir son fabricados en el exterior, lo cual podría impactar en variaciones en su costo, por lo que la TRM se ha considerado como un factor económico influyente, ya que estos elementos se ven directamente afectados por las fluctuaciones que se presentan constantemente respecto al valor que tienen en su lugar de origen, los costos de transporte y los impuestos asociados a esta condición.

4.3 SALARIO MÍNIMO

Como es de suponerse el salario mínimo al igual que el Índice de Precios al Consumidor crecen anualmente en cualquier economía que se considere competitiva. A continuación, se muestra el salario mínimo y el auxilio de transporte desde el año 2010 hasta el año 2022.

Tabla 2. - Salario mínimo y auxilio de transporte

Año	Salario mínimo	Auxilio de transporte
2010	$ 515.000	$ 61.500
2011	$ 535.600	$ 63.600
2012	$ 566.700	$ 67.800
2013	$ 589.500	$ 70.500
2014	$ 616.000	$ 72.000
2015	$ 644.350	$ 74.000
2016	$ 689.455	$ 77.700
2017	$ 737.717	$ 83.140
2018	$ 781.242	$ 88.211
2019	$ 828.116	$ 97.032
2020	$ 877.803	$ 102.854
2021	$ 908.526	$ 106.454
2022	$1.000.000	$ 117.172

Fuente: Ministerio del Trabajo

El salario mínimo al igual que el subsidio de transporte, relacionados anteriormente, se deben tener en cuenta dentro de este estudio, dado que es un indicador de capacidad productiva en un país.

Para calcular el valor del salario mínimo, se tienen en cuenta algunas variables económicas, donde definitivamente la principal variable es la inflación del año inmediatamente anterior. Generalmente el salario mínimo, se toma por parte de los empresarios y el gobierno como la base para el incremento de los salarios de los demás trabajadores que no devenguen este valor.

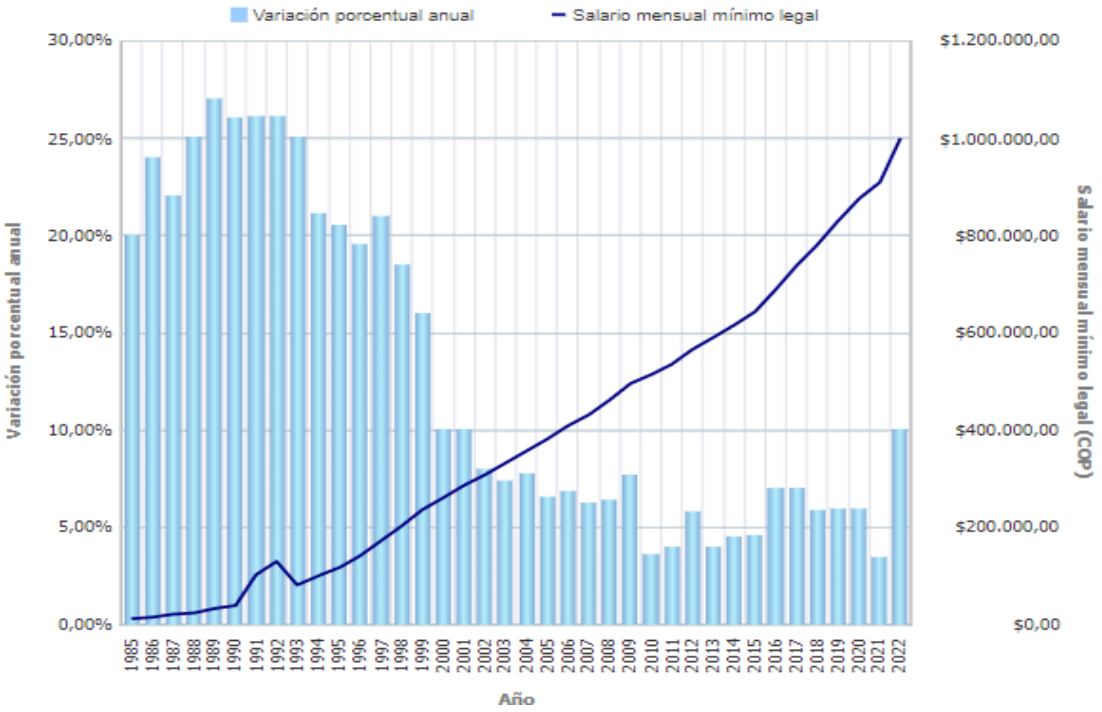
Datos clave de la concertación del salario mínimo

"(…) *Las negociaciones del aumento en el salario mínimo en Colombia para el 2022 estuvieron enmarcadas en la situación económica derivada de la pandemia del Covid-19 (Coronavirus), que debido a las medidas de bioseguridad para frenar el avance del virus y evitar miles de muertes, generaron una disminución en la actividad económica en muchas economías del mundo, incluyendo la colombiana. Durante el 2021 se venía recuperando la actividad económica, pero los estímulos monetarios junto con problemas logísticos a nivel mundial incrementaron la inflación. Bajo este escenario, las partes acordaron aumentar el salario mínimo al nivel del millón de pesos y en un porcentaje que no se había visto en casi 50 años, pensando en mantener el poder adquisitivo de los colombianos especialmente los de menores recursos.*(…)"[8]

[8]Fuente:https://www.salariominimocolombia.net/#:~:text=Las%20negociaciones%20del%20aumento%20en,una%20disminuci%C3%B3n%20en%20la%20actividad

"El aumento del salario mínimo para 2022 es del 10.07% frente a los $ 908,526 pesos del salario mínimo en 2021 (+$91,474 pesos). Empezó a regir a partir del 1 de Enero de 2022 junto con el incremento del 10.07% en el subsidio de transporte (+$10,718 pesos) para las personas que devenguen hasta 2 salarios mínimos mensuales. En total, el incremento que percibirán los empleados a los que les pagan un salario mínimo con subsidio de transporte es de +$102,192 pesos".[9]

Gráfico 4. Salario mínimo legal en Colombia – Serie histórica en pesos colombianos periodicidad anual



Fuente: Ministerio del Trabajo (www.mintrabajo.gov.co) y decretos del Gobierno Nacional (www.presidencia.gov.co).

4.4 PRODUCTO INTERNO BRUTO

"En el tercer trimestre de 2022pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 7,0% respecto al mismo periodo de 2021pr. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 8,1% (contribuye 1,6 puntos porcentuales a la variación anual).
• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 36,9% (contribuye 1,1 puntos porcentuales a la variación

[9] Fuente: https://www.salariominimocolombia.net/#:~:text=Las%20negociaciones%20del%20aumento%20en,una%20disminuci%C3%B3n%20en%20la%20actividad

anual).
• Industrias manufactureras crece 7,0% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual). En lo corrido del año 2022pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento 9,4%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:
• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 15,1% (contribuye 2,9 puntos porcentuales a la variación anual).
• Industrias manufactureras crece 12,6% (contribuye 1,6 puntos porcentuales a la variación anual).
• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 37,0% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,6%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 7,5%.
• Construcción crece 2,8%.
• Explotación de minas y canteras crece 1,9%".[10]

Tabla 3. Valor agregado por actividad económica. Tercer trimestre 2022

Tercer trimestre 2022pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2022pr- III / 2021pr-III	2022pr / 2021pr	2022pr- III / 2022pr-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-1,0	-1,2
Explotación de minas y canteras	2,5	1,3	1,9
Industrias manufactureras	7,0	12,6	0,9
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,7	4,9	-0,4
Construcción	13,4	9,2	2,8
Comercio al por mayor y al por menor[3]	8,1	15,1	0,9
Información y comunicaciones	14,0	17,6	1,5
Actividades financieras y de seguros	9,2	5,8	-0,2
Actividades inmobiliarias	2,1	2,0	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	7,9	10,0	1,6
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	2,9	6,1	-0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	36,9	37,0	7,5
Valor agregado bruto	**6,6**	**9,2**	**0,9**
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	10,8	11,9	3,1
Producto Interno Bruto	**7,0**	**9,4**	**1,6**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IIItrim22_producion_y_gasto.pdf

[10] https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IIItrim22_producion_y_gasto.pdf

Como se observa en la tabla del valor agregado por actividad económica, la actividad de Comercio al por mayor y al por menor ha sido la actividad que más ha contribuido al crecimiento del Producto Interno Bruto, con un porcentaje de participación del 15,1% en lo corrido del año 2022.

5 CONTEXTO TÉCNICO

La Secretaria Distrital de Movilidad requiere adquirir los elementos para la reparación de atenuadores de impacto (sistemas de contención vehicular) instalados en la ciudad de Bogotá D.C., estos dispositivos contribuyen a la seguridad vial porque están diseñados para desacelerar de forma segura y redirigir el vehículo en caso de colisión, así que al reducir la fuerza en el choque a niveles tolerables para las personas se minimiza la gravedad y severidad de las lesiones que pueden sufrir los ocupantes de un vehículo en el momento de la ocurrencia del impacto.

Los elementos por adquirir en la presente contratación son los requeridos para reparar los amortiguadores o atenuadores de impacto TAU TUBETM P80 CON BARRAS ROSCADAS, TAU TUBETM P50 CON BARRAS ROSCADAS, TAU TUBETM XL80 CON BARRAS ROSCADAS de propiedad de la Secretaría Distrital de Movilidad dispuestos en la ciudad de Bogotá D.C.

Los sistemas instalados en Bogotá, cumplen normatividad europea y cuentan con certificados de desempeño, sin embargo, luego de una colisión durante un siniestro, el sistema puede perder parcialmente su capacidad de rendimiento y dejar de ser funcional para un nuevo evento. Estos atenuadores tienen un diseño compacto pero completamente abierto que facilita su inspección a simple vista; adicionalmente, son recuperables, lo que permite reaprovechar la mayor parte de los elementos que lo componen; condiciones, que favorecen su reparabilidad contando con el soporte técnico suficiente para la identificación de los elementos averiados o ausentes y su correcta instalación, obteniendo así la restitución de los sistemas y una óptima operación de los mismos.

Por sus características y propiedades técnicas estos sistemas no admiten el reemplazo de elementos constitutivos con otras marcas; así las cosas, se evidencia la necesidad de contar con elementos de la marca Lindsay Snoline TAU Tube para la reparación de los sistemas de contención vehicular.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad requiere contratar la ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS PARA REPARACIÓN DE ATENUADORES DE IMPACTO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., con el fin de recuperar el rendimiento de los atenuadores de impacto o sistemas de contención vehicular y aumentar la seguridad vial en los puntos de la infraestructura vial de la ciudad en donde se encuentran instalados.

El contrato que resulte del presente proceso obliga al contratista a asumir por su cuenta y riesgo todas las condiciones y gastos necesarios para la entrega de los elementos que adquirirá la entidad en el almacén de la Secretaría Distrital de Movilidad de acuerdo con el plazo de ejecución del contrato.

El contratista, con acompañamiento del supervisor designado por la entidad, deberá adelantar la entrega de los elementos constitutivos del contrato mediante inventario detallado de todos los elementos asociados a cada tipo de amortiguador de impacto (P50, P80, XL 80).

Los elementos deberán entregarse al almacén de la entidad debidamente identificados, contabilizados y embalados. El día y hora de entrega de los elementos debe ser coordinado y programado de manera conjunta con el contratista, el supervisor del contrato y el delegado del almacén de la Entidad.

6 ESTUDIO DE LA OFERTA

Los elementos para la reparación de los atenuadores de impacto existentes en el Distrito, son ofrecidos exclusivamente por la firma **GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS**, quienes tienen la autorización exclusiva para comercializar, distribuir y vender estos productos en Colombia, de acuerdo con certificación emitida el 26 de octubre de 2022, mediante la cual, la empresa **LINDSAY TRANSPORTATION SOLUTION**, confirma estos derechos concedidos a **GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS**.

Una vez revisado el acuerdo de distribución, que cuenta con traducción oficial, que por su confidencialidad no será publicado, pero que es parte de los documentos internos de la Entidad y que hacen parte integral del presente proceso de contratación, se puede verificar que en la cláusula segunda (2), se indica que se nombró a la firma Gestión Integral S.A.S, como distribuidor exclusivo para comercializar, vender y distribuir los productos de marca **LINDSAY SNOLINE TAU TUBE,** que cuentan con exclusividad, señalados en el anexo A en el territorio Nacional.

Por lo anterior, y en atención a que ningún otro proveedor se presentó a cotizar dichos elementos a través del evento de cotización SDM-COT-043-2022 y que en varias oportunidades se ha indagado en el mercado por parte del comité técnico de la comercialización de dichos productos a otros distribuidores en el País, sin encontrar respuesta afirmativa al mismo, se hace necesario, bajo los principios de economía, recurrir excepcionalmente a la modalidad de **CONTRATACIÓN DIRECTA**, de conformidad con lo señalado en el literal g del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015.

De conformidad con el artículo 2, numeral 4, literal g), de la Ley 1150 de 2007, compilada en el artículo 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015, el cual dispone que: *"no existe pluralidad de oferentes cuando existe solamente una persona que puede proveer el bien o el servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor,* ***o por ser proveedor exclusivo en el territorio nacional.*** *Estas circunstancias deben constar en el estudio previo que soporta la contratación".*

Teniendo en cuenta la interpretación de las normas generales de la materia, la causal de contratación del artículo 2, numeral 4, literal g), de la Ley 1150 de 2007 supone que la inexistencia de pluralidad de oferentes se limita a los dos (2) casos previstos en el 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015, esto es:

1. Cuando solo una persona puede proveer el bien o servicio por ser titular de los derechos de propiedad industrial o de los derechos de autor.

2. Cuando de conformidad con la ley se es **proveedor exclusivo en el territorio nacional**. *(Negrilla por fuera del texto original)*

Sobre la contratación de proveedores exclusivos, el Departamento Nacional de Planeación, mediante concepto 20118010595961 del 25 de octubre de 2011 precisó lo siguiente:

"(…) *En cuanto hace la condición de distribuidor exclusivo, ella será admisible en tanto y en cuanto no se oponga a las normas que protegen el derecho a la competencia. En tal caso bastará con acreditar tal circunstancia, siempre que, desde luego, el estudio previo del proceso de que se* ***trate evidencie la necesidad de contratar específicamente ese producto y la imposibilidad de contar con sustitutos en el mercado para tal efecto****. Así, la entidad respectiva deberá comprobar por medios idóneos que en el mercado no existen*

más oferentes del bien o servicio que se quiera adquirir, lo cual deberá contarse en los estudios previos del respectivo proceso contractual, los cuales deben contener los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección No obstante lo anterior, cabe señalar que:

"la contratación directa es un mecanismo de selección de carácter excepcional que en virtud del cual las entidades públicas en los casos expresan y taxativamente previstos en la ley (…), pueden celebrar contratos sin necesidad de realizar previamente un proceso de licitación pública o concurso mediante un trámite simplificado, abreviado, ágil y expedito coma que debe cumplir los mismos principios que la ley dispuso para la licitación pública Por lo anterior, en los casos en que una entidad sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en cumplimiento de las funciones determine la necesidad de celebrar un proceso contractual para la adquisición de determinado bien o servicio, deberá seguir procedimiento general previsto en el artículo 2 ° de la Ley 1150 de 2007 y solo de manera excepcional podrá utilizarse la contratación directa cuando se cumple directamente los supuestos contenidos en la normativa.(…)"

En consecuencia se concluye que la tipología jurídica idónea para el contrato que se pretende suscribir es a través del **CONTRATO DE COMPRAVENTA** y la modalidad de selección es a través de la ***CONTRATACIÓN DIRECTA***, toda vez que quien comercializa, vende y distribuye los productos de **LINDSAY TRANSPORTATION SOLUTIONS** en Colombia ha sido designado como Distribuidor exclusivo en el Territorio Nacional, conforme a la certificación de Distribuidor Exclusivo, aportada por la firma **GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS – G-VIAL**.

La calidad de proveedor exclusivo se encuentra en la certificación aportada por **GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS – G-VIAL**, fechada el 26 de octubre del 2022 y firmada por el señor Fernando Ribeiro Director of Sales – Infraestructure Snoline S.p.A. Lindsay, en donde se indica que:

*"Lindsay Transportation Solution certifica que la empresa **GESTION VIAL INTEGRALS.A.S. – G-VIAL**, con NIT 900.515.890-4, es nuestro representante y distribuidor exclusivo para Colombia.*

G-VIAL S.A.S. es el responsable de la comercialización, soporte técnico, mantenimiento, reparación e instalación de los productos y sistemas de seguridad vial de Lindsay. Para lo cual, cuenta con total capacitación y entrenamiento."

6.1 MIPYMES

Teniendo en cuenta que el presente proceso es de contratación directa, no aplica la contratación de este tipo de empresas por considerar que GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS es el distribuidor exclusivo de los elementos para la reparación de atenuadores de impacto.

6.2 AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR

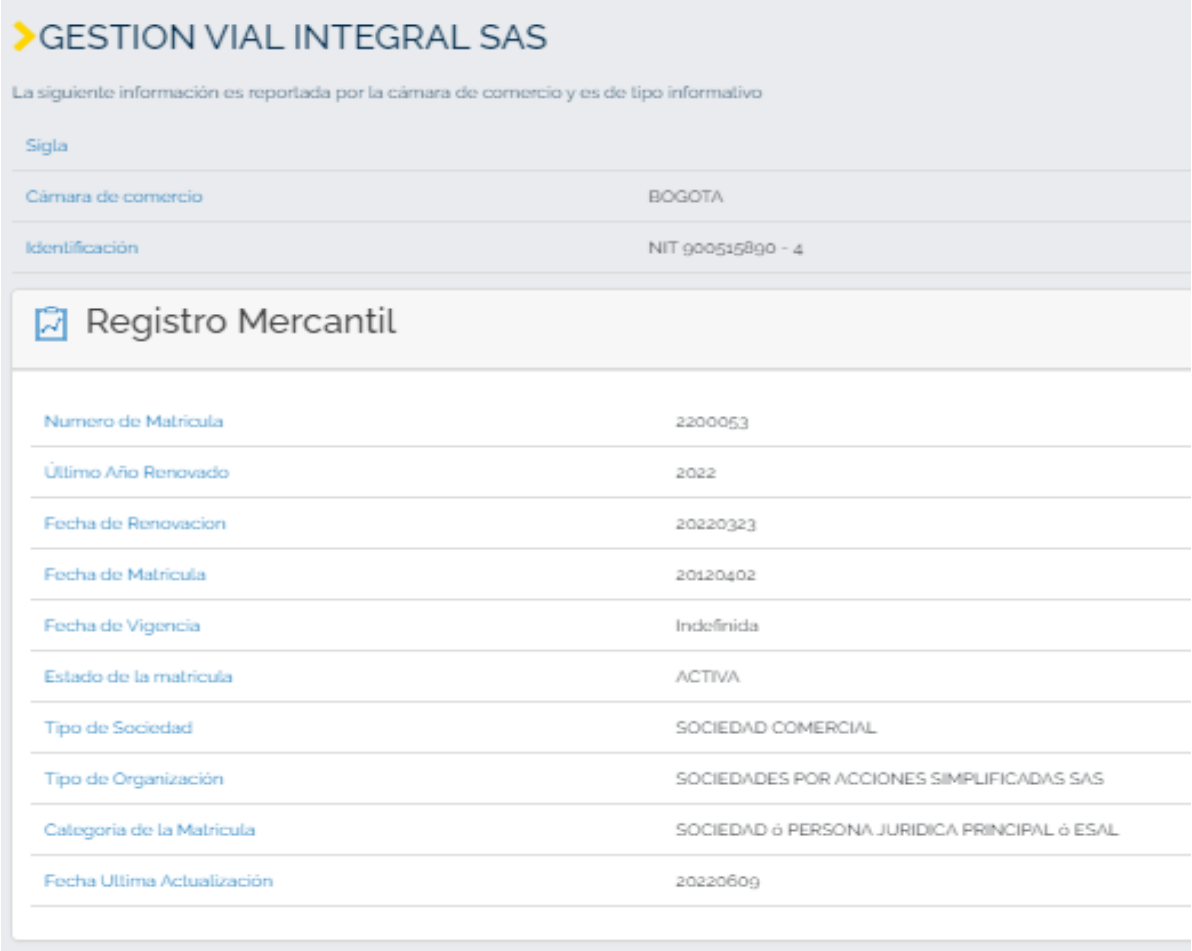
En el sector relacionado con la comercialización de elementos para la reparación de atenuadores de impacto, solo se encuentra un proveedor que cuenta con la autorización para distribuir este tipo de elementos, el cual se relaciona en la siguiente tabla.

Tabla 4. Agentes que componen el sector

CONTRATISTA	NIT
GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS	900.515.890-4

Fuente: Elaboración propia

De igual forma, se consultó la página del RUES y se verificó que la matrícula mercantil de la empresa GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS se encuentra ACTIVA.



GESTION VIAL INTEGRAL SAS

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo

Sigla	
Cámara de comercio	BOGOTA
Identificación	NIT 900515890 - 4

Registro Mercantil

Numero de Matricula	2200053
Último Año Renovado	2022
Fecha de Renovacion	20220323
Fecha de Matricula	20120402
Fecha de Vigencia	Indefinida
Estado de la matricula	ACTIVA
Tipo de Sociedad	SOCIEDAD COMERCIAL
Tipo de Organización	SOCIEDADES POR ACCIONES SIMPLIFICADAS SAS
Categoria de la Matricula	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Fecha Ultima Actualización	20220609

Fuente: Consulta RUES

6.3 ANÁLISIS DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA PARA LA VINCULACIÓN DE POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN Y SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL

De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.4.2.16. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021, se establece:

"(…) ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.16. Fomento a la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional. En los Procesos de Contratación, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos fomentarán en los pliegos de condiciones o documento equivalente que los contratistas destinen al cumplimiento del objeto contractual la provisión de bienes o servicios por parte de

población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

La participación de los sujetos anteriormente mencionados en la ejecución del contrato se fomentará previo análisis de su oportunidad y conveniencia en los Documentos del Proceso, teniendo en cuenta el objeto contractual y el alcance de las obligaciones. Esta provisión se establecerá en un porcentaje que no será superior al diez por ciento (10%) ni inferior al cinco por ciento (5%) de los bienes o servicios requeridos para la ejecución del contrato, de manera que no se ponga en riesgo su cumplimiento adecuado. Previo análisis de oportunidad y conveniencia, la Entidad Estatal incorporará esta obligación en la minuta del contrato del pliego de condiciones o documento equivalente, precisando las sanciones pecuniarias producto del incumplimiento injustificado de esta a través de las causales de multa que estime pertinentes. El supervisor o el interventor, según el caso, realizará el seguimiento y verificará que las personas vinculadas al inicio y durante la ejecución del contrato pertenezcan a los grupos poblacionales enunciados anteriormente.

PARÁGRAFO 1. Para los efectos previstos en el presente artículo, los sujetos de especial protección constitucional son aquellas personas que debido a su particular condición física, psicológica o social merecen una acción positiva estatal para efectos de lograr una igualdad real y efectiva. Dentro de esta categoría se encuentran, entre otros, las víctimas del conflicto armado interno, las mujeres cabeza de familia, los adultos mayores, las personas en condición de discapacidad, así como la población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rom o gitanas. Estas circunstancias se acreditarán en las condiciones que disponga la ley o el reglamento, aplicando en lo pertinente lo definido en el artículo 2.2.1.2.4.2.17 del presente Decreto. En ausencia de una condición especial prevista en la normativa vigente, se acreditarán en los términos que defina el pliego de condiciones o documento equivalente.

PARÁGRAFO 2. Para efectos de los Procesos de Contratación regidos por documentos tipo, con sujeción a la potestad prevista en este artículo, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente regulará el porcentaje de sujetos de especial protección constitucional que el contratista destinará al cumplimiento de las obligaciones, las condiciones para incorporarlos a la ejecución del contrato y las sanciones pecuniarias producto del incumplimiento injustificado de la obligación"

La SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD considera no procedente incluir en el presente proceso contractual la referida disposición, teniendo en cuenta el objeto contractual, el alcance de las obligaciones contractuales y las especificaciones técnicas requeridas, según las cuales para la ejecución del contrato que se pretende celebrar, no es posible establecer la obligación de vincular personas en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, ya que por la naturaleza del objeto del contrato, el contratista deberá contratar personal especializado y con experiencia específica para su correcta ejecución.

Lo anterior, teniendo en cuenta que en la actualidad no se cuenta con información suficiente en las bases de datos y fuentes oficiales que permitan inferir si la población anteriormente enunciada ha ejecutado las actividades que se requieren para el desarrollo del contrato, producto del proceso de selección cuyo objeto es: "**ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS PARA REPARACIÓN DE ATENUADORES DE IMPACTO EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.".**

7 ESPECIFICACIONES DE CALIDAD Y TÉRMINOS DE ENTREGA DEL BIEN Y/O SERVICIO

Las especificaciones técnicas de los elementos y el soporte técnico necesario para la correcta instalación de los elementos adquiridos y demás condiciones para la ejecución del contrato se establecen y describen

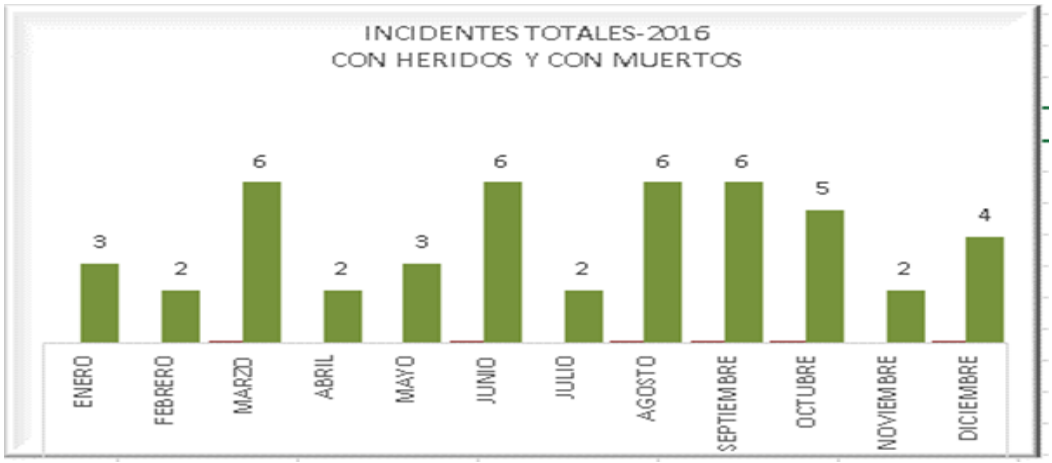
ampliamente en el documento de Anexo Técnico del proceso.

Las obligaciones derivadas del presente proceso de contratación serán desarrolladas por el contratista en la ciudad de Bogotá D.C., la entrega de los elementos para la reparación de los atenuadores de impacto será en el almacén de la Secretaría Distrital de Movilidad ubicado en la avenida carrera 30 No. 12-01 sur.

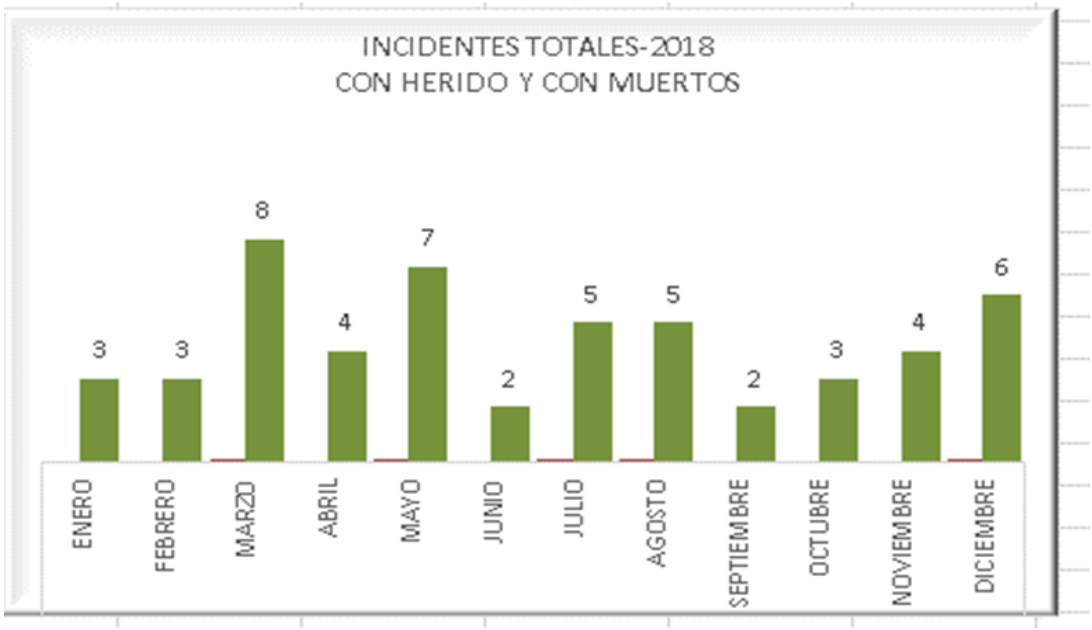
Los elementos a adquirir son los requeridos para reparar los amortiguadores o atenuadores de impacto TAU TUBE™ P80 CON BARRAS ROSCADAS, TAU TUBE™ P50 CON BARRAS ROSCADAS, TAU TUBE™ XL80 CON BARRAS ROSCADAS de propiedad de la Secretaría Distrital de Movilidad dispuestos en la ciudad de Bogotá D.C.

Para la definir las cantidades de elementos a adquirir, se realizó el inventario y análisis del estado de los 24 dispositivos de contención vehicular, (atenuadores de impacto), instalados en la ciudad de Bogotá; de donde se determinaron los elementos de necesidad inmediata para reparar los dispositivos que se encuentran impactados o vandalizados, con el propósito de garantizar la reparación de los mismos en el mediano plazo, se analizó la siniestralidad vial para los 23 segmentos viales en proximidad de la localización de los mismos, para un periodo de tiempo entre enero de 2015 y diciembre 2021 en los cinco corredores viales Av. Calle 80, Av. Boyacá. Av. NQS, Auto norte y avenida calle 26 de los cuales se dispone de información, teniendo como dato de entrada 977 registros para un total de 1397 incidentes viales totales, tipificados por gravedad en solo daños, 1113; con heridos, 266 y con muertos 18 incidentes. Se analizan 261 incidentes con heridos y 18 que presentan muertos, al retirar los incidentes de 2022 por tener información parcial, y se exceptúa la categoría de “solo daños”

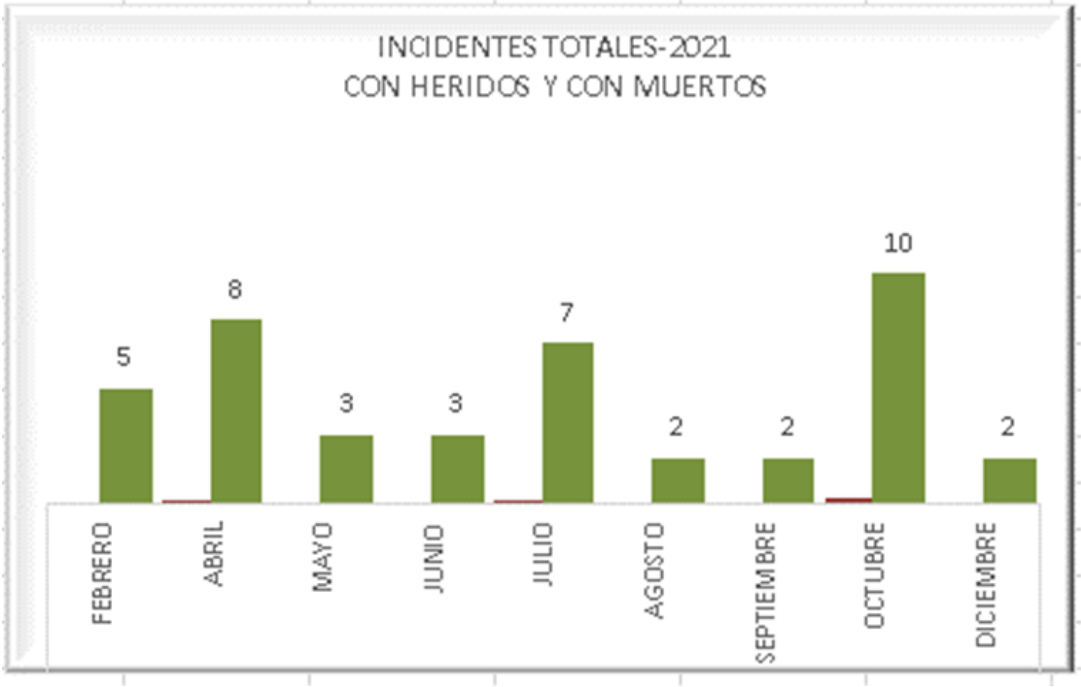
Con base en lo anterior, se determinan los años de mayor aporte en siniestralidad (54,02%), así: 2021 (16,09%); 2016 (18,01%) y 2018 (19,92%) y a su vez se analizó la participación por mes de cada año representativo que se ilustra en las siguientes gráficas, que permitió el establecimiento del número de meses pico por año y con ayuda de la función "Pronóstico. Lineal Excel”, se establecieron seis periodos de repetición y posibilidad de siniestrar los dispositivos para los años 2022 y 2023.



Fuente comité estructurador



Fuente comité estructurador



Fuente comité estructurador

A continuación se presenta un listado de los elementos que serán adquiridos mediante este proceso de contratación:

Tabla 5. Elementos a adquirir

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD (UND)
B24-250ZC	Barra roscada M24x250	14
D08MAZC	Tuerca M8	656
D10MAZC	Tuerca M10	1440
D16MAZC	Tuerca M16	960
D20MAZC	Tuerca M20	216
D24MAZC	Tuerca M24	66
RP08-17ZC	Arandela M8	656
RP10-21ZC	Arandela M10	1440
RP17-40ZC	Arandela M16 (øi17xøe40	312
RP20-37ZC	Arandela M20	216
RP24-44ZC	Arandela M24	66
TAU0020	Panel final de 3 vigas	6
TAU0025	Tubo para panel final de 3 vigas	135
TAU0179	Deslizador	500
TAU0248	Cruceta tubo	6
TAUFSKE134	Abrazadera (7,9x360)	550
TN088YE	Nariz	100
TN180YE	Nariz	5
TN220YE	Nariz	35
TUB0007	Tubo 80x80x2 L= 920	800
TUB0008	Tope trasero	1
TUB0009	Panel de 3 vigas L=1250	120
TUB0021	Soporte Intermedio	6
TUB0024	Soporte delantero	19
TUB0025	Rueda pequeña	288
TUB0027	Panel	36
TUB0028	Cruceta del tubo	4
TUB0038	Panel delantero	96
TUB0041	Placa	132
TUB0042	Amortiguador	96
TUB0045	Soporte de tubos	55
TUB0046	Tubo 80x80x2 L= 200	170
TUB0060	Tubo 80x80x2 L=600	16
TUB0072	Soporte del panel de 3 vigas	42
TUB0077	Soporte Intermedio XL 80	3
TUB0081	Panel de la viga de empuje	114
TUB0083	Soporte delantero XL 80	9

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD (UND)
VCO16-70ZC	Tornillo HH M16	320
VTE08-20ZC	Tornillo HH M8x20	360
VTE10-70PZC	Tornillo HH M10x70 parte roscada	120
VTE16-100PZC	Tornillo HH M16x100 parte roscada	168
VTE16-50ZC	Tornillo HH M16x50	240
VTE20-60ZC	Tornillo HH M20x60	900
VTS10-35ZC	Tornillo FSH M10x35	480

El contratista, con acompañamiento del supervisor designado por la entidad, deberá adelantar la entrega de los elementos constitutivos del contrato mediante inventario detallado de todos los elementos asociados a cada tipo de amortiguador de impacto (P50, P80, XL 80).

Los elementos deberán entregarse al almacén de la entidad debidamente identificados, contabilizados y embalados. El día y hora de entrega de los elementos debe ser coordinado y programado de manera conjunta con el contratista, el supervisor del contrato y el delegado del almacén de la Entidad.

Es responsabilidad del contratista diligenciar los formatos en su última versión, atendiendo siempre las instrucciones que impartan tanto el delegado del almacén de la Entidad como el supervisor designado por parte de la SDM para el seguimiento al desarrollo del contrato.

En caso de requerir transporte y bodegaje, el costo de estos será por cuenta del contratista y deben estar incluidos en el valor de la oferta, por lo cual no se generarán precios o ítems adicionales a los pactados.

8 PLAZO DE EJECUCIÓN Y DE VIGENCIA

El plazo previsto para el presente Proceso es de cinco (5) meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato previo cumplimiento de los requisitos de ejecución y perfeccionamiento del contrato.

La Secretaría Distrital de Movilidad procederá a realizar la liquidación del contrato conforme a lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, el artículo 217 del Decreto 19 de 2012 y demás normas que la complementen o modifiquen y que le sean aplicables, en tal sentido se pacta como término de liquidación bilateral un plazo de seis (6) meses para liquidar el contrato.

9 CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS - UNSPSC

El Contrato de adquisición está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) bajo el segmento 46 en el tercer nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 6 Clasificador de bienes y servicios UNSPSC

SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
46	16	15	46161500	CONTROL DE TRÁFICO

Fuente: Elaboración propia

NOTA 1: La Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente a través de la Circular Única Externa de 2018 establece respecto de los niveles de clasificación lo siguiente: "*[…] La clasificación del proponente no es un requisito habilitante sino un mecanismo para establecer un lenguaje común entre los partícipes del Sistema de Compras y Contratación Pública. En consecuencia, las Entidades Estatales no pueden excluir a un proponente que ha acreditado los requisitos habilitantes exigidos en un Proceso de Contratación por no estar inscrito en el RUP con el código de los bienes, obras o servicios del objeto de tal Proceso de Contratación. […]*."

10 ESTUDIO DE LA DEMANDA

10.1 CONTRATACIONES ADELANTADAS POR LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Se realizó la verificación en la página de Colombia Compra Eficiente y/o página del SECOP, para consultar los procesos con necesidades similares adelantados por la Secretaría Distrital de Movilidad y se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 7 Contrataciones adelantadas por la SDM

CONTRATO	MODALIDAD DE SELECCIÓN	OBJETO DEL CONTRATO	ENTIDAD CONTRATANTE	VALOR DEL CONTRATO	PLAZO	OFERENTE DEL PROCESO DE SELECCIÓN
SDM-LP-091-2019 Contrato 2019-1870	Licitación pública	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN VEHICULAR, ELEMENTOS DE CANALIZACIÓN PEATONAL Y OTROS DISPOSITIVOS DEL CONTROL DEL TRÁNSITO EN DIFERENTES CORREDORES VIALES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	5.984.213.173 COP	12 MESES	UNIÓN TEMPORAL – G-VIAL SDM 091
SDM-LP-065-2017 Contrato 2017-1833	Licitación pública	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN VEHICULAR, ELEMENTOS DE CANALIZACIÓN PEATONAL Y OTROS DISPOSITIVOS DEL TRÁNSITO EN DIFERENTES CORREDORES VIALES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	6.186.087.724 COP	6 MESES	UNIÓN TEMPORAL MOVILIDAD 065

Fuente: Consulta realizada en el SECOP

En el marco de los contratos relacionados anteriormente, fueron instalados los sistemas de contención vehicular (amortiguadores de impacto), y con el contrato 2019-1870, se realizó mantenimiento a estos sistemas mediante la adquisición de elementos de repuesto.

10.2 CONSULTA DE PROCESOS SIMILARES ADELANTADOS POR OTRAS ENTIDADES.

Se realizó la verificación en la página de Colombia Compra Eficiente y/o página del SECOP, para consultar los procesos con necesidades similares adelantados por otras Entidades, no se obtuvieron resultados.

11 COTIZACIÓN DE PROVEEDOR EXCLUSIVO

Debido a la condición de exclusividad en la comercialización, distribución y venta de los amortiguadores que

se tienen instalados en Bogotá D.C. al igual que los elementos de repuesto, que son el objeto de adquisición de este proceso, no se obtuvieron cotizaciones diferentes a la presentada por la firma GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS, por lo tanto, el estudio de la oferta se reduce a la cotización presentada por esta firma.

La firma GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS presentó la siguiente PROPUESTA ECONÓMICA mediante el documento Presupuesto N° 089 de 2022 de fecha 01 de diciembre de 2022:

Tabla 8. Propuesta Económica
GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS

ELEMENTOS PARA SISTEMA DE CONTENCION VEHICULAR ATENUADORES DE IMPACTO						
COTIZACION						
ITEM	CÓDIGO	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	VALOR PARCIAL
1	B24-250ZC	Barra roscada M24x250	UND	14,0	$ 115.847,00	$ 1.621.858,00
2	D08MAZC	Tuerca M8	UND	656,0	$ 462,00	$ 303.072,00
3	D10MAZC	Tuerca M10	UND	1440,0	$ 1.502,00	$ 2.162.880,00
4	D16MAZC	Tuerca M16	UND	960,0	$ 3.581,00	$ 3.437.760,00
5	D20MAZC	Tuerca M20	UND	216,0	$ 7.161,00	$ 1.546.776,00
6	D24MAZC	Tuerca M24	UND	66,0	$ 10.857,00	$ 716.562,00
7	RP08-17ZC	Arandela M8	UND	656,0	$ 578,00	$ 379.168,00
8	RP10-21ZC	Arandela M10	UND	1440,0	$ 578,00	$ 832.320,00
9	RP17-40ZC	Arandela M16 (øi17xøe40	UND	312,0	$ 2.541,00	$ 792.792,00
10	RP20-37ZC	Arandela M20	UND	216,0	$ 3.581,00	$ 773.496,00
11	RP24-44ZC	Arandela M24	UND	66,0	$ 17.094,00	$ 1.128.204,00
12	TAU0020	Panel final de 3 vigas	UND	6,0	$ 3.806.765,00	$ 22.840.590,00
13	TAU0025	Tubo para panel final de 3 vigas	UND	135,0	$ 1.428.620,00	$ 192.863.700,00
14	TAU0179	Deslizador	UND	500,0	$ 230.076,00	$ 115.038.000,00
15	TAU0248	Cruceta tubo	UND	6,0	$ 732.386,00	$ 4.394.316,00
16	TAUFSKE134	Abrazadera (7,9x360)	UND	550,0	$ 35.228,00	$ 19.375.400,00
17	TN088YE	Nariz	UND	100,0	$ 2.372.370,00	$ 237.237.000,00

18	TN180YE	Nariz	UND	5,0	$ 2.863.361,00	$ 14.316.805,00
19	TN220YE	Nariz	UND	35,0	$ 5.381.376,00	$ 188.348.160,00
20	TUB0007	Tubo 80x80x2 L= 920	UND	800,0	$ 575.537,00	$ 460.429.600,00
21	TUB0008	Tope trasero	UND	1,0	$ 25.837.812,00	$ 25.837.812,00
22	TUB0009	Panel de 3 vigas L=1250	UND	120,0	$ 3.429.657,00	$ 411.558.840,00
23	TUB0021	Soporte Intermedio	UND	6,0	$ 8.088.927,00	$ 48.533.562,00
24	TUB0024	Soporte delantero	UND	19,0	$ 8.273.843,00	$ 157.203.017,00
25	TUB0025	Rueda pequeña	UND	288,0	$ 270.155,00	$ 77.804.640,00
26	TUB0027	Panel	UND	36,0	$ 188.612,00	$ 6.790.032,00
27	TUB0028	Cruceta del tubo	UND	4,0	$ 325.941,00	$ 1.303.764,00
28	TUB0030	Panel delantero	UND	90,0	$ 212.056,00	$ 20.357.568,00
29	TUB0041	Placa	UND	132,0	$ 211.481,00	$ 27.915.492,00
30	TUB0042	Amortiguador	UND	96,0	$ 564.102,00	$ 54.153.792,00
31	TUB0045	Soporte de tubos	UND	55,0	$ 804.458,00	$ 44.245.190,00
32	TUB0046	Tubo 80x80x2 L= 200	UND	170,0	$ 341.418,00	$ 58.041.060,00
33	TUB0060	Tubo 80x80x2 L=600	UND	16,0	$ 196.581,00	$ 3.145.296,00
34	TUB0072	Soporte del panel de 3 vigas	UND	42,0	$ 1.539.731,00	$ 64.668.702,00
35	TUB0077	Soporte Intermedio XL 80	UND	3,0	$ 13.048.035,00	$ 39.144.105,00
36	TUB0081	Panel de la viga de empuje	UND	114,0	$ 366.828,00	$ 41.818.392,00
37	TUB0083	Soporte delantero XL 80	UND	9,0	$ 12.043.878,00	$ 108.394.902,00
38	VCO16-70ZC	Tornillo HH M16	UND	320,0	$ 102.333,00	$ 32.746.560,00
39	VTE08-20ZC	Tornillo HH M8x20	UND	360,0	$ 2.079,00	$ 748.440,00
40	VTE10-70PZC	Tornillo HH M10x70 parte roscada.	UND	120,0	$ 8.201,00	$ 984.120,00
41	VTE16-100PZC	Tornillo HH M16x100 parte roscada.	UND	168,0	$ 33.264,00	$ 5.588.352,00
42	VTE16-50ZC	Tornillo HH M16x50	UND	240,0	$ 11.897,00	$ 2.855.280,00
43	VTE20-60ZC	Tornillo HH M20x60	UND	900,0	$ 29.337,00	$ 26.403.300,00
44	VTS10-35ZC	Tornillo FSH M10x35	UND	480,0	$ 4.158,00	$ 1.995.840,00
				SUB-TOTAL		**$ 2.530.776.517,00**
				IVA	19%	**$ 480.847.538,00**
				TOTAL		**$ 3.011.624.055,00**

Fuente: Oferta GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS

Condiciones de la Propuesta Económica:

1. El valor de los elementos será en pesos colombianos ($ COP).
2. Los elementos serán nuevos y sin defectos de producción y/o ocasionados por agentes externos.
3. Todos los elementos cotizados serán entregados en las instalaciones de la SDM o donde esta lo defina en el Distrito Capital.
4. Todos los elementos deben ser certificados y responder a la Norma UNE-EN 1317 y, normatividad aplicable.

De igual forma GESTIÓN VIAL INTEGRAL G-VIAL SAS mediante documento denominado Presupuesto N° 089 de 2022 Rev. 3, de fecha 09 de diciembre de 2022, presentó alcance a la cotización aclarando lo siguiente:

"***(...) SERVICIO POSVENTA****: Gestión Vial Integral SAS proporcionará a la Secretaría Distrital de Movilidad soporte técnico en la instalación, el uso, inspección y reparación adecuados de los productos adquiridos en el momento que la Entidad lo requiera*."

Teniendo en cuenta lo anterior, la presente Adquisición incluye el soporte técnico en la instalación, el uso, inspección y reparación adecuados de los productos adquiridos en el momento que la Secretaría Distrital de Movilidad lo requiera.

11.1 ANÁLISIS PRECIO HISTÓRICO CONTRATO 2019-1870

La Entidad analizó la cotización presentada en el marco del contrato de obra 2019-1870 para algunos ítems no previstos, la cual presentó la Unión Temporal G-VIAL SDM 091 el 12 de abril de 2020, por lo tanto, se revisaron los precios de los elementos con iguales características técnicas a los de la presente adquisición.

Para sumar la variación producida por el IPC se tomaron los valores de la cotización de los ítems no previstos del Contrato 2019-1870 para los ítems correspondientes y se indexan por el porcentaje del IPC del año 2021 equivalente al 5,62%.

No.	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD (UND)	VALOR UNITARIO ANTES DE IVA (Contrato 2019-1870-UT-G-VIAL SDM 091) - Cotización Ítems no previstos (Fecha 12/04/2020)	IPC 2021	Contrato 2019-1870 - Cotización Ítems no previstos Fecha 12/04/2020 (INDEXADO 2021)	Valor Cotización Gestión Vial Integral SAS - Fecha: 01/12/2022	Porcentaje de incremento o decremento (Contrato Indexado 2021 vs. Cotización 01/12/2022)
1	B24-250ZC	Barra roscada M24x250	14	99.881	5,62%	105.494,31	115.847	9,81%
2	D08MAZC	Tuerca M8	656	473	5,62%	499,58	462	-7,52%
3	D10MAZC	Tuerca M10	1440	894	5,62%	944,24	1.502	59,07%
4	D16MAZC	Tuerca M16	960	2.628	5,62%	2.775,69	3.581	29,01%
5	D20MAZC	Tuerca M20	216	4.206	5,62%	4.442,38	7.161	61,20%
6	D24MAZC	Tuerca M24	66	9.463	5,62%	9.994,82	10.857	8,63%
7	RP08-17ZC	Arandela M8	656	263	5,62%	277,78	578	108,08%
8	RP10-21ZC	Arandela M10	1440	473	5,62%	499,58	578	15,70%
9	RP17-40ZC	Arandela M16 (øi17xøe40	312	2.208	5,62%	2.332,09	2.541	8,96%
10	RP20-37ZC	Arandela M20	216	2.313	5,62%	2.442,99	3.581	46,58%
11	RP24-44ZC	Arandela M24	66	2.944	5,62%	3.109,45	17.094	449,74%
12	TAU0020	Panel final de 3 vigas	6	2.582.803	5,62%	2.727.956,53	3.806.765	39,55%
13	TAU0025	Tubo para panel final de 3 vigas	135	1.068.461	5,62%	1.128.508,51	1.428.620	26,59%

No.	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD (UND)	VALOR UNITARIO ANTES DE IVA (Contrato 2019-1870-UT-G-VIAL SDM 091) - Cotización Ítems no previstos (Fecha 12/04/2020)	IPC 2021	Contrato 2019-1870 - Cotización Ítems no previstos Fecha 12/04/2020 (INDEXADO 2021)	Valor Cotización Gestión Vial Integral SAS - Fecha: 01/12/2022	Porcentaje de incremento o decremento (Contrato Indexado 2021 vs. Cotización 01/12/2022)
14	TAU0179	Deslizador	500	168.755	5,62%	178.239,03	230.076	29,08%
15	TAU0248	Cruceta tubo	6	853.753	5,62%	901.733,92	732.386	-18,78%
16	TAUFSKE134	Abrazadera (7,9x360)	550	24.339	5,62%	25.706,85	35.228	37,04%
17	TN088YE	Nariz	100	2.273.879	5,62%	2.401.671,00	2.372.370	-1,22%
18	TN180YE	Nariz	5	N/A		N/A	2.863.361	N/A
19	TN220YE	Nariz	35	4.626.083	5,62%	4.886.068,86	5.381.376	10,14%
20	TUB0007	Tubo 80x80x2 L= 920	800	373.256	5,62%	394.232,99	575.537	45,99%
21	TUB0008	Tope trasero	1	N/A		N/A	25.837.812	N/A
22	TUB0009	Panel de 3 vigas L=1250	120	1.868.813	5,62%	1.973.840,29	3.429.657	73,76%
23	TUB0021	Soporte Intermedio	6	8.321.292	5,62%	8.788.948,61	8.088.927	-7,96%
24	TUB0024	Soporte delantero	19	8.330.030	5,62%	8.798.177,69	8.273.843	-5,96%
25	TUB0025	Rueda pequeña	288	197.650	5,62%	208.757,93	270.155	29,41%
26	TUB0027	Panel	36	192.751	5,62%	203.583,61	188.612	-7,35%
27	TUB0028	Cruceta del tubo	4	343.148	5,62%	362.432,92	325.941	-10,07%
28	TUB0038	Panel delantero	96	165.627	5,62%	174.935,24	212.058	21,22%
29	TUB0041	Placa	132	157.733	5,62%	166.597,59	211.481	26,94%
30	TUB0042	Amortiguador	96	446.835	5,62%	471.947,13	564.102	19,53%
31	TUB0045	Soporte de tubos	55	612.462	5,62%	646.882,36	804.458	24,36%
32	TUB0046	Tubo 80x80x2 L= 200	170	262.888	5,62%	277.662,31	341.418	22,96%
33	TUB0060	Tubo 80x80x2 L=600	16	N/A		N/A	196.581	N/A
34	TUB0072	Soporte del panel de 3 vigas	42	1.314.216	5,62%	1.388.074,94	1.539.731	10,93%
35	TUB0077	Soporte Intermedio XL 80	3	10.812.364	5,62%	11.420.018,86	13.048.035	14,26%
36	TUB0081	Panel de la viga de empuje	114	315.428	5,62%	333.155,05	366.828	10,11%
37	TUB0083	Soporte delantero XL 80	9	9.882.947	5,62%	10.438.368,62	12.043.878	15,38%
38	VCO16-70ZC	Tornillo HH M16	320	88.315	5,62%	93.278,30	102.333	9,71%
39	VTE08-20ZC	Tornillo HH M8x20	360	1.525	5,62%	1.610,71	2.079	29,07%
40	VTE10-70PZC	Tornillo HH M10x70 parte roscada	120	6.307	5,62%	6.661,45	8.201	23,11%
41	VTE16-100PZC	Tornillo HH M16x100 parte roscada	168	30.490	5,62%	32.203,54	33.264	3,29%
42	VTE16-50ZC	Tornillo HH M16x50	240	10.357	5,62%	10.939,06	11.897	8,76%
43	VTE20-60ZC	Tornillo HH M20x60	900	20.450	5,62%	21.599,29	29.337	35,82%
44	VTS10-35ZC	Tornillo FSH M10x35	480	3.679	5,62%	3.885,76	4.158	7,01%

Del anterior análisis se concluye lo siguiente:

- Solo dos (2) ítems presentan un incremento por encima del 100%.
- Treinta y dos (32) ítems presentan un incremento entre el 3,29% y el 73,76%.
- Siete (7) ítems presentan un decremento entre el -1,22% y el -18,78%.
- Tres (3) ítems no presentan valor histórico.

Del anterior análisis se concluye que la mayoría de los ítems presentaron un incremento de acuerdo con el análisis realizado en el contexto económico a la Tasa Representativa del Mercado y el incremento desbordado que ha presentado este indicador en la presente vigencia, lo cual ha contribuido al aumento en el valor del acero, así como la crisis presentada con el manejo de los contenedores que ha aumentado el valor de los fletes y apenas esta crisis se está superando.

En cuanto a la situación internacional en el mercado del acero es importante mencionar el análisis realizado por la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI, en donde indica que la crisis en el mercado internacional del acero a partir de la emergencia causada por el coronavirus tuvo repercusiones en Colombia, toda vez que "(...) *La industria siderúrgica ha jugado un rol fundamental en la reactivación de las economías más importantes del mundo. La construcción ha sido motor para generar empleo y bienestar en las sociedades. La dinámica de oferta y demanda por la priorización que se le dio a las economías nacionales tras la llegada del coronavirus llevó a una variación de precios que afectó a todos los países.*

En ese contexto, durante el segundo semestre del 2020 comenzó a evidenciarse en todo el mundo un aumento de precios. Inició una fuerte recuperación de los mercados internacionales y hubo un crecimiento abrupto de la demanda, lo cual se tradujo en un desequilibrio de la oferta de acero. Este nuevo escenario hizo que los países productores priorizaran su mercado interno y sus sectores estratégicos como el de la construcción y la infraestructura, que son altamente demandantes de acero."

Ubiquémonos en primer lugar en junio, julio, agosto y septiembre del 2020. Por primera vez en los últimos 15 años, China importó más acero del que exportó en estos cuatro meses. Esto causó que el gigante asiático quitara cerca de 34 millones de toneladas del mercado internacional. En ese momento los precios de exportación aumentaron hasta un 30% y un 121% si se revisaban los 12 meses inmediatamente anteriores. Adicionalmente, el plan Chino de Neutralidad de emisiones de Carbono puesto en marcha a finales de 2020 generó cambios sustanciales en los procesos siderúrgicos llevados a cabo en este país, el cual es el principal productor de acero en el mundo. Por ejemplo, se ha privilegiado la producción de acero a partir de chatarra en vez de mineral de hierro, incrementando su demanda en el mercado internacional. Estas políticas tuvieron un efecto inmediato teniendo en cuenta que los contratos con China embarcados en 2021 ya venían con una cláusula que preveía la aplicación de estas políticas, razón por la cual el precio del acero en dichos contratos sufrió un ajuste al alza.
(...)
En 2021, en Latinoamérica se hizo aún más evidente este desequilibrio en la oferta y la demanda, lo cual se vio reflejado en el crecimiento del costo de las materias primas. La sobre demanda de insumos llevó a una subida en el precio del mineral de hierro, y lo mismo sucedió con otras materias primas e insumos clave para la industria siderúrgica cómo las ferroaleaciones o los electrodos para los hornos eléctricos. Por tanto, la volatilidad no fue solo un problema de México, Brasil o Colombia y ha sido una constante durante todo el año. Fue un problema global que tuvo a la industria en alerta.
(...)
Ahora bien, tampoco puede desconocerse que la industria siderúrgica colombiana sufrió el impacto negativo de los bloqueos asociados al Paro Nacional que durante el mes de mayo de 2021 afectaron gravemente el suministro de materias primas para las plantas de producción de acero, así como el despacho y distribución de material a las distintas regiones del país. A esta grave situación se sumó la caída y en algunas plantas incluso la suspensión del abastecimiento de oxígeno líquido industrial a las siderúrgicas, ya que como consecuencia del tercer pico de la pandemia del Covid-19 el Gobierno Nacional determinó que los fabricantes de oxígeno que operen en el territorio nacional destinarán y priorizarán su capacidad de producción para atender la demanda generada por la emergencia sanitaria del Covid-19. Se debe tener en cuenta que el oxígeno líquido es también una materia prima fundamental

para el proceso de producción siderúrgico."[11]

Del anterior análisis realizado por la ANDI del mercado internacional del acero se concluye que los precios de estos insumos obedecen a una dinámica internacional generada por las demandas internas de los principales países productores, y que poco a poco se ha ido estabilizando en lo corrido del año 2022.

Teniendo en cuenta el análisis realizado, para la presente contratación el valor del presupuesto oficial lo define la cotización recibida el 01 de diciembre de 2022, presentada por el Distribuidor Exclusivo **GESTIÓN VIAL INTEGRAL SAS – G-VIAL**.

12 PRESUPUESTO OFICIAL

Tabla 9 Presupuesto oficial

Subtotal	$ 2.530.776.517
IVA (19%)	$ 480.847.538
Valor con IVA	$ 3.011.624.055

Fuente: Elaboración propia

El presupuesto oficial, de conformidad con el análisis realizado a la cotización presentada, es por valor de **TRES MIL ONCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL CINCUENTA Y CINCO PESOS M/CTE ($3.011.624.055)**, correspondientes al Código de rubro presupuestal O23011604490000007587 "Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad", valor que incluye IVA, impuestos, tasas, contribuciones, retenciones, deducciones y todos los costos directos e indirectos que se ocasionen por la preparación y presentación de la propuesta y por la celebración y ejecución del respectivo contrato.

El valor de la propuesta debe cubrir todos los costos directos e indirectos derivados del contrato en el evento de adjudicación, tales como sueldos, jornales y prestaciones sociales del personal profesional vinculado al contratista, desplazamientos, horas extras y alquileres, publicaciones, impuestos, transporte y en general todos los gastos requeridos para el cabal cumplimiento de la actividad contratada.

En caso de que el contratista requiera personal para el cumplimiento del objeto contractual, la vinculación laboral de dicho personal no conllevará a costos adicionales para la Secretaría Distrital de Movilidad.

12.1 APROPIACIÓN PRESUPUESTAL

Las obligaciones que se contraen por parte de la Secretaría con ocasión del contrato que se suscriba están respaldadas con recursos del presupuesto de la Entidad para la vigencia del año 2022, según consta en el **Certificado de Disponibilidad Presupuestal N.º 3332** por la suma de **TRES MIL ONCE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL CINCUENTA Y CINCO PESOS M/CTE ($3.011.624.055)**

[11] Fuente: https://www.andi.com.co/Uploads/La%20realidad%20del%20mercado%20siderurgico%20por%20los%20efectos%20de%20la%20pandemia_Pieza_21102021%20(1).pdf

correspondientes al rubro presupuestal O23011604490000007587 “Implementación de la señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad”, de fecha 6 de diciembre de 2022, expedido por el responsable del presupuesto; de esta manera la Secretaría cuenta con los recursos necesarios para respaldar el compromiso que resulte de este proceso de contratación.

La necesidad planteada se encuentra prevista en el Plan de Adquisiciones en el marco del Proyecto de Inversión No. **7587** "Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá”, código rubro de inversión O23011604490000007587 y línea SGM – 996.

Tabla 10 Línea en el Plan Anual de Adquisiciones vigencia 2022

SUBSECRETARÍA	LÍNEA PAA	CÓDIGO RUBRO PRESUPUESTAL Y/O PROYECTO	FONDO	CONCEPTO DEL GASTO	CÓDIGO PUNTO DE INVERSIÓN	MODALIDAD DE SELECCIÓN
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	SGM-996	O23011604490000007587	1-100-I020_VA-Semaforización	O2320201003063699046 Señales viales en material plástico	63-SEÑALIZACIÓN	CONTRATACIÓN DIRECTA

Fuente: Elaboración Propia

Aprobado por,

JHON ALEXANDER GONZÁLEZ MENDOZA
DIRECTOR DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO
Gerente del Proyecto

	Nombre	Cargo o rol	Dependencia	Firma
Revisó	Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez	Subdirector Técnico de Señalización	Subdirección de Señalización	
Elaboró	Luz Marjorie Gutiérrez Loaiza	Profesional Financiera del área Técnica	Subsecretaría de Gestión de la Movilidad	
Elaboró	Luis Hernando Alonso Ospina	Profesional Técnico	Subdirección de Señalización	
Elaboró	Juliana Cristina Ardila Arévalo	Profesional Técnico	Subdirección de Señalización	
Elaboró	Yaneth Patricia Alfaro Cárdenas	Profesional Técnico	Subdirección de Señalización	