CONTRATACION CONCURSO DE MERITOS

CONSULTORÍA INTEGRAL PARA ELABORAR EL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA CREACIÓN DEL ORGANISMO TRÁNSTO, EL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Y EL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE AMAGÁ

ESTUDIO DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES

En desarrollo de lo señalado en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, reglamentado por el artículo 2.2.1.1.2.1.1. Decreto 1082 del 2015 se hace necesario la elaboración y suscripción de un Estudio Previo que estará conformado por los documentos definitivos que servirán de soporte para la presente contratación.

Los principios rectores de la administración municipal tienen como eje fundamental la organización y el funcionamiento de los municipios, lo cual se desarrolla con arreglo a los postulados que rigen la función administrativa.

Los municipios determinarán con claridad la misión, propósito y metas de cada una de sus dependencias o entidades, dando cumplimiento al principio de eficacia, así mismo deberán optimizar el uso de los recursos financieros, humanos y técnicos, definir una organización administrativa racional que les permita cumplir, de manera adecuada, las funciones y servicios a su cargo, aplicando el principio de eficiencia.

La Constitución Política prevé, en el artículo 2º, como fines del Estado: "Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes en ella consagrados; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación".

Seguidamente, el artículo 311 de la Carta Política Colombiana establece que, al municipio, como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, le corresponde “prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen.

Constitución y las leyes", concordante con el numeral 1 º del literal d), del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, que establece como una de las funciones del alcalde, en relación con la administración municipal, la de " Dirigir la acción administrativa del Municipio, asegurar el cumplimiento de sus funciones y de la prestación de los servicios a su cargo”.

En este sentido, el canon 315 constitucional, numeral tercero, establece como una de las atribuciones del Alcalde la de Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente: y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes".

Así las cosas, La Administración Municipal del Municipio de Amaga - Antioquia en aras de dar cumplimiento a lo estipulado en el Plan de Desarrollo 2020 – 2023, “JUNTOS POR LA EQUIDAD” requiere de los servicios de una persona profesional con amplia experiencia en materia de tránsito, transporte y movilidad, con el fin de brindar un apoyo desde el

asesoramiento y gestión para el estudio de tarifas de tránsito y plan básico de movilidad para poder crear el Organismo de Tránsito en el Municipio de Amagá, y se pueda ejercer de forma planificada, las competencias constitucionales en el ordenamiento del espacio público, movilidad, sistemas de transporte y seguridad vial.

De acuerdo con el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", a partir del 1 de enero de 2020 todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT) lo que hace necesario que los valores para cada tramite o servicio brindado por la Secretaria de Movilidad deban ser expresados acorde a los ordenado en la disposición normativa.

La ley 2027 de 24 de julio de 2020 en el ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 el cual quedará así: Artículo 15. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.

Así mismo en parágrafo del artículo tercero de la ley 2027 de 2020 se establecía que la migración de los conceptos de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa Única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción en el equivalente de 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) debe comenzar a aplicarse a partir del 1 de enero de 2021.

Teniendo en cuenta la población del Municipio y lo estipulado por la Ley 388 DE 1997 “Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones”, el Municipio de Amagá debe contar con un Esquema de Ordenamiento Territorial.
El Capitulo III Planes de ordenamiento Territorial, art 9 indica:

> ARTICULO 9o. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. El plan de ordenamiento territorial que los municipios y distritos deberán adoptar en aplicación de la presente ley, al cual se refiere el artículo 41 de la Ley 152 de 1994, es el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Los planes de ordenamiento del territorio se denominarán:
>
> a) Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes;
> b) Planes básicos de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población entre 30.000 y 100.000 habitantes;
> c) Esquemas de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población inferior a los 30.000 habitantes.

PARAGRAFO. Cuando la presente ley se refiera a planes de ordenamiento territorial se entenderá que comprende todos los tipos de planes previstos en el presente artículo, salvo cuando se haga su señalamiento específico como el plan señalado en el literal a) del presente artículo.

PLANES DE MOVILIDAD

La Ley 1083 de 2006 "**por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.", indica en su artículo 1:**

Artículo 1o. Planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9o de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad. (subrayado y negritas fuera de texto)

Desde la expedición de la ley 1083 de 2006, al menos 22 municipios han adoptado mediante decreto sus correspondientes planes de movilidad, pero que algunos de ellos no cumplen con los elementos necesarios definidos en el artículo 4, 5 y 6 de la ley 1083 de 2006.

Teniendo en cuenta que no existía una norma a nivel nacional que regulara los parámetros que deberían seguir los planes de movilidad sostenible, el Ministerio de transporte expidió la resolución número 20203040015885 de 2020, según la cual los planes de movilidad sostenible deberán seguir las etapas enunciadas en el artículo 5 de la mencionada resolución.

Con la contratación de una persona con suficiente experiencia e idoneidad, se busca que el Municipio, logre la gestión realizar las primeras etapas (estudios de tarifas y plan de movilidad básico) para poder lograr la creación del organismo de transito.

En la actualidad, en la planta global de personal del Municipio no se cuenta con personal disponible, vacante e Idóneo para realizar el objeto de la presente contratación, razón que en los términos del artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015, surge la necesidad y posibilidad de contratar los servicios profesionales requeridos para satisfacer las citadas responsabilidades, en cumplimiento de los fines constitucionales y legales asignadas al Municipio.

2. CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS- CODIGOS UNSPSC:

Dando cumplimiento el numeral 1 del artículo 2.2.1.1.2.1.3 del Decreto 1082 de 2015, el objeto del presente proceso contractual se encuentra clasificado en los códigos UNSPSC, según, de conformidad con el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas (Versión 14 del UNSPSC) contenido en la dirección http://www.colombiacompra.gov.co/Clasificacion:

Código	Descripción
78141500	SERVICIOS DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTES
80101600	GERENCIA DE PROYECTOS
81102200	INGENIERIA DE TRANSPORTE
93142000	DESARROLLO URBANO
93151600	FINANZAS PÚBLICAS

3. CONDICIONES TÉCNICA EXIGIDAS:

El proponente deberá presentar su propuesta técnica con base en las Especificaciones descritas en el presente formato:

FASE 1. Se requiere realizar una consultoría con el estudio de tarifas y de trámites con las siguientes actividades:

Elaboración del estudio comercial, para Comparación de tarifas con respecto a otros municipios con el fin de determinar cómo está el mercado y dar una recomendación de precios de dichas tasas o tarifas.

Propuesta de creación de tarifas para municipio de amaga con el fin de poder crear el organismo de tránsito.

Documento propuesto para la creación de tarifas.

FASE 2. Elaboración de plan de movilidad Básico el cual contienen las siguientes actividades:

1. AFOROS VEHICULARES

Se tomará información de campo en 5 intersecciones relevantes del municipio de Amagá. Los aforos se realizarán para un día típico laboral durante 18 horas del día, con clasificación por tipo de vehículo y discriminación de maniobras. La información será tabulada y analizada para identificar las horas pico, el VHMD, la composición vehicular y el volumen total aforad

El producto a entregar serán formatos de Excel con la tabulación de la información recolectada en campo, junto con un archivo de Word que contiene los esquemas de las intersecciones aforadas con la discriminación de maniobras y el detalle de los parámetros específicos anunciados anteriormente y que fueron encontrados de la información tomada en campo.

Se realizará formulación del Plan Vial Básico el cual constará de un diagnóstico y de una formulación de medidas aplicables a las dinámicas de movilidad del Municipio de Amaga.

Entregable:

Se entregará como producto final el documento con el Plan Vial Básico y toda la información desarrollada dentro del proceso de formulación del mismo.

Radicación del Plan de Movilidad ante el ministerio de Transporte para la aprobación del mismo.

4. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SECTOR:

La señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en caminos, calles, pistas o carreteras. La vida y la integridad de quienes transitan por dichas vías dependen de lo que la señalización indique, de la atención que se le preste y de la responsabilidad de asumir lo que ordenen. En ese sentido, el lenguaje vial guía tanto a transeúntes como a conductores por el camino de la seguridad y la prevención de cualquier tragedia. A pesar de la importancia que tiene la señalización vial, por lo general, los manuales que explican su significado y el uso de las mismas, están escritos pensando en el personal técnico que tiene la

responsabilidad de colocar y mantener las señales, o en su defecto están orientados para ser aprendidos de memoria, razón por la cual, los conceptos no quedan claros y esto da como resultado, en algunos casos, a una interpretación errónea de las señales.

Corresponde al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 5º de la Ley 769 de 2002 reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial. La misma norma le fija al Ministerio de Transporte la responsabilidad de determinar los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción (parágrafo del artículo 101), las señales, barreras, luces y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas (artículo 113) y la reglamentación del diseño y la definición de las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características

La aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción (artículo 5º de la Ley 769 de 2002). “Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.” (Ley 769/02, artículo 115, parágrafo 1º). “En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.” (Ley 769/02, artículo 115, parágrafo 2º).

Es función de los dispositivos para la regulación del tránsito indicar a los usuarios las precauciones que debe tener en cuenta, las limitaciones que gobiernan el tramo de circulación y las informaciones estrictamente necesarias, dadas las condiciones específicas de la vía.

La velocidad en las vías modernas, al mismo tiempo que el continuo crecimiento del volumen de vehículos que circulan por ellas, son factores que sumados al acelerado cambio en la forma de vida, crean situaciones conflictivas en determinados tramos de las vías, en las cuales es preciso prevenir, reglamentar e informar a los usuarios, por intermedio de las señales de tránsito, sobre la manera correcta de circular con el fin de aumentar la eficiencia, la seguridad y la comodidad de las vías, así como proporcionar una circulación más ágil. Éstas deben ser de fácil interpretación, suministrando a los conductores y peatones los mensajes claves, sin ambigüedades.

Con el fin de garantizar la efectividad de los dispositivos para el control del tránsito, es de relevante importancia elaborar siempre un estudio minucioso que permita establecer el mejor uso y ubicación de las señales evitando inconvenientes por su mala utilización, además de facilitar la comprensión de las señales y el acatamiento por parte de los usuarios. La utilización de símbolos y pictogramas, así como de leyendas, letras, palabras y separaciones entre ellas, debe ajustarse a las orientaciones descritas en este documento. La uniformidad en el diseño y en la colocación de los dispositivos para la regulación del tránsito, debe mantenerse siempre. Los dispositivos para la regulación del tránsito, y en especial las señales verticales, no deberán ir acompañados por mensajes publicitarios, dado que le resta efectividad a la señal, convirtiéndose en distractor e incrementando el riesgo de accidentes.

file:///D:/Mis%20Documentos/Downloads/Capitulo1_ASPECTOS_GENERALES_SENALIZACION_VIAL.pdf

El Ministerio de Transporte, en desarrollo de las políticas de seguridad vial, en especial las adoptadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, y ante la necesidad de unificar los criterios de utilización de los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, adopta y pone a disposición del público este nuevo Manual de Señalización Vial de Colombia, que contiene los aspectos administrativos y técnicos, un material de consulta para los distintos actores del tránsito al momento de utilizar las vías públicas o privadas que están abiertas al público, entre ellas las autopistas, vías expresas, calles, carreteras, motorutas, ciclorrutas y vías peatonales

del país. Constituye además un documento técnico obligatorio para las entidades responsables de la administración de la infraestructura vial y las autoridades de tránsito nacionales, departamentales, distritales y municipales, para los profesionales de la ingeniería vial, consultores, constructores, interventores y proveedores de materiales de señalización, así como para las entidades educativas que contemplan dentro de sus programas los temas aquí tratados como apoyo fundamental en la formación académica.

Toda señal de tránsito debe satisfacer los siguientes requisitos mínimos para cumplir integralmente su objetivo:

a. Debe ser necesaria
b. Debe ser visible y llamar la atención
c. Debe ser legible y fácil de entender
d. Debe dar tiempo suficiente al actor del tránsito para responder adecuadamente
e. Debe infundir respeto
f. Debe ser creíble

Para garantizar las características técnicas de desempeño y calidad de los materiales usados en la señalización vertical y horizontal y de otros dispositivos se tendrán en cuenta además de los requerimientos particulares incluidos en las Normas Técnicas Colombianas NTC incluidas en el anexo B, que sean aplicables en cada caso.

Todos los dispositivos deben ser sustentados técnicamente en un proyecto de señalización vial, elaborado y firmado por un ingeniero con matrícula profesional vigente, debidamente habilitado por la ley colombiana para ejercer su profesión y que corresponda a especialidades de la ingeniería que dentro de sus actividades se contemplen las correspondientes a señalización vial. En términos generales, los resultados de un proyecto de señalización se deberán presentar en planos planta o planta perfil de señalización, según el requerimiento de cada entidad, elaborados a la misma escala de los planos en planta o planta perfil de la vía en consideración. La información del proyecto de señalización vertical y horizontal en lo posible debe ser georeferenciada con el propósito de facilitar el cruce de información y actualizar la base de datos. Las líneas de borde de pavimento se deben dibujar con detalles a una escala mayor. El diseño de las líneas centrales se dibujará longitudinalmente, al lado del eje de la vía, definiéndose así las zonas en donde se prohíbe y permite adelantar. Solo para efectos de visualización en planos, para la demarcación con doble línea se dibujarán separadas del eje de la vía; a una distancia impresa de 2 a 3 mm, sin importar la escala del plano. Si es una sola línea, se dibujará sobre el eje de la vía. Las distancias reales se estipulan en el numeral 3.11.3. En el proyecto de señalización, se deberá incluir un cuadro resumen de longitudes de línea a demarcar, de líneas centrales, incluyendo la abscisa o PR de inicio y final de cada tramo de prohibido y permitido adelantar.

En vías con tres carriles de circulación, el diseño estará plasmado en el plano correspondiente mediante el dibujo de la línea que divide los flujos de tránsito en los dos sentidos, así ésta no esté en el eje geométrico de la calzada. Para facilitar la identificación de la señalización presentada en los planos en planta o planta perfil, las señales verticales se deben representar con los siguientes colores según corresponda: Naranja para inventario sin intervención, negro para señales nuevas y café para mantenimiento o retiro de la señal existente. Para la demarcación plana o elevada se utilizarán los siguientes colores: naranja para inventario sin intervención, negro para la demarcación nueva de color blanco; para la demarcación nueva distinta a la blanca, se debe representar en el plano con el color real de la demarcación, para representar la demarcación plana o elevada que se deba intervenir se utilizará el color café, complementando con notas que describan la acción como: repintar, borrar, retirar, reponer.

La tecnología permite actualmente, a través de paneles electrónicos de mensajería variable, proveer de información sobre condiciones presentes del tránsito al usuario, como lo son el estado del tráfico, bloqueo de rutas, sugerencia de rutas alternas, informes de accidentes, entre otros. Este tipo de paneles, ya implementados en diversas ciudades del mundo, permiten

complementar a los conductores con información en tiempo real correspondiente al actual estado de las vías, permitiéndoles así la toma de decisiones de manera oportuna. Por otra parte, dado el creciente número de vehículos transitando por la ciudad, se adoptó un mecanismo para brindar a los conductores información del tránsito en tiempo real, y ofrecer diferentes alternativas de ruta por afectaciones en vía, en procura de prevenir saturaciones en la vía. Esta solución la proveen los Paneles de Mensaje Variable (PMV), siendo estos carteles electrónicos de información a los usuarios, basados en tecnología de LED de alta luminosidad y larga duración. Tienen la particularidad de ser dinámicos, permitiendo al operador de tránsito realizar modificaciones del texto exhibido. De esta manera, desde el centro de operaciones, puede mantenerse a los usuarios informados de la situación de la vía en todo momento, advirtiéndolos en caso de accidente, demoras, cierres viales y otras consideraciones.

Según Camacol, el subsector de edificaciones agrupa edificaciones residenciales tanto a nivel urbano como rural, edificios no residenciales, reparación de edificios, mantenimientos, y alquiler de equipos de construcción; mientras que el subsector de obras civiles agrupa los trabajos asociados con la ingeniería civil, como la construcción de carreteras, vías férreas, puertos y tuberías. En la construcción de obras civiles de infraestructura, la inversión se determina principalmente por proyectos infraestructura vial y transporte, además de los sectores de comunicación y energía.

AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR; Determinar quienes hacen parte de la cadena del sector a analizar, por ejemplo: Para el sector de mejoramiento y mantenimientos en la Territorial Risaralda, los proveedores y los contratistas de obra civil. • Ministerio de transporte • Instituto Nacional de Vías- INVIAS • Agencia Nacional de Infraestructura – ANI • Entidades públicas departamentales y municipales (Gobernaciones, Alcaldías) • Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC • Departamento Nacional De Planeación – DNP • Aeronáutica Civil – AEROCIVIL

Se destaca la importancia del sector de construcción como variable en el crecimiento de la economía del país. Siendo sin duda uno de los más importantes, el cual se subdivide en: edificaciones y obras civiles.

CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN: Es el diseño, producción y distribución integradas, involucrando una serie de recursos físicos, tecnológicos y humanos. La cadena productiva abarca desde la extracción y proceso de manufacturado de la materia prima hasta el consumo final. La cadena de producción y distribución del sector de construcción comienza desde los servicios asociados a los proveedores de insumos, en este primer nivel se encuentran la explotación y extracción de minerales destinados a sectores de cementos, concretos y la industria maderera. Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios. 9 Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.

Teniendo en cuenta los trabajos que se pretenden ejecutar en marco del presente proceso de selección, el mercado indica que para este tipo de trabajos las entregas se realizan parcialmente, de acuerdo al avance de las obras que conforman el contrato. El mercado señala que la manera más conveniente y por ende más utilizada para la determinación de los presupuestos de los contratos de obra, es el SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS, el cual consiste en desagregar las actividades a ejecutar en capítulos o ítems asignando a cada uno de ellos un precio unitario, esto propicia un adecuado manejo de la forma de pago del valor del contrato.

En lo que se refiere a la oferta nacional se toma como base, sin limitarse a ella, el número de empresas clasificadas en el sector de CONSTRUCCION DE OBRAS CIVILES y que se encuentran registradas en el Sistema de Información y Reporte Empresarial – SIREM, el cual presenta los estados financieros con corte a 31 de diciembre de cada año que son suministrados por las empresas que se encuentran sometidas a vigilancia, control e inspección por la Superintendencia de Sociedades y que pertenecen al sector real de la economía con estados financieros reportados a 31 de diciembre de 2020. Teniendo en cuenta las experiencias del Instituto Nacional de Vías, específicamente en la contratación del MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE VIAS, ASI COMO DE OBRAS DE SEGURIDAD VIAL Y SEÑALIZACIÓN VIAL, se cuenta con la información presentada en los RUP para los procesos de contratación. Lo anterior señala claramente que el sector ha encontrado en las condiciones establecidas en los pliegos del INVIAS parámetros objetivos, claros, justos y completos atados a la proporcionalidad de los mismos a la naturaleza del contrato y el valor del mismo; bajo ese entendido las reglas de participación deberían mantenerse, siempre que no sean contrarias a la normativa vigente.

En efecto, a través de este proyecto, esta Entidad pretende indicar a los distintos actores viales, la forma correcta y segura de circular por las vías, con el propósito de evitar riesgos, facilitar la circulación y optimizar los tiempos de viaje; por lo cual y en desarrollo del mismo, durante cada vigencia fiscal, la Secretaría de Gobierno adelanta diferentes procesos de contratación, con el fin de atender las necesidades que se presentan en materia de señalización vial en el Municipio de Amagá, buscando de esta manera, alcanzar los objetivos planteados para garantizar a sus habitantes una mejor regulación de la movilidad, en aras de reducir los accidentes tránsito y los índices de mortalidad, mediante la prevención de los conflictos entre los distintos actores viales, para el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

El artículo 32 de la ley 80 de 1993 define el contrato de obra pública como aquél que celebran las Entidades Estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles. Los Procesos de Contratación de obra pública se rigen por la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013 en materia de infraestructura de transporte y en los demás aspectos, por el derecho privado. La escogencia del contratista de obra pública puede desarrollarse a través de las siguientes modalidades de selección: Licitación pública: Aplica por regla general. Selección abreviada: Aplica cuando el valor de la obra está en el rango de la menor cuantía de la Entidad Estatal y cuando se trata de Servicios para la Defensa y Seguridad Nacional. Contratación directa: Ésta modalidad es de carácter restrictivo, y por lo tanto sólo aplica cuando se trate de urgencia manifiesta o de la contratación del sector defensa y seguridad nacional que requiera reserva. Mínima cuantía: Aplica cuando el valor de la obra está en el rango de la mínima cuantía de la Entidad Contratante.

Teniendo en cuenta el presupuesto estimado para ejecutar el objeto del proceso contractual el cual supera la mayor cuantía de contratación, de acuerdo con el presupuesto del Municipio de Amagá, y de acuerdo con lo consagrado en la Ley 1150 de 2007, artículo 2, numeral 1 en concordancia con lo estipulado por el Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.1.1.1, en el presente caso la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a la modalidad de Licitación Pública, por lo cual a su vez, la entidad aplicará los principios de economía, transparencia y responsabilidad contenidos en la Ley 80 de 1993 y los postulados que rigen la función administrativa.

5. SECTOR PERTENECIENTE AL OBJETO CONTRACTUAL

SECTOR ECONÓMICO
SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS

6. ANALISIS DEL MERCADO

El sector terciario o de servicios engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes, lo que significa que son empresas o entidades que se encargan de ofrecer servicios para satisfacer las necesidades de la población. Gracias al desarrollo de los últimos años a nivel de tecnología ha permitido que empresas dedicadas a este tipo de actividad económica sean de las más desarrolladas y una de las principales fuentes de empleo en nuestra economía. Es un sector que viene diversificándose y ha adquirido nuevas tendencias que han apoyado, integrado y acelerado el desarrollo económico reciente.

Los servicios generales surgen y evolucionan como respuesta a las necesidades de apoyo que tiene toda organización humana, sea esta pública, privada o social en el desarrollo de las actividades que posibilitan el logro de su misión.

Para el año 2020, el sector de construcción había iniciado con perspectivas favorables para Colombia, en el que esperábamos que continuara consolidándose la tendencia de recuperación económica observada en 2018-2019. Sin embargo, el panorama macroeconómico ha cambiado radicalmente en las últimas semanas por cuenta de los choques generados por la propagación del SARS-Cov2 y los menores precios del petróleo con lo que ANIF proyecta un crecimiento inferior al 3,4% que preveíamos inicialmente. Bajo este panorama, el desempeño de la construcción seguramente se deteriorará al igual que el resto de la economía colombiana.

En ese sentido, es necesario que se diseñen nuevas políticas para que se reactive la dinámica del sector y la demanda de mano de obra. Dado que la construcción de obras de ingeniería civil es una actividad económica que incide en el crecimiento y desarrollo de un país. La medición y el análisis de su comportamiento son instrumentos claves en el diseño de políticas macroeconómicas y la elaboración de planes y programas gubernamentales. Por ende, las estadísticas derivadas de la inversión en el sector resultan indispensables para la correcta toma de decisiones de las autoridades públicas y del público en general.

En el sector público, dichos procesos se surten a través de procesos de selección mediante Licitación Pública, Selección Abreviada e incluso procesos de Mínima Cuantía, dependiendo al presupuesto establecido para la necesidad que se pretenda suplir, de conformidad con las normas de contratación para las entidades públicas (LEY 80 DE 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015).

7. ANÁLISIS FINANCIERO, DE ORGANIZACIÓN Y TÉCNICO

Los requisitos de Capacidad Financiera Y Organizacional", son los correspondientes a:

Indicador	Índice requerido
Índice de Liquidez	Mayor o igual 3
Índice de Endeudamiento	Menor o igual a 0.45
Razón de Cobertura de Intereses	Mayor o igual a 0,06 o Indeterminado

Indicador	Índice requerido
Rentabilidad sobre el patrimonio	Mayor o igual a 0.20
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0.20

8. ANÁLISIS HISTÓRICO

EL Municipio de Amagá y otras entidades estatales han contratado objetos similares, en años anteriores, mediante procesos de Menor Cuantía, como se evidencia en el siguiente cuadro:

PROCESO No.	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DE CONTRATO	CONTRATANTE	CONTRATISTA	MODALIDAD
MC-016-2021	SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL, VERTICAL, REDUCTORES DE VELOCIDAD, DISPOSITIVOS ESPECIALES Y ADECUACIONES DE ANDENES Y SEPARADORES EN DIFERENTES SITIOS DEL MUNICIPIO DE MANIZALES	$351.218.984	MUNICIPIO DE MANIZALEZ	PYV INGENIERIA SAS	MENOR CUANTIA
126-CENACPERSONAL-2021	SEÑALIZACION VERTICAL DE TRANSITO A TODO COSTO PARA LAS UNIDADES MILITARES (DIPSE).	$196.420.000	CENAC PERSONAL	SEÑALIZACION GIROD SAS	MENOR CUANTIA
4152.010.32.1.381.2021	CONTRATAR LOS SERVICIOS NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE CAMPAÑAS PEDAGÓGICAS Y EDUCATIVAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIA	$130.000.000	SECRETARIA DE MOVILIDAD DE CALI	ANDIRESCATE SAS	MENOR CUANTIA
SA-MC-DT-BOY-001-2021	HABILITAR Y/O BRINDAR TRANSITABILIDAD EN LA RED VIAL A CARGO DEL INVIAS, A TRAVÉS DEL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE, EN VÍAS A CARGO DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL BOYACA	$380.000.000	INVIAS	RAMBAR INGENIERIA SAS	MENOR CUANTIA
MC-016-2021	SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL, VERTICAL, REDUCTORES DE VELOCIDAD, DISPOSITIVOS ESPECIALES Y ADECUACIONES DE ANDENES Y SEPARADORES EN DIFERENTES SITIOS DEL MUNICIPIO DE MANIZALES	$351.218.984	MUNICIPIO DE MANIZALES	PYV INGENIERIA SAS	MENOR CUANTIA

Amaga, Junio de 2023

RICARDO RAMIREZ PIEDRAHITA

Secretario de Gobierno y Servicios
Administrativos Municipio de Amagá