OBJETIVO DEL CONTRATO

"IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA PARA FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS, HABILIDADES Y DESTREZAS EN LA CONDUCCIÓN DE LA MOTOCICLETA A TRAVÉS DE PROCESOS DE FORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN, EN LOS MUNICIPIOS Y DEPARTAMENTOS DEFINIDOS POR LA ANSV"

ASPECTOS GENERALES (ANTECEDENTES)

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) creada por la Ley 1702 de 2013[1], es la *"máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito"* y tiene como finalidad la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Es el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

En ese sentido y en ejercicio de sus funciones y misionalidad se propone adelantar un proceso de contratación pública para adquirir servicios relativos a la implementación de una estrategia que permita fortalecer los conocimientos, habilidades y destrezas para la conducción de motocicleta a través de procesos de formación y sensibilización, en municipios y departamentos definidos por la ANSV; el cual se encuentra dirigido a entidades públicas, privadas, sector empresarial, comercial, agremiaciones, colectivos y ciudadanos que hagan uso de la motocicleta como medio de transporte.

La propuesta en mención se encuentra dentro de las competencias de la ANSV, siendo esta entidad el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional. También son coherentes y acordes con la misionalidad de la ANSV que busca prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de las acciones administrativas, educativas, comunicativas y operativas, dirigidas a los diversos actores viales y la ciudadanía en general.

De tal manera, conforme a las disposiciones del Artículo 9° de dicha Ley, la ANSV ostenta funciones de planificación, regulación, información, control, campañas de concientización y educación, infraestructura, coordinación y consulta, entre otras, que se ajustan al presente proceso de contratación:

> *"1. De planificación*
>
> *1.1. Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.*
>
> *(…)*

[1] "Por el cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.".

3. De información

(…)

3.4. Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, orden en o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

(…)

5. Campañas de concientización y educación

5.1. Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.".

(…)

7. Coordinación y consulta

7.2. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial"[2]*.*

En razón de la última función, el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 aprobado por el Decreto 1430 de 2022 en sus objetivos específicos y actividades propuestas endilga a la Agencia Nacional de Seguridad Vial una serie de acciones y responsabilidades enfocadas en la protección de la vida de todos los actores viales y en la prevención de los siniestros viales desde la óptica multicausal[3].

En este Plan, se definen diferentes áreas de acción y objetivos que, al constituir las bases estratégicas del Plan, se basan en el sistema seguro y en una perspectiva integral de abordaje. Particularmente, frente al área de acción de *Comportamiento Seguro de los Actores Viales y su Objetivo Específico 1.2: Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales*, las siguientes acciones propuestas son el punto de partida para buscar su cumplimiento con el presente proceso de contratación:

(…)

"1.2.6 Implementar una estrategia pedagógica territorial dirigida a los actores viales: La ANSV implementará una estrategia pedagógica compuesta por diferentes programas enfocados en mejorar

[2] Ley 1702 de 2013
[3] Decreto 1430 de 2022. Plan Nacional de Seguridad Vial. 2022 - 2031

habilidades, destrezas, conocimientos o percepciones de los actores de la vía. Para ello, se requiere la articulación y participación activa de los actores estratégicos en territorio (municipios, concesiones viales, gremios, entre otros) y desarrollar la estrategia con criterios de focalización, de evaluación de impacto y con ello, de mejora continua.".

Adicionalmente, el Objetivo Específico 1.4. *Mejorar la seguridad en el acceso de los actores viales a los diferentes medios de transporte*, plantea acciones detalladas para la protección de los actores viales vulnerables, especialmente del motociclista y de las cuales el proceso de contratación en mención servirá como insumo al momento de otorgar y retratar las particularidades, dinámicas y contextos del motociclista en cada una de las regiones del país:

(…)

1.4.4 Formular lineamientos para incrementar el uso de elementos de protección personal para seguridad vial en vehículos motorizados y no motorizados: La ANSV diseñará lineamientos orientados a incrementar el uso de elementos de protección personal para la seguridad vial a partir de las particularidades identificadas en los territorios y acompañará la implementación de dichos lineamientos.

1.4.5 Formular lineamientos para el diseño e implementación de estrategias de seguridad vial para mitigar la siniestralidad vial de los ciclistas y motociclistas. La ANSV definirá lineamientos técnicos acerca del diseño e implementación de acciones orientadas a generar cambios de comportamiento en los ciclistas y motociclistas a partir del estudio de caracterización de percepciones de riesgo. Así mismo, publicará y socializará dichos lineamientos.

1.4.6 Definir para la movilidad segura en motocicleta y bicicleta, de acuerdo con su uso, en particular, como herramienta de trabajo: La ANSV definirá lineamientos dirigidos a organizaciones y conductores que utilicen motocicletas y bicicletas como herramienta de trabajo, los cuales estarán orientados a reducir comportamientos riesgos por parte de los conductores de dichos vehículos, así como gestionar los riesgos a los que se ven expuestos en las vías durante el desarrollo de sus actividades laborales".

Es de esta forma, que se da cumplimiento a las áreas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, respecto a la protección de la vida de los actores viales vulnerables y la reducción de la muertes y lesiones en siniestros viales, los cuales están enmarcados en los componentes fundamentales del enfoque de sistema seguro planteado en el nuevo decenio de acción por la seguridad vial[4].

La premisa fundamental de este enfoque consiste en afirmar que el ser humano es susceptible de errar y esto en la vía puede producir un siniestro, por ende, considerando esta realidad se debe diseñar un sistema (diseño seguro de vías, vehículos seguros, usuarios idóneos, gestión interinstitucional, velocidades seguras, entre otros) que mitigue significativamente los daños ocasionados por el error humano. Igualmente, se debe

[4] https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

considerar el enfoque de VISIÓN cero, el cual propone una aproximación ética frente al problema de la inseguridad vial: ninguna muerte es aceptable en el tránsito, todas son evitables.

Es así como bajo el Enfoque de Sistema Seguro del actual Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, proclamado por los gobiernos de todo el mundo, a través de la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y posterior a la Tercera Conferencia Ministerial y la declaración de Estocolmo de allí surgida, se armoniza con la ejecución de estrategias que permitan desarrollar conocimientos, valores, actitudes y habilidades en los motociclistas, para que se desenvuelvan adecuadamente frente a los riesgos y condiciones de la movilidad dependiendo de los contextos sociales y culturales de cada región.

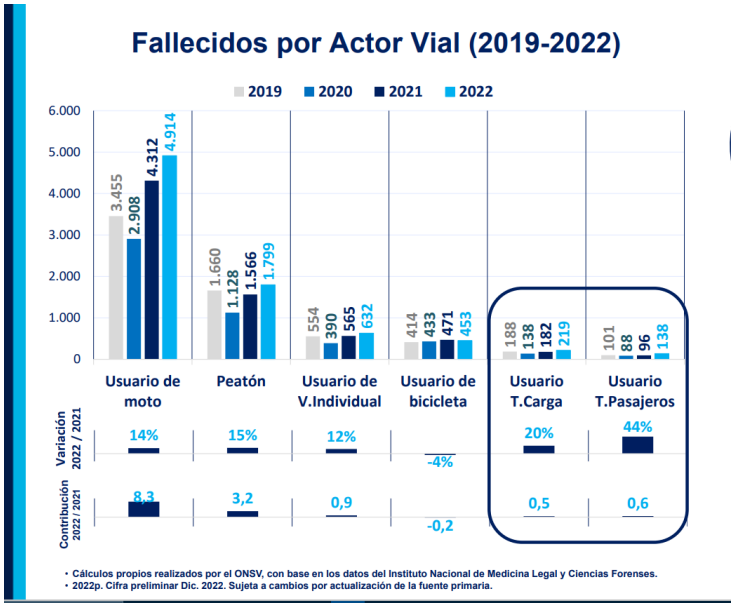
Aunado a lo anterior, la Ley 2294 de 2023 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" en el artículo 178 denominado Eficacia de las campañas para la seguridad vial estima que:

> *"(…)*
>
> *Con el fin de contribuir a la construcción de una cultura ciudadana en torno a la seguridad vial y de garantizar la eficiencia de los recursos destinados a la realización de campañas para el cuidado de la vida de los actores viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un término no superior a tres (3) meses, implementará una estrategia de prevención de la siniestralidad que contenga campañas masivas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigida a todos los actores viales (…)"*[5].

Además, de acuerdo a las metas establecidas por el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, en asociación con los objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS, estima *"Disminuir las muertes viales: En cuatro años, las muertes por accidentes viales en Colombia bajarán un 23 %, pasando de 7.238 en 2021 a 5.723 en 2026"*[6] , lo cual genera un escenario propicio para impulsar una estrategia que mediante mecanismos pedagógicos fortalezca los conceptos teórico prácticos de la conducción en motocicleta y en consecuencia, disminuya las cifras de siniestralidad de este actor vial vulnerable.

Sin embargo, existe una coyuntura indiscutible que sustenta la necesidad de generar estrategias asertivas frente a la conducción de la motocicleta; y es que según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), durante el año 2022 hubo 8.264 personas fallecidas, lo que representa la mayor cantidad de víctimas fatales en los últimos años, con un crecimiento del 13,7% frente al 2021 y del 27,9% respecto al promedio de 2018 - 2021. En lo que respecta a los motociclistas, es el actor vial que presenta el mayor registro de fallecidos en siniestros viales. En efecto, 6 de cada 10 fallecidos corresponden a este actor vial y en 7 de cada 10 fallecidos estuvo involucrada al menos 1 motocicleta[7].

[5] Ley 2294 del 19 de mayo de 2023. Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, "Colombia, potencia mundial de la vida". https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur//normas/Norma1.jsp?i=142257#:~:text=Es%20el%20proceso%20de%20reducci%C3%B3n,a%20oportunidades%2C%20bienes%20y%20servicios.
[6] Documento Principales Metas del PND 2022-2026. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-02-23-METAS.pdf
[7] Cifras Nacionales diciembre 2022. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En el año 2022 los fallecidos en zonas urbanas del país tuvieron un importante aumento (31,2%), lo cual explica en gran medida el crecimiento nacional. De hecho, estas zonas concentraron el 62% de los fallecidos a causa de siniestros viales y representa un crecimiento de 1.226 víctimas fatales frente al mismo periodo del 2021. Es así como respecto a 2021, la participación de los motociclistas fallecidos en zonas urbanas creció en 9 p.p durante 2022. En el 2021 era del 51% y para el 2022 del 60%.

De igual manera, según la matriz de colisiones propuesta por el ONSV, los motociclistas entre los 20 y 35 años presentaron la mayor participación (49%) en comparación con los demás actores viales fallecidos y se estima que el 36% de motociclistas fallecidos se chocaron contra un objeto fijo o se volcaron, incendiaron o cayeron a un precipicio, lo que se asocia a falta de experiencia y pericia de los conductores noveles, fundamento directamente relacionado con la estructuración del presente proceso contractual.

Teniendo en cuenta el panorama de seguridad vial para motociclistas, la ANSV en cumplimiento de sus funciones se tienen los siguientes antecedentes, desde diferentes acciones y estrategias que a su vez, conciliaban con lo estipulado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021:

Con el fin de promover comportamientos orientados hacia la mitigación del grado de vulnerabilidad de los motociclistas, ciclistas y peatones, se estructuró un proceso de contratación mediante la Convocatoria

Pública 009 de 2019[8], cuyo objeto consistió en: **"REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES, ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS, EN MUNICIPIOS DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA CIUDADANA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL"**, el cual estuvo compuesto por cuatro (4) zonas de operación, con el fin de contratar los servicios para implementar en territorio actividades lúdico pedagógicas preventivas que promuevan cambios comportamentales en los actores viales vulnerables[9]. En esa primera versión se pudieron realizar cerca de 245.000 sensibilizaciones a actores viales de 88 municipios del País.

Debido a la acogida que tuvo el programa por parte de la ciudadanía y las entidades municipales debido a la dinámica y originalidad de las actividades experienciales, así como del modelo de vinculación de los equipos técnicos de los organismos de tránsito, se decidió darle continuidad al proyecto durante el 2022 incorporando un mayor alcance territorial. Este proceso se desarrolló bajo la Convocatoria Pública 029[10] de 2021 con objeto de **"REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES, ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS, EN LOS MUNICIPIOS Y DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL"**, el cual estuvo compuesto por tres (3) zonas de operación, con el fin de continuar y ampliar la oferta pedagógica generada en la 1era. Versión, desarrollando actividades pedagógicas orientadas a la mitigación de los principales factores de riesgo asociados a la movilidad, contando con diferentes mecanismos lúdicos y pedagógicos que coadyuven a la reducción en accidentalidad de todos los actores viales y especialmente en la de los motociclistas[11]. Con corte al 13 de mayo de 2023, se realizaron jornadas pedagógicas en 287 municipios en los 32 departamentos del País llegando a aproximadamente a 137.000 actores viales a quienes se realizaron aproximadamente 634.000 sensibilizaciones.

Adicionalmente, durante el año 2021 se adelantó otro proceso de contratación pública para realizar un estudio cuyo objeto consistió en **"CARACTERIZAR A LOS USUARIOS DE MOTOCICLETA Y LOS FACTORES DE RIESGO PERCIBIDOS EN ESTE MEDIO DE TRANSPORTE EN LOS MUNICIPIOS SELECCIONADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL"**, en cincuenta y siete (57) municipios del País. Este estudio, tuvo los siguientes objetivos: (1) Identificar la percepción sobre los factores que contribuyen al riesgo de accidente de tránsito en motocicleta en municipios a intervenir, (2) Comparar estos factores con los resultados de investigaciones anteriores y entre las aglomeraciones urbanas y ciudades objeto de estudio, (3) Identificar nuevas prácticas en el uso de la motocicleta asociadas a las medidas de mitigación de contagio por COVID 19 y que puedan o no contribuir al riesgo de accidente

[8] A través de este proceso de selección, se adjudicaron los contratos de prestación de servicios Nos. 049, 050, 051 y 052 de 2020

[9] Convocatoria Pública 009 de 2019 – "REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES, ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS, EN MUNICIPIOS DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA CIUDADANA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL"

[10] A través de este proceso de selección, se adjudicaron los contratos de prestación de servicios Nos. 017, 018 y 019 de 2022

[11] Convocatoria Pública 029 de 2021 – "REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES, ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS, EN MUNICIPIOS DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA CIUDADANA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL"

de tránsito en motocicleta en los municipios a intervenir, y (4) Presentar recomendaciones para mejorar la seguridad vial de los motociclistas en desplazamientos realizados en los municipios priorizadas por la ANSV.

Lo anterior en procura de diagnosticar de manera amplia la existencia y percepción de los factores de riesgo mencionados anteriormente, con el fin de que nombrada información represente un insumo detallado que permita focalizar las acciones de la ANSV, los organismos de tránsito y demás entidades relacionadas con la gestión de la seguridad vial del motociclista, orientadas a mitigar la frecuencia y severidad de los siniestros viales que involucren a este actor vial vulnerable[12].

Como resultado de este proceso, se identificaron las percepciones en torno a cinco factores que pueden contribuir al riesgo de siniestros viales en motocicleta:

- Características socioeconómicas de los motociclistas en el promedio tales como sexo, edad, nivel educativo, ocupación, entre otras posibles.
- Violación a normas de tránsito.
- Elementos de protección personal técnicamente inadecuados o su utilización inadecuada.
- Características propias asociadas a las motocicletas como velocidad, agilidad, maniobrabilidad, entre otras.
- Sobrevaloración de habilidades del conductor que ocasiona imprudencia al manejar o que disminuye la atención que se debe prestar a los cuidados de la motocicleta.

Adicionalmente, para el mismo año la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de un proceso de Convocatoria Pública 012 de 2021, con el objeto de: **"IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA DE FORMACIÓN PARA FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS, HABILIDADES Y DESTREZAS PARA LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA EN LAS ZONAS DE INTERVENCIÓN DEFINIDAS POR LA ANSV"** con el fin de fortalecer los conocimientos, habilidades y destrezas en la conducción de la motocicleta a través de un programa complementario de cuatro (4) módulos, cada uno con una duración de una (1) hora, con contenidos teóricos y prácticos que le permitían al participante desarrollar un conjunto de habilidades y destrezas mínimas para la conducción segura, entre estas, la proyección de la mirada, postura correcta de manejo, capacidad de maniobra en ambas direcciones, una frenada efectiva y la evasión de obstáculos[13].

Como resultado de este último proceso, el cual finalizó su operación en campo en enero de 2023, se logró vincular a más de 75.000 participantes quienes recibieron una constancia de asistencia y un mensaje de refuerzo mensual sobre los temas tratados en la capacitación; adicionalmente, se llegó a más de 300 municipios (muchos de los cuales, nunca habían recibido un programa estatal de estas características) y se vincularon a importantes sectores como clubes y colectivos de motociclistas, empresas, agremiaciones, entidades público-privadas y a todo aquel que quisiera unirse a esta iniciativa.

[12] Convocatoria Pública 2020-005 –"CARACTERIZAR A LOS USUARIOS DE MOTOCICLETA Y LOS FACTORES DE RIESGO PERCIBIDOS EN ESTE MEDIO DE TRANSPORTE EN LOS MUNICIPIOS SELECCIONADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.". 2019

[13] Convocatoria Pública 012 de 2021 - "IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA DE FORMACIÓN PARA FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS, HABILIDADES Y DESTREZAS PARA LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA EN LAS ZONAS DE INTERVENCIÓN DEFINIDAS POR LA ANSV"

En consecuencia, el programa derivó en innumerables enseñanzas y aprendizajes desde los componentes de planificación, gestión, logístico, pedagógico y de ejecución, los cuales se esperan incluir y solventar adecuadamente bajo las condiciones del presente proceso contractual. Es así como los logros más significativos fueron:

- El poder llegar al actor más vulnerable, el motociclista, con un programa diseñado desde las circunstancias que lo hacen más vulnerable, es muy significativo; que la formación sea teórica práctica es de manera especial, muy valiosa, al igual que trabajar, no solo el conocimiento, sino también habilidades y destrezas, todo esto conjugado, hicieron del Programa de Motodestrezas, una iniciativa que aportará mucho a la seguridad de los motociclistas.
- En las empresas que han venido trabajando en la estructuración de su PESV, esta fue una buena oportunidad para poner en práctica los postulados de formación, para la mitigación de los riesgos viales.
- La implementación del Programa Motodestrezas permite acceder a una importante base de datos de empresas y entidades que vinculan en sus labores a usuarios de motocicletas. A través de esta base de datos será mucho más fácil diseñar programas mejor adaptados a la realidad de este importante actor vial.
- Se han logrado encontrar dinámicas de gestión adaptadas a las realidades empresariales del país; fechas y gremios más susceptibles a la capacitación y otros no tanto; se aunaron esfuerzos con entidades públicas de todos los niveles para la promoción de la seguridad vial, como el Ejército y Policía Nacional, Secretarías de Movilidad y/o Tránsito, entre otros; y se identificaron los aspectos a potenciar para facilitar y optimizar la gestión que realizan los coordinadores del programa, permitiendo que una segunda implementación del programa sea mucho más exitosa.
- Se avanza en la misionalidad de la Agencia nacional de Seguridad Vial, que es promover la seguridad vial en todos los estamentos de la realidad nacional. Con la implementación del programa se alcanzan empresas de todos los sectores económicos del país, logrando masificar conceptos y prácticas de alto nivel técnico que les permitirán a los usuarios de las motocicletas, mayores herramientas para prevenir siniestros viales, al momento de circular por las vías.

De igual manera, los retos y aprendizajes suscitados durante el programa fueron:

- Una de las primeras dificultades de gestión, fue la búsqueda de los instructores, dado que este tipo de perfiles difícilmente se encuentran disponibles. Casi que, en la totalidad de los casos, una persona se inicia como instructor por iniciativa de un CEA, que, a falta de uno, ofrece la posibilidad de ascender a algún trabajador de mano de obra no calificada, momento en el cual inicia su preparación. Es decir, es un personal con una vocación incierta en las tareas andragógicas, lo cual causa en ocasiones una deserción alta y los que se mantienen, quienes van acumulando cierta experiencia, están íntimamente relacionados con un CEA específico por largos años, por lo que no disponen mucho tiempo para participar en un proceso de formación tan intenso y exigente como Motodestrezas, generando ello, sobre todo en los departamentos con menor desarrollo económico, una dificultad para la vinculación de los instructores al programa.
- No fue fácil disponer de 4 horas para ejecutar el programa de formación; pero lo más complejo, fue hacer conciencia que este programa no pretendía hacer frente a los “accidentes laborales”,

sino afrontar los “siniestros viales”, pues para la gran mayoría de gerentes, jefes de recursos humanos, incluso para los líderes de SGSST, los únicos destinatarios de los procesos de formación, son los empleados que hacen uso de su moto en misión, cuya responsabilidad comparten con la empresa y no logran visualizar que cualquier siniestro de tránsito tiene implicaciones para la operación de la empresa, más allá de quien asuma los costos de la recuperación o indemnización.

- En la labor de socialización del programa en las distintas empresas y entidades también se presentaron fuertes dificultades en la gestión. En primer lugar, si bien es cierto la gratuidad de la formación es un atractivo importante, no fue suficiente para convencer a las empresas a realizar el programa, dado que, desde el punto de vista de estas, el comprometer una cantidad importante de funcionarios durante 4 horas tiene una incidencia operativa que no todas las empresas o entidades están dispuestas a asumir.

Por tanto, lo anterior determina en gran medida la necesidad de implementar un programa de formación contextualizado a las realidades socio-culturales de cada región, articulado a las demandas propias de la población objeto y garantizando una cobertura mucho más amplia en múltiples territorios donde el motociclista que requiera de una mejor y más pertinente instrucción para la conducción asertiva de la motocicleta.

Adicionalmente, el escenario actual y la puesta en marcha de normas aplicables a la seguridad vial de los motociclistas generan un incentivo para establecer propuestas pedagógicas complementarias que socialicen y familiaricen a la ciudadanía en general sobre la importancia de aumentar los estándares de seguridad en los vehículos motorizados para la mitigación de los riesgos y las fatalidades como resultado de un siniestro vial.

La Resolución 62115 de 2022 adoptó el primer reglamento técnico para que las motocicletas nuevas que se comercialicen o ensamblen en el país estén equipadas con sistemas de frenado certificados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o aprobados por el estándar de Estados Unidos Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), la cual entrará en aplicación a partir de octubre de 2025[14]. Por su parte, la Resolución 65305 de 2022 expidió el reglamento técnico para que las motocicletas nuevas que se comercialicen en el país incorporen llantas neumáticas nuevas certificadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o aprobadas por el estándar de Estados Unidos Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS), la cual entrará en vigencia a partir de noviembre de 2023[15].

De esta manera, en atención al argumento del presente proceso contractual, se estima necesario involucrar a los actores viales vulnerables, especialmente motociclistas, para que promuevan comportamientos, conductas y hábitos seguros en la vía a partir del fortalecimiento de conocimientos propios del vehículo, su vulnerabilidad y reconocimiento del entorno como principales factores para la protección de la vida; todo

[14] Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta. Ministerio de Transporte. 2022.
[15] Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones. Ministerio de Transporte. 2022.

ello desde una estrategia de formación innovadora, pertinente, eficiente y pedagógicamente asertiva con el uso de nuevas y mejores herramientas lúdico-experienciales.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

El objeto del presente proceso de contratación pertenece al sector terciario, o sector servicios, específicamente Servicios educativos y de formación. El sector servicios abarca varios subsectores entre los que se encuentran los servicios educativos y de formación que involucran actividades de formación profesional, sistemas educativos alternativos, servicios educativos especializados, entre otros.

Para esto, se desarrollará un análisis preliminar sobre la evolución del sector de servicios, para después abordar de manera más concreta el subsector en el que se ubican las actividades de formación.

El sector servicios también se clasifica como sector terciario, el cual se dedica a ofrecer servicios a la sociedad, las personas y las empresas. Se incluyen allí todas las actividades que se encargan de la prestación de servicios, como los servicios educativos, de inspección, asesorías y numerosos servicios profesionales. Así mismo, incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Aunque el sector no tiene como actividad principal la producción de bienes tangibles, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

A partir de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) cuarta revisión adaptada para Colombia y actualizada en diciembre de 2022, usada para analizar la producción económica del país, el DANE ha identificado las siguientes actividades económicas como parte del Sector Servicios, en el marco de las metodologías establecidas para el desarrollo de las encuestas de servicios[16] tanto mensuales como anuales que realiza dicha entidad (se resaltan en negrilla las actividades económicas relacionadas con el objeto de este proceso contractual):

- Almacenamiento y actividades complementarias al transporte.
- Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades.
- Otros servicios de entretenimiento y otros servicios.
- **Actividades profesionales, científicas y técnicas**.

Los valores agregados de crecimiento para cada una de las actividades económicas señaladas en el mes de julio de 2023 son los que se muestran a continuación:

En julio de 2023, catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con julio de 2022.

[16] DANE. Encuesta Mensual de Servicios (EMS). Diciembre de 2022



Fuente: DANE

En julio de 2023, once de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en el personal ocupado total, en comparación con julio de 2022.

Ahora bien, según el boletín técnico del PIB del tercer (I) trimestre de 2023, En el primer trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,0% respecto al mismo periodo de 2022p.

Información I trimestre 2023 pr

En el primer trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,0% respecto al mismo periodo de 2022p



En el primer trimestre de 2023pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 2,3% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2022pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,4%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 3,0%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 1,8%, explicado por:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,5%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,8%.

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2023pr-I / 2022pr-I	2023pr-I / 2022pr-IV
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,4	1,5
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	3,0	0,8
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**2,3**	**1,8**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

[Pr] preliminar

[1] Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.

[2] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Índice de precios al consumidor (IPC):

En agosto de 2023 la variación mensual del IPC fue 0,70%, la variación año corrido fue 7,43% y la anual 11,43%. En agosto de 2023 la variación anual del IPC fue 11,43%, es decir, 0,59 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 10,84%:



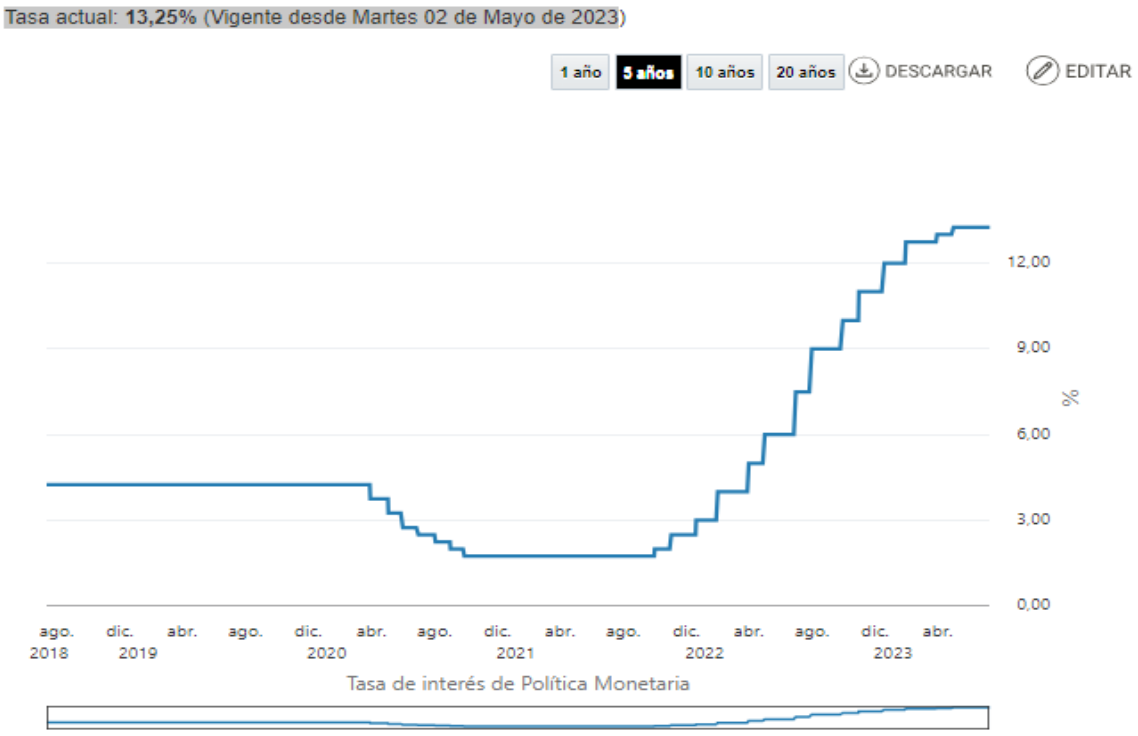
IPC	Agosto					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
IPC total	1,02	0,70	9,06	7,43	10,84	11,43

TASA DE INTERÉS DE POLÍTICA MONETARIA:

De acuerdo con el Banco de la República, la tasa de interés de política monetaria es:

"La tasa de interés mínima que el Banco de la República cobra a las entidades financieras por los préstamos que les hace mediante las operaciones de mercado abierto (OMA) que se otorgan en las subastas de expansión monetaria a un día."

Según la misma entidad, esta tasa es el principal mecanismo que usa para afectar la cantidad de dinero que circula en la economía. Tasa actual: 13,25% (Vigente desde Martes 02 de Mayo de 2023).



Fuente: Banco de la República.

En general esta es una vista panorámica de la situación actual del país respecto a los indicadores económicos nacionales:



Fuente: DANE, Junio 2023.

Posteriormente, al analizar la descripción de las actividades económicas anteriormente enlistadas, tomando como referencia el documento del DANE *"Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas"*, que es de consulta pública[17], y al cruzarlo con las características del objeto y alcance a contratar, se evidenció que el objeto y alcance a contratar tiene un grado de relación con las actividades económicas que se relacionan en la siguiente tabla según la clasificación CIIU.

Código	Descripción
7112	Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica.
7220	Investigaciones y desarrollo experimental en el campo de las ciencias sociales y las humanidades.
7490	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas n.c.p.
8530	Establecimientos que combinan diferentes niveles de educación
8551	Formación académica no formal
8553	Enseñanza cultural
8559	Otros tipos de educación n.c.p
8560	Actividades de apoyo a la educación

[17] DANE. https://www.dane.gov.co/index.php/sistema-estadistico-nacional-sen/normas-y-estandares/nomenclaturas-y-clasificaciones/clasificaciones/clasificacion-industrial-internacional-uniforme-de-todas-las-actividades-economicas-ciiu

Agentes que componen el sector:

La cadena de producción y distribución para la ejecución del contrato consiste en contratar personal, que está en la capacidad de desarrollar las distintas actividades, dejando a cargo del contratista la adquisición y/o suministro de materiales, recurso humano, herramientas, logística y equipos suficientes para ejecutar adecuadamente el objetivo del servicio requerido por la Entidad.

Por cuanto el objeto del presente contrato está incluido dentro del sector de servicios, se ve afectado principalmente por las variaciones en el SMMLV cuando los proyectos incluyen más de una vigencia presupuestal.

En las actividades como las que se esperan desarrollar en el marco del contrato, comúnmente se destinan recursos para los siguientes gastos:

- Costos de personal. Los costos laborales cubren el total de salarios y honorarios, incluyendo todas las contribuciones asociadas a las prestaciones sociales para todo el personal directamente involucrado en la actividad.

- Otros costos. Incluye gastos de desplazamientos, materiales, suministros y equipos, electricidad, agua, combustible, libros, alquileres para oficinas e instalaciones, correos y telecomunicaciones, seguros, licencias de software y también gastos administrativos y otros gastos generales.

Para la ejecución de este proceso, se pretende contratar un servicio que tiene como características de producción la conjunción de múltiples saberes (ingeniería, tránsito, transporte y/o movilidad, seguridad vial política pública y pedagogía); y la implementación de acciones pedagógicas de promoción de seguridad vial y gestión interinstitucional e intersectorial.

Por tal razón, con el propósito de identificar los posibles agentes que participan en procesos de este tipo, se realizó la indagación a partir de la información del sistema de datos abiertos Servicio Electrónico de Contratación Pública II (SECOP II), de la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente (CCE), en la cual se cuenta con el historial de contratación pública de contratos realizados por el Estado Colombiano, incluyendo el Gobierno nacional y entidades territoriales[18]., para que basados en dicha base histórica se identificaran contratos similares haciendo los siguientes filtros:

1. Análisis de los Códigos Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC por su nombre en inglés).
2. Análisis de similitudes generales de los objetos a contratar.
3. Análisis de la naturaleza jurídica del proveedor (persona natural y persona jurídica).

[18] SECOP II. Contratos electrónicos. Ver: https://www.datos.gov.co/Gastos-Gubernamentales/SECOP-II-Contratos-Electr-nicos/jbjy-vk9h . Consultado el 13 de agosto de 2020.

Del análisis realizado, se pudo evidenciar que los contratos cuyo alcance y objeto guardan características similares, se encuentran enmarcados en los Códigos Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC por su nombre en inglés) que se listan a continuación:

CÓDIGOS UNSPSC		
SEGMENTO	**FAMILIA**	**CLASE**
81- servicios basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	13- estadística	15- metodología y Análisis
86- Servicios Educativos y de formación	10- Formación profesional	17- Servicios de capacitación vocacional no-científica
86- Servicios Educativos y de formación	10- Formación profesional	18- Entrenamiento en servicio y desarrollo de mano de obra
86- Servicios Educativos y de formación	11- Sistemas educativos alternativos	16 - Educación de adultos
86- Servicios Educativos y de formación	13- Servicios educativos especializados	17– Conducción de vehículos. Buques y aeronaves
93 – Servicios políticos y de asuntos cívicos	14 - Servicios Comunitarios o sociales	17 – Cultura

Gremios y asociaciones que participan en el sector:

Ahora bien, habiendo identificado lo anterior, se pudo determinar que de manera general existen 3 grandes grupos que participan en contratos de las características como el que se piensa desarrollar:

a) **Universidades o instituciones educativas que desarrollan investigaciones o consultorías como parte de sus proyectos de extensión.**

Al respecto, es importante señalar que el sector educativo en el país ha avanzado en los últimos años en oferta y cobertura. *"En solo una década, la esperanza de vida escolar ha aumentado dos años, y la participación en la Atención Integral y Educación de la Primera Infancia (EIAIPI) y la educación superior se ha incrementado en más del doble; hasta el 40% y 50% respectivamente (OCDE, 2016)".*

Teniendo en cuenta que las actividades a contratar también pueden ser desarrolladas por instituciones de educación superior, es importante resaltar que el país cuenta con 137 Escuelas Normales Superiores. Por otra parte, en el país para 2016 existían aproximadamente 288 instituciones de educación superior, de las cuales el 28% son universidades, las instituciones universitarias corresponden al 42%, las instituciones tecnológicas corresponden a un 18% y las instituciones técnicas profesionales a un 13% (OCDE, 2016).

b) **Organizaciones no gubernamentales y entidades sin ánimo de lucro.**

Otro grupo que puede participar en el proceso son organizaciones no gubernamentales y entidades sin ánimo de lucro que desarrollan actividades y procesos de educación no formal que se relacionan con este objeto. Se calcula que en Colombia existen alrededor de 200.000 Entidades Sin Ánimo de Lucro (Salas,

2017), de las cuáles no existe cuantificación sobre cuántas tienen la educación o la consultoría como parte de su misión.

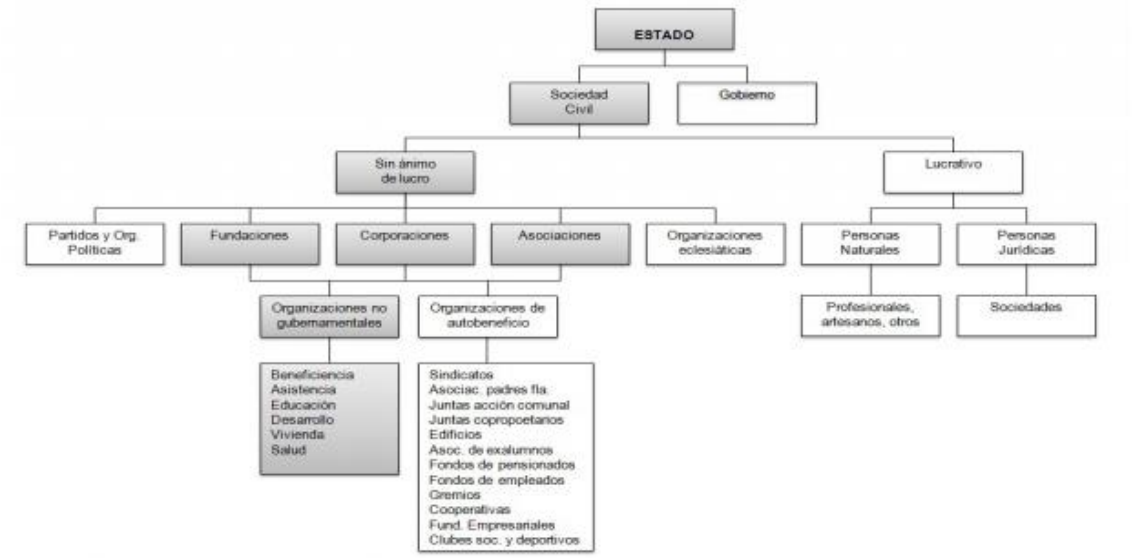
De otro lado, las acciones de capacitación se suscriben en el ámbito de la educación informal, la cual está definida por el Ministerio de Educación Nacional, de la siguiente manera: La oferta de educación informal tiene como objetivo brindar oportunidades para complementar, actualizar, perfeccionar, renovar o profundizar conocimientos, habilidades, técnicas y prácticas este conocimiento libre y espontáneo adquirido, proveniente de personas, entidades, medios masivos de comunicación, medios impresos, tradiciones, costumbres, comportamientos sociales y otros no estructurados. Tienen una duración inferior a 160 horas. Su organización, oferta y desarrollo no requieren de registro por parte de la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada y solo dará lugar a la expedición de una constancia de asistencia.

Si bien muchas de las instituciones de educación superior desarrollan actividades de educación informal, también hay otras organizaciones que desempeñan este tipo de actividades. Uno de los sectores es el de las entidades sin ánimo de lucro, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones de la sociedad civil. Otra posibilidad es la de las empresas de consultoría que se dediquen a temas de formación de docentes o formación en temas de seguridad vial. En general, los sectores involucrados se caracterizan por no ser productores de materia prima ni transformar materia prima en productos, sino que se dedican a la prestación de servicios.

Para el presente proceso de contratación, podrían presentarse las que están clasificadas como Fundaciones, Corporaciones y Asociaciones y ONG, que se dedican específicamente al tema de educación de acuerdo con el diagrama anterior. Algunas de estas organizaciones se encuentran afiliadas a la Federación Colombiana de Organizaciones No Gubernamentales.

A continuación, se presenta un diagrama que clasifica las diferentes entidades sin ánimo de lucro en Colombia.

Figura1. Ubicación de las ONG en la estructura del Estado



Fuente: Adaptado del Directorio Guía Entidades sin Ánimo de Lucro, 1998-2000, (COODESARROLLO, 2000: xvi).

c) Empresas privadas.

Otra posibilidad es la de las empresas de consultoría que se dediquen a temas de formación en seguridad vial o promoción del uso de medios alternativos de transporte. En general, los sectores involucrados se caracterizan por no ser productores de materia prima ni transformar materia prima en productos, sino que se dedican a la prestación de servicios.

ANÁLISIS TÉCNICO:

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en ejercicio de sus funciones y misionalidad, adelantará un proceso contractual bajo la modalidad de Invitación Abierta, para implementar una estrategia de sensibilización y de capacitación a los motociclistas con el fin de promover y apoyar la consolidación de una cultura vial que priorice la protección a la vida, fortaleciendo los conocimientos específicos para la conducción segura de la motocicleta, enfocándose principalmente en técnicas de posicionamiento adecuado sobre la moto, técnica adecuada de frenado de emergencia, proyección de mirada, selección y uso adecuado de los elementos de protección personal de calidad, enfoque de vulnerabilidad y reconocimiento de factores de riesgo entre los que se mencionan la velocidad, puntos ciegos, aseguramiento inadecuado de la carga, conducción con acompañante, entre otros; mediante el uso de herramientas pedagógicas con las que cuenta la Agencia entre las que se encuentran los recursos de la Escuela Virtual de Aprendizaje y conforme a las condiciones logísticas y pedagógicas definidas en el presente procesos contractual.

Esta estrategia estará dirigida a motociclistas que hacen uso de la motocicleta por motivos laborales, transporte u ocio, además de aquellos que hacen parte de organismos de tránsito, entidades públicas, privadas, sector empresarial y académico, clubes, asociaciones o agremiaciones de motociclistas o cualquier ciudadano que la utilice para sus desplazamientos cotidianos.

Su ejecución en campo estará a cargo de dos (2) contratistas (1 por zona), los cuales tendrán once (11) municipios base, catorce (14) equipos de formación y dos (2) grupos de coordinación. Así mismo, cada contratista tendrá que garantizar el alcance regional del programa, de acuerdo a demanda de los territorios, indicaciones de la supervisión del contrato y/o presencia en eventos o lugares estratégicos para su implementación.

Es así como la estrategia podrá ejecutarse bajo dos (2) modalidades:

Modalidad Capacitación:

Consiste en una capacitación de cuatro (4) horas de las cuales tres (3) horas serán prácticas y una (1) teórica. Esta hora teórica tendrá un componente lúdico que dinamizará el contenido asociado al valor de la protección de la vida.

Con este tipo de capacitación se busca llegar a empresas, universidades, organizaciones públicas y privadas, clubes de motociclistas o personas naturales que estén interesadas en esta capacitación, que contará con una constancia de asistencia al culminar satisfactoriamente con las cuatro (4) horas de la capacitación.

Modalidad Sensibilización:

Consiste en una sensibilización frente a temáticas muy concretas sobre la conducción en motocicleta con una duración de hasta treinta (30) minutos y priorizará un mensaje de mitigación de los riesgos presentes en cada región.

Para ello, es necesario que el equipo de formación realice un análisis previo al inicio de cada actividad sobre el entorno, dinámicas de la movilidad y tránsito, problemáticas asociadas a la seguridad vial, entre otros; además de constatar las cifras de siniestralidad en la región, con el objetivo de brindar un mensaje más pertinente y efectivo a la comunidad intervenida.

A continuación, se señala el resumen de la estructura y particularidades generales de cada escenario:

Ítem	Capacitación	Sensibilización
Duración	**4 horas** 1 teórica 3 prácticas	**Max. 30 Min** Modalidad lúdica
Jornada mínima	4 horas	3 horas

Ubicación	**Fijo o itinerante** Según convocatoria. Empresas, universidades, espacio público con su debido permiso.	**Itinerante** Puntos en vía (Con apoyo de autoridad de tránsito), ferias, empresas, universidades, eventos estratégicos, etc.
Módulos	**Teoría:** Panorama de la siniestralidad Sistema seguro Vulnerabilidad Selección de motocicleta segura Efectos de la velocidad **Práctica:** Aseguramiento de carga Selección y uso de EPP´s Revisión pre operacional Pista de habilidades (Equilibrio, proyección de mirada y capacidad de frenado)	**Teoría ó práctica (Según el espacio y requerimientos previos de la Entidad)** Panorama de la siniestralidad Velocidad Vulnerabilidad Selección y uso adecuado EPP´s Se priorizarán las temáticas sobre los riesgos que se identifiquen en territorio Se podrá montar la pista de habilidades para motociclistas en donde se realizará la respectiva retroalimentación
Grupos	Grupos de máx 20 personas	Aforo según particularidades del evento
Metodología	1. Convocatoria: A cargo exclusivamente del equipo coordinador. 2. Preinscripción mediante plataforma tecnológica 3. Desarrollo de capacitación en lugar y horario acordado 4. Entrega de constancia de asistencia	1. Recepción de solicitud 2. Definición del sitio de intervención 3. Solicitud de apoyo a la autoridad 4. traslado y puesta en marcha del espacio de sensibilización 5. Desmonte de la actividad

Para dar cumplimiento a dicho alcance se estructuran las siguientes etapas con el propósito de ejecutar la estrategia en mención en los tiempos definidos para el presente proceso contractual:

Etapa	Mes 1				Mes 2				Mes 9				Mes 10				Mes 11				Mes 12			
Etapa 1. Plan de trabajo																								
Etapa 2. Adecuación																								

logística y capacitación																							
Etapa 3. Capacitación en campo																							
Etapa 4. Consolidación info y cierre																							

El detalle del alcance del objeto contractual, se incluye en el estudio previo del proceso y en sus anexos correspondientes.

ANÁLISIS REGULATORIO:

La normatividad que aplica a las actividades del presente proceso, es la siguiente:

- Constitución Política de Colombia. Artículo 209.
- Ley 115 de 1994. Por la cual se expide la ley general de educación. En el capítulo 2 se establece que la educación no formal es aquella que se ofrece con el objeto de *"complementar, actualizar, suplir conocimientos y formar, en aspectos académicos o laborales sin sujeción al sistema de niveles y grados" establecidos en el artículo 11 de la misma ley*. Esta misma ley define la educación informal como *"Se considera educación informal todo conocimiento libre y espontáneamente adquirido, proveniente de personas, entidades, medios masivos de comunicación, medios impresos, tradiciones, costumbres, comportamientos sociales y otros no estructurados."*
- Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002. *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*
- Decreto 114 del 15 de enero de 1996. "*Por el cual se reglamenta la creación, organización y funcionamiento de programas e instituciones de educación no formal*". A través de este decreto se establecen los programas de educación no formal.
- Decreto 3011 de 1997. *"Por el cual se establecen normas para el ofrecimiento de la educación de adultos y se dictan otras disposiciones"*. Establece que la educación formal, no formal e informal para adultos hacen parte del servicio público educativo.
- Ley 489 de 1998: *"Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones."*
- Ley 1150 de 2007: *"Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos."*
- Ley 1383 de 2010. Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 — Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1503 de 2011, *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"*.
- Ley 1696 de 2013. *"Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas".*

- Ley 1702 de 2013 por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Se establece que la ANSV es la *"máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito."*
- Ley 2069 de 2020. *"Por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia"*
- Ley 2251 de 2022, *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones".* Ley Julián Esteban.
- Decreto 787 de 2015. *"Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones"*.
- Ley 2249 de 2023. *"POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022- 2026 "COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA"*
- Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte donde se estipulan los programas de enseñanza en educación vial.
- Decreto 1075 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Educación que estipula la reglamentación de la educación para el trabajo, el desarrollo humano y sus programas de formación.
- Decreto 1082 de 2015 *"Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional".*
- Decreto 1860 de 2021, "*Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones*".
- Decreto 1430 de 2022, *"Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031"*.
- Decreto 0142 de 2023, *"Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones Manual Unificado de Contratación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial*".
- Resolución 3027 de 2010. *"Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el manual de infracciones y se dictan otras disposiciones"*.
- Resolución 1080 de 2019 *"Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares".*
- Resolución 23385 de 2020 *"Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipa motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones"*
- Resolución 62115 de 2022 *"Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta".*
- Resolución 65305 de 2022 *"Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones"*.

- Documento No. 27 del Ministerio de Educación - 2013. Establece lineamientos técnicos para la educación en Movilidad Segura.
- Manual Unificado de Contratación de la ANSV.
- Así, como las demás disposiciones aplicables.

ANÁLISIS DE LA OFERTA:

Teniendo en cuenta el objeto de este proceso, se tendrán en cuenta para este análisis las instituciones de educación superior que realizan procesos de educación no formal e informal, instituciones de educación no formal, empresas privadas de consultoría y del tercer sector dedicadas a impartir educación no formal o informal. Todas las anteriores pueden atender los requerimientos y prestar los servicios propuestos para el presente proceso de contratación.

Finalmente, es necesario aclarar que, se enfocó en la elaboración de un estudio de mercado con empresas que permitieran dimensionar cómo cuantifican las empresas en el sector la ejecución de las actividades requeridas dentro del contrato y en la estimación propia de los valores directos de su ejecución.

Así mismo, se identificaron las siguientes organizaciones, entidades o empresas, que pueden estar interesadas en participar en el proceso teniendo en cuenta los códigos UNSPSC descritos anteriormente y clasificadas en MIPYME según directorio del Secop II:

FIRMA	MIPYME SEGÚN DIRECTORIO DE PROVEEDORES DEL SECOP II
INFORMETRICS S.A.S - BIC	SI
V&S COMERCIAL SAS	SI
ITECO CONSULTORES SAS	SI
INEGENIERIA Y CONSTRUCCIONES NISS S.A.S	SI
INGEPLAN.CO SAS	SI
FUNDACIÓN POR UN NUEVO MUNDO	SI
FUNDACIÓN ENACORE	SI
URBAVIAL	SI
JAMES ERNESTO GOMEZ	
ARISOFT SEGURIDAD VITAL	SI
ANDIRESCATE SAS	NO
INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES NISSI SA	SI
PYV INGENIERIA	SI
CORPOFOMENTO	NO
EDURED - RED COLOMBIANA DE INSTITUCIONES DE EDUCACION SUPE	NO
COINDERE	SI
FUNDIPAL	SI

ECONOMETRIA SA	SI
SISTEMAS ESPECIALIZADOS DE INFORMACION SEI	SI
PINTUVIAL	SI
CIDOR CONSULTING	SI
FUNDACION CEDAVIDA	NO
FUNDACION APOYAR FUNDAP	SI
PROYECTAMOS COLOMBIA	SI
EUONIA SAS	SI
ISEGORIA SAS	SI
CONSULTORES EN INFORMACION INFOMETRIKA	SI
ORGANIZACIÓN Y GESTION DE PROYECTOS	SI
BETA GROUP SERVICE	SI
C&M ASESORIA	SI
BRANDSTRAT	SI
TECNIMOTOR REPUESTOS	SI
GESTION VIAL INTEGRAL SAS	SI
CORPORACION EDUCATIVA INDOAMERICANA	NO
VISION & PROYECTOS LTDA	SI
FUNDACION EDUCACION SUPERIOR SAN JOSE	NO
TRANSCONSULT	SI
ANALYTICA MSE SAS BIC	SI
ITTUS CONSULTORES SAS	SI
PEZETA PUBLICIDAD SAS	SI
GEOMETRY GLOBAL COLOMBIA	SI
CENTURY MEDIA SAS	SI
CONSORCIO NACIONAL DE MEDIOS	SI
HAROLD ZEA	SI
ACCOMEDIOS PUBLICIDAD Y MERCA	SI
INMOV SAS	SI
CONSTRUCTORA DE MARCAS SAS	SI
CONSULTORIA ESTRATEGICAS INTEGRAL SAS	SI
SERVIMEDIOS	SI
McCANN	NO
GRUPO ONE SAS	SI
DU BRANDS SAS	SI
UNIVERSAL GROUP AGENCIA	SI
MOVILCONSULT	SI
SEÑALES LTDA	SI

ICOVIAS SAS	SI
CONDETER SAS	SI
PROJEKTA LTDA	SI
HOF CONSULTORES	SI
CENTRO NACIONAL DE PROYECTOS	SI
SIGMA GESTION DE PROYECTOS	SI
MOBILE CONSILTORIA EN MOVILIDAD	SI
INGECON SAS	SI
PROYECTOS TECNICOS LTDA	SI
ARY BUSTAMANTE	SI
SEÑALVIAS SAS	SI
STEER DAVIS	NO
VALORACION ECONOMICA AMBIENTAL	SI
GRUPO VIAL SAS	SI
IKON BANCA DE INVERSION	SI
INVELER CONSULTORIA	SI
INCOPLAN	SI
CONARCON	SI
BATEMAN INGENIERIA	SI
INGENIERIA Y DERECHO PARA LA MOVILIDAD	SI
T&T TRANSITO Y TRANSPORTE	SI
ANALYTICA MSE SAS BIC	SI
GSD PLUS	SI
APSA LTDA	SI
PROYECTO CIVIL INTEGRAL SA	SI
FREESTONE CONSTRUCCIONES SAS	SI
FERREIRA SAS	SI
NISSI SAS	SI
PROTRAFFIC	SI
ACINCO INGENIERIA	SI
INFRACOL INGENIERIA SAS	SI
MCKHERN INTERNATIONAL	SI
JOYCO SAS BIC	SI
SARAVIA BRAVO SAS	SI
AB SEÑALIZACION SAS	SI
FUNDACION NUEVA VIDA	SI
GATACA SAS	SI
CONSULTORES EN MOVILIDAD SAS	SI

C&M CONSULTORES	SI
JORGE ANDRÉS PERDOMO CALVO	NO
JAVIER FERNANDO BASTIDAS	N/R
WG CONSULTORES SST S.A.S.	SI
CORPORACION DE PROFESIONALES ESPECIALIZADOS EN APOYO Y GESTION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y EMPRESARIAL	SI
SERVICIOS INTEGRALES PARA EL DESARROLLO ONG - SIGLA SID ONG	SI
OPINION Y MERCADEO	SI
ADA CONSULTORES	SI
BC LINKS	SI
ASAT	SI
CDM RESEARCH	SI
CENTRO DE ESTUDIOS REGIONALES	SI
Centro Nacional de Consultoría	SI
CLUSTER RESEARSH	SI
CONNECTA	SI
CPM PUBLICIDAD	SI
DESTINO SEGURO	SI
EI CONSULTRORES LTDA	SI
EPYPSA	SI
ESTADISTICA Y ANALISIS	SI
ESTRATEGIA Y PODER CONSULTORIA	SI
FTI CONSULTING	SI
GRUPO CNM	SI
GRUPO MOVILIDAD	SI
IDOM	SI
INFOMETRIKA	SI
INPSICON	SI
INVESTIGUEMOS	SI
LAPISTUDIO	SI
LOGYCA	SI
METRICA	SI
MOVILIDAD Y ASESORIAS	SI
Proyectamos Colombia	SI
PROYECTAR	SI
PyV Ingeniería	SI
SEGURIDAD VITAL S.A.S	SI
SIGMA GESTIÓN DE PROYECTOS S.A.S.	SI

UNIVERSIDAD NACIONAL	NO
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	NO
EAFIT	NO

Tamaño de las empresas:

De acuerdo con el Decreto 957 del 5 de junio de 2019, a través del cual el Ministerio de Comercio,Industria y Turismo estableció una nueva clasificación respecto al tamaño empresarial, basada enel criterio único de ingresos por actividades ordinarias; se adopta la variable de ingresos por actividades ordinarias anuales, y fija rangos en tres macro sectores de la economía: manufactura,servicios y comercio.

Sector servicios

- Microempresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean inferioreso iguales a 32.988 UVT
- Pequeña empresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean superiores a 32.988 UVT e inferiores o iguales a 131.951 UVT.
- Mediana empresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean superiores a 131.951 UVT e inferiores o iguales a 483.034 UVT.

Sector comercio

- Microempresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean inferioreso iguales a 44.769 UVT.
- Pequeña empresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean superiores a 44.769 UVT e inferiores o iguales a 431.196 UVT.
- Mediana empresa: aquella cuyos ingresos por actividades ordinarias anuales sean superiores a 431.196 UVT e inferiores o iguales a 2.160.692 UVT.

Según la resolución 140 del 25 de noviembre de 2021 de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el UVT para el 2022 quedo en $38.004. Por medio de la Resolución 1264, del pasado 18 de noviembre, la Dian fijó en $ 42.412 el valor de la UVT aplicable para el 2023.

¿Cómo acreditar el tamaño de la empresa?

El Decreto define que las personas jurídicas deberán acreditar el tamaño de la empresa a través de una certificación de su representante legal, contador o revisor fiscal si están obligadas a tenerlo. En todo caso también se puede acreditar con la copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de la presentación al proceso de selección.

Para las personas naturales, mediante certificación expedida por estas. El documento deberá registrar el valor de los ingresos por actividades ordinarias al 31 de diciembre del año inmediatamente anterior, o aquellos obtenidos durante el tiempo de su operación.

Es obligatorio contar con el registro de los ingresos por actividades ordinarias anuales de las empresas durante el proceso de inscripción y actualización en el RUES

En conclusión y de acuerdo con el artículo 33 numeral primero de la Ley 2069 de 2020, el Decreto 1860 de 202, Decreto 0142 del 01 de febrero de 2023, en la plataforma SECOP II se identificaron proveedores clasificados como **MIPYMES** que pueden llegar a prestar el servicio requerido dentro de los códigos UNSPSC descritos, adicionales a las empresas que allegaron cotizaciones dentro de la etapa precontractual. Es importante resaltar que las condiciones exigidas del Decreto 1860 de 2021 deben ser soportadas por el futuro contratista.

¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios?

Teniendo en cuenta que este proceso de contratación está circunscrito a la prestación de servicios de educación no formal, las dinámicas de distribución y entrega están limitadas a la contratación de personal idóneo (que cumpla con lo establecido en estudio previo) y que resida en los municipios priorizados o en municipios cercanos deseablemente. Esto puede representar un reto para los oferentes pues algunos de los municipios priorizados nos son ciudades capitales, por lo que puede haber una cantidad limitada de profesionales que cumplan con los requisitos solicitados.

La falta de personal calificado en los municipios priorizados puede afectar los costos logísticos para los oferentes, pues es posible que sea necesario contratar personal que resida en ciudades principales para que cambien su domicilio temporalmente a los municipios priorizados. Esto último puede traducirse en que los proponentes deban aumentar la oferta salarial para este rol específicamente o destinar un rubro amplio para gastos de desplazamiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el proceso de estudio de mercado se incluyó una ficha técnica en la que se especificaron los municipios priorizados y se estableció que los instructores, apoyos logísticos, coordinadores zonales y apoyos documentales deben residir en las zonas priorizadas, por la dedicación de tiempo completo.

Además de lo anterior, también se estableció en la ficha técnica enviada a diferentes posibles oferentes para adelantar el estudio de mercado, que los coordinadores deben desplazarse a los territorios para realizar acompañamiento en territorio y supervisar que las acciones propuestas se estén llevando a cabo de acuerdo con los estándares de calidad definidos por la ANSV.

ANALISIS DE LA DEMANDA:

¿Cómo ha adquirido la Agencia Nacional de seguridad Vial servicios similares al de la presente contratación?

La ANSV ha desarrollado contratos con alcances similares que han requerido de la contratación de prestación de servicios a través de diferentes modalidades de contratación. A continuación, se relacionan algunos de los procesos adelantados por la ANSV:

Proceso	Descripción del objeto	Valor (pesos)
C-PUBLICA-009-2019	REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES, ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS, EN MUNICIPIOS DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV), CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA CIUDADANA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL.	5.379.383.544 COP
C-PÚBLICA-012-2021	IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA DE FORMACIÓN PARA FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS, HABILIDADES Y DESTREZAS PARA LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETA EN LAS ZONAS DE INTERVENCIÓN DEFINIDAS POR LA ANSV	7.579.055.250 COP
C-PUBLICA-029-2021	REALIZAR ACTIVIDADES EXPERIENCIALES EN SEGURIDAD VIAL PARA LOS DIFERENTES ACTORES VIALES ESPECIALMENTE PARA MOTOCICLISTAS EN LOS MUNICIPIOS Y DENTRO DE LAS ZONAS DEFINIDAS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL CON EL FIN DE FOMENTAR LA CULTURA Y EL CONOCIMIENTO EN SEGURIDAD VIAL	$11.359.771.095 COP

De otro lado, con el propósito de dar cumplimiento al Decreto 1860 de 2021, la Entidad realizó un análisis de 15 contratos adelantados durante la vigencia 2021 y lo que lleva de 2022, con el fin de identificar las probabilidades que tienen las empresas de presentar personas en condiciones vulnerables y/o que impulsan la participación de mujeres en los procesos de contratación pública.

En este sentido, de los 15 procesos analizados se buscó identificar en cuántos de ellos el proponente seleccionado acredito personas en condiciones de discapacidad a su empresa y en cuántos de ellos el punto otorgado por la participación de mujeres fue determinante para la escogencia del contratista.

Así las cosas, en 10 procesos de selección, el proponente seleccionado acreditó tener vinculado personas en condición de discapacidad a su empresa, lo que quiere decir que, en el 66.67% de los procesos estudiados las empresas estuvieron en condiciones de acreditar este personal.

En el caso del puntaje por participación de mujeres, se pudo evidenciar que en 5 de estos 15 procesos se exigió el criterio diferencial por la vinculación de mujeres al personal mínimo requerido para el proceso y en cada uno de ellos el proponente seleccionado acreditó esta vinculación, evidenciando nuevamente que las empresas están en condiciones de acreditar esta condición.

Por todo lo anterior, la ANSV ha determinado que es oportuno exigir la obligación de vincular al menos el 5% del personal requerido para el proyecto perteneciente a los grupos poblacionales de: pobreza extrema, o desplazados por la violencia, o personas en proceso de reintegración o reincorporación o sujetos de especial protección constitucional en el entendido del Decreto 1860 de 2021.

¿Cómo han adquirido otras entidades servicios similares a los que se pretende contratar?

Con el fin de establecer cómo se ha comportado la demanda del Estado de los servicios que se pretenden contratar, se hizo uso de la información encontrada en la plataforma SECOP II destacándose algunos contratos que guardan similitud con el que se pretende adjudicar. Por lo anterior se encontró lo siguiente:

Contratos similares a la necesidad del presente contrato. (SECOP)

Entidad contratante	Descripción	Valor
ALCALDIA DE OCAÑA	CAMPAÑA DE SOCIALIZACION A LOS DIFERENTES ACTORES VIALES DEL MUNICIPIO DE OCAÑA CON EL FIN DE IMPLEMENTAR EL CORRECTO USO DEL CASCO EN LOS MOTOCICLISTAS, CARGUE Y DESCARGUE DE PASAJEROS EN EL TERMINAL	32.000.000 COP
DEPARTAMENTO DE CORDOBA	APOYO A LA SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA USUARIOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA	114.238.778 COP
INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLANTICO	AUNAR ESFUERZOS PARA LA EJECUCIÒN Y GESTIÒN DE ACTIVIDADES ENCAMINADAS A LA PROMOCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN EL MARCO DEL PROGRAMA SEGURIDAD VIAL PARA LA GENTE	1.868.394.000 COP
TRANSITO DE LOS PATIOS	CAMPAÑA DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DIRIGIDA A MOTOCICLISTAS COMO ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES DE SINIESTROS VIALES	27.998.000 COP
Instituto de tránsito y Transporte de Ciénaga Magdalena	SENSIBILIZAR, PREVENIR Y GENERAR FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL PROMOVIENDO LA CULTURA CIUDADANA A TRAVÉS DE ENCUENTROS DE MOTOCICLISTAS PARA ESTIMULAR Y CONSERVAR EL BUEN USO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE CIÉNAGA MAGDALENA	28.000.000 COP
Secretaría Distrital de Movilidad – Bogotá	REALIZAR CAPACITACIONES TEÓRICO-PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL Y EN ECOCONDUCCIÓN A GRUPOS DE MOTOCICLISTAS Y A OPERADORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ACTIVIDADES DE CONCIENTIZACIÓN A PEATONES, CICLISTAS, MOTOCICLISTAS Y CONDUCTORES.	2.706.241.000 COP
Secretaría Distrital de Movilidad – Bogotá	REALIZAR CAPACITACIONES TEÓRICO-PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL Y EN ECOCONDUCCIÓN A GRUPOS DE MOTOCICLISTAS Y A OPERADORES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ACTIVIDADES DE CONCIENTIZACIÓN A PEATONES, CICLISTAS, MOTOCICLISTAS Y CONDUCTORES.	2.431.600.000 COP

ANÁLISIS FINANCIERO DEL SECTOR:

El manual de estudio del sector establece como elemento importante para identificar los proveedores en el mercado nacional de bienes y servicios y para conocer sobre el comportamiento de cada sector de la

economía real, una información expedita que está al alcance de los interesados en la contratación pública, y que sirve como base de datos a quienes están interesados en participar como posibles oferentes y contratistas en los procesos contractuales.

Muestra del sector:

Teniendo en cuenta que el presente proceso pertenece al sector SERVICIOS se analizarán los indicadores financieros acordes al sector con procesos de contratación seleccionados del portal SECOP II, con características similares al actual, así como los procesos de contratación realizados por la Agencia con anterioridad y una vez se tenga esta información se proyectarán los más favorables para la pluralidad de oferentes. De la muestra trabajada se pudo identificar el siguiente dato histórico de indicadores financieros:

FIRMA	AÑO CONSULTA RUP	indice liquidez	endeudamiento	razon de cobertura	rentab activ	rentab patrim	MIPYME
INFORMETRICS S.A.S - BIC	2021	7,07	14,34%	2179,36	15,68%	18,92%	SI
V&S COMERCIAL SAS	2021	3,61	42,60%	23,17	37,94%	50,28%	SI
ITECO CONSULTORES SAS	2021	2,44	43,83%	109,66	24,53%	43,67%	SI
INEGENIERIA Y CONSTRUCCIONES NISS S.A.S	2021	10,22	35,35%	8,87	11,51%	17,81%	SI
INGEPLAN.CO SAS	2021	1,88	51,86%	44,55	43,99%	91,40%	SI
FUNDACIÓN POR UN NUEVO MUNDO	2020	9,75	37,67%	54,79	17,01%	27,28%	SI
FUNDACIÓN ENACORE	2020	15,14	68,00%	INDETERM	10,00%	3,00%	SI
URBAVIAL	2021	68,70	22,25%	18,29	19,59%	25,20%	SI
JAMES ERNESTO GOMEZ	2021	9,16	30,50%	17,06	28,78%	41,37%	
ARISOFT SEGURIDAD VITAL	2021	6,39	9,00%	28,81	15,00%	14,00%	SI
ANDIRESCATE SAS	2021	31,80	19,12%	505,35	17,37%	21,47%	NO
INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES NISSI SA	2021	10,22	35,35%	8,87	11,51%	17,81%	SI
PYV INGENIERIA	2021	2,88	22,00%	55,93	12,00%	9,00%	SI
CORPOFOMENTO	2021	25,75	3,00%	87,24	23,11%	23,82%	NO
EDURED - RED COLOMBIANA DE INSTITUCIONES DE EDUCACION SUPE	2021	1,37	60,20%	251,25	5,72%	14,39%	NO
COINDERE	2021	35,26	2,80%	INDETR	28,05%	28,87%	SI
FUNDIPAL	2021	35,26	2,80%	INDETR	28,05%	28,87%	SI
ECONOMETRIA SA	2021	2,53	30,20%	24,42	14,90%	21,30%	SI
SISTEMAS ESPECIALIZADOS DE INFORMACION SEI	2021	2,53	30,20%	24,42	14,90%	21,30%	SI
PINTUVIAL	2021	12,26	12,80%	10,23	29,19%	33,40%	SI
CIDOR CONSULTING	2021	12,26	12,80%	10,23	29,19%	33,40%	SI
FUNDACION CEDAVIDA	2021	2,77	41,70%	301877	13,43%	23,03%	NO

FUNDACION APOYAR FUNDAP	2021	2,77	41,70%	301877	13,43%	23,03%	SI
PROYECTAMOS COLOMBIA	2021	3,00	26,40%	34,97	16,44%	22,36%	SI
EUONIA SAS	2021	7,16	14,00%	INDETR	23,05%	26,89%	SI
ISEGORIA SAS	2021	6,58	41,30%	INDETR	49,27%	83,92%	SI
CONSULTORES EN INFORMACION INFOMETRIKA	2021	3,57	29,40%	14,28	6,89%	9,75%	SI
ORGANIZACIÓN Y GESTION DE PROYECTOS	2021	3,57	29,40%	14,28	6,89%	9,75%	SI
BETA GROUP SERVICE	2021	3,46	32,30%	3940648	27,65%	40,80%	SI
C&M ASESORIA	2021	3,46	32,30%	3940648	27,65%	40,80%	SI
BRANDSTRAT	2021	2,69	49,70%	4,75	4,80%	9,54%	SI
GESTION VIAL INTEGRAL SAS	2021	3,23	53,70%	15,8	28,05%	58,83%	SI
CORPORACION EDUCATIVA INDOAMERICANA	2021	1,57	69,00%	2,87	30,00%	9,00%	NO
VISION & PROYECTOS LTDA	2021	9,24	28,20%	7,47	16,31%	22,73%	SI
FUNDACION EDUCACION SUPERIOR SAN JOSE	2021	3,72	41,40%	12,61	16,34%	27,87%	NO
TRANSCONSULT	2021	3,14	42,50%	5,42	14,08%	24,50%	SI
ANALYTICA MSE SAS BIC	2021	7,30	27,30%	48,39	15,53%	21,38%	SI
ITTUS CONSULTORES SAS	2021	3,60	38,80%	INDETR	5,11%	8,35%	SI
PEZETA PUBLICIDAD SAS	2021	1,87	53,40%	172143	29,64%	63,63%	SI
GEOMETRY GLOBAL COLOMBIA	2021	1,57	67,40%	7428	21,83%	67,02%	SI
CENTURY MEDIA SAS	2021	2,03	54,90%	12,96	20,55%	45,51%	SI
CONSORCIO NACIONAL DE MEDIOS	2021	7,10	58,10%	30,13	8,15%	19,44%	SI
HAROLD ZEA	2021	1,47	67,60%	170,85	11,46%	35,39%	SI
ACCOMEDIOS PUBLICIDAD Y MERCA	2021	1,83	59,50%	8,23	19,73%	48,75%	SI
INMOV SAS	2021	3,09	45,80%	3,32	6,40%	11,82%	SI
CONSTRUCTORA DE MARCAS SAS	2021	1,77	55,10%	7,22	13,77%	30,65%	SI
CONSULTORIA ESTRATEGICAS INTEGRAL SAS	2021	10,91	44,40%	6,65	20,52%	36,93%	SI
SERVIMEDIOS	2021	1,76	45,30%	56,96	7,88%	14,39%	SI
McCANN	2021	2,60	40,70%	2181	13,94%	23,52%	NO
GRUPO ONE SAS	2021	2,44	61,30%	2,57	7,69%	19,89%	SI
DU BRANDS SAS	2021	2,50	44,60%	27,32	10,97%	19,81%	SI
UNIVERSAL GROUP AGENCIA	2021	3,60	38,20%	38,43	10,00%	16,16%	SI
MOVILCONSULT	2021	122,78	15,60%	100,23	4,02%	4,76%	SI
SEÑALES LTDA	2021	2,33	53,70%	11,33	10,08%	21,78%	SI
ICOVIAS SAS	2021	6,44	32,20%	17,26	6,69%	9,86%	SI
CONDETER SAS	2021	6,40	38,60%	15,54	1,53%	2,49%	SI

PROJEKTA LTDA	2021	1,86	44,80%	23,58	5,49%	9,94%	SI
HOF CONSULTORES	2021	3,35	35,70%	19,57	11,07%	17,21%	SI
CENTRO NACIONAL DE PROYECTOS	2021	18,64	19,10%	144,72	94,30%	116,51%	SI
SIGMA GESTION DE PROYECTOS	2021	1,71	47,90%	39,26	14,90%	28,61%	SI
MOBILE CONSILTORIA EN MOVILIDAD	2021	4,57	21,80%	23,93	7,68%	9,81%	SI
INGECON SAS	2021	3,52	53,50%	276,5	15,39%	33,08%	SI
PROYECTOS TECNICOS LTDA	2021	3,83	32,30%	1169,65	12,25%	18,20%	SI
ARY BUSTAMANTE	2021	1,35	46,90%	INDETERM	6,18%	6,31%	SI
SEÑALVIAS SAS	2021	39,31	2,10%	INDETERM	6,18%	6,31%	SI
STEER DAVIS	2021	6,91	45,20%	1807,26	8,93%	16,29%	NO
VALORACION ECONOMICA AMBIENTAL	2021	3,96	34,60%	21,47	51,01%	77,98%	SI
GRUPO VIAL SAS	2021	5,26	23,00%	15,72	14,59%	18,95%	SI
IKON BANCA DE INVERSION	2021	6,08	56,20%	4,77	12,09%	27,67%	SI
INVELER CONSULTORIA	2021	2,88	52,60%	6627	7,43%	15,68%	SI
INCOPLAN	2021	3,89	31,60%	1124,63	12,22%	17,87%	SI
CONARCON	2021	1,71	64,60%	19,25	9,74%	27,53%	SI
BATEMAN INGENIERIA	2021	7,14	34,90%	9,84	8,84%	13,59%	SI
INGENIERIA Y DERECHO PARA LA MOVILIDAD	2021	6,44	14,70%	INDETERM	19,69%	23,08%	SI
T&T TRANSITO Y TRANSPORTE	2021	3,29	35,80%	51,04	21,62%	33,71%	SI
ANALYTICA MSE SAS BIC	2021	4,28	20,90%	34,97	13,00%	16,42%	SI
GSD PLUS	2021	1,91	41,30%	14,6	25,53%	43,51%	SI
APSA LTDA	2021	2,89	29,90%	7,26	15,77%	22,50%	SI
PROYECTO CIVIL INTEGRAL SA	2021	2,34	30,00%	213,96	11,09%	15,86%	SI
FREESTONE CONSTRUCCIONES SAS	2021	6,73	29,10%	10,04	22,87%	32,24%	SI
FERREIRA SAS	2021	2,73	44,90%	36,31	12,12%	22,00%	SI
NISSI SAS	2021	10,22	35,40%	8,87%	11,51%	17,81%	SI
PROTRAFFIC	2021	17,41	10,60%	17,18	6,31%	7,06%	SI
ACINCO INGENIERIA	2021	16,58	6,00%	3965	6,84%	7,27%	SI
INFRACOL INGENIERIA SAS	2021	7,08	35,00%	10,28	8,99%	13,83%	SI
MCKHERN INTERNATIONAL	2021	1,79	56,20%	130,89	13,21%	30,18%	SI
JOYCO SAS BIC	2021	4,80	40,50%	38,6	60,06%	10,20%	SI
SARAVIA BRAVO SAS	2021	3,30	30,30%	INDETERM	43,44%	62,34%	SI
AB SEÑALIZACION SAS	2021	5,20	32,70%	7,75	5,77%	8,58%	SI
FUNDACION NUEVA VIDA	2021	28,34	31,80%	601,04	10,24%	15,02%	SI

GATACA SAS	2021	28,34	31,80%	601,04	10,24%	15,02%	SI
CONSULTORES EN MOVILIDAD SAS	2020	122,77	15,00%	100,22	4,00%	4,00%	SI
C&M CONSULTORES	2020	4,59	15,00%	63936,55	22,00%	20,00%	SI
JORGE ANDRÉS PERDOMO CALVO	2021	65,91	22,50%	17,86	19,51%	25,17%	NO
JAVIER FERNANDO BASTIDAS	2021	2,93	34,10%	29988392,00	27,40%	42,09%	N/R
WG CONSULTORES SST S.A.S.	2021	1,24	75,00%	8,84	45,00%	11,00%	SI
CORPORACION DE PROFESIONALES ESPECIALIZADOS EN APOYO Y GESTION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y EMPRESARIAL	2019	1,05	93,00%	1,94	45,00%	2,00%	SI
SERVICIOS INTEGRALES PARA EL DESARROLLO ONG - SIGLA SID ONG	2021	9,75	31,00%	6,44	32,00%	22,00%	SI
MEDIA ARMONICA		**3,36**	**22,08%**	**5,270719345**	**11,97%**	**14,37%**	
MEDIA GEOMETRICA		**4,86**	**32,18%**	**67,95708286**	**15,17%**	**20,32%**	
PROMEDIO		**10,27**	**38,13%**	**388375,39**	**19,06%**	**26,22%**	

Con los datos encontrados se puede identificar que existen dispersiones por lo que se toman las medias más usadas para el análisis de datos sensibles, estos son la Media Geometría, el promedio y la media armónica. Del resultado anterior se concluye que para dar prioridad a la participación de oferentes se tomaran los indicadores cercanos a la media armónica.

De acuerdo con las recomendaciones de Colombia Compra y el Decreto 1860 de 2021 se establecen los siguientes indicadores financieros diferenciales para entidades clasificadas como MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres y para aquellas que **no están clasificadas** como MIPYMES:

A. <u>CAPACIDAD FINANCIERA REQUERIDA PARA ENTIDADES CLASIFICADAS COMO MIPYMES, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES</u>.

CAPITAL DE TRABAJO:

Se considera como aquellos recursos que requiere la empresa para poder operar, también es el excedente de los activos a corto plazo sobre los pasivos a corto plazo, es una medida de capacidad que tiene una empresa para continuar con el normal desarrollo de sus actividades a corto plazo, dada la condición de este proceso, y la cuantía, la Entidad requiere disponibilidad de recursos a corto plazo del oferente para garantizar su financiación por lo que se justifica necesidad de incluirlo como indicador adicional en este proceso.

Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. El indicador se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula

Capital de trabajo = Activo corriente - Pasivo corriente

Capital de trabajo >= 10% del presupuesto oficial

INDICADOR DE LIQUIDEZ:

El indicador de liquidez determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, el indicador se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$\boldsymbol{Liquidez} = \boldsymbol{ACTIVO\ CORRIENTE\ /PASIVO\ CORRIENTE}$$

LIQUIDEZ > 2.0

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de los activos corrientes de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los pasivos corrientes de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Liquidez = \frac{(\text{Activo Corriente } (1) \times \ \%\text{ de participación}) + \ (\text{Activo Corriente } (2) \times \ \%\text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Pasivo Corriente } (1) \times \ \%\text{ de participación}) + \ (\text{Pasivo Corriente } (2) * \ \%\text{ de participación}) + \cdots}$$

ENDEUDAMIENTO:

El indicador de endeudamiento tiene por objeto medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa, para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Endeudamiento\ Total = (Pasivo\ Total / Activo\ Total)\ X\ 100$$

ENDEUDAMIENTO < 65%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de los pasivos de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los activos totales de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Endeudamiento = \frac{(\text{Pasivo Total } (1) \times \ \%\text{ de participación}) + \ (\text{Pasivo Total } (2) \times \ \%\text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Activo Total } (1) \times \ \%\text{ de participación}) + \ (\text{Activo Total } (2) * \ \%\text{ de participación}) + \cdots}$$

RAZON DE COBERTURA DE INTERESES:

La razón de cobertura de intereses muestra la capacidad de una empresa para cubrir sus cargos por intereses, la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$COBERTURA\ DE\ INTERESES = UTILIDAD\ OPERACIONAL\ /GASTOS\ INTERESES$$

RAZON DE COBERTURA > 2

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los gastos de interés de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$RCI = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \%\text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Gastos interes } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Gastos interes } (2) * \%\text{ de participación}) + \cdots}$$

Nota: El proponente que no tenga gastos de intereses queda habilitado para este indicador porque no tiene intereses que cubrir.

- **CAPACIDAD ORGANIZACIONAL REQUERIDA:**

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

El indicador de Rentabilidad del Patrimonio muestra la tasa de rendimiento que obtienen los propietarios de la empresa, respecto de su inversión representada en el patrimonio, en promedio estas empresas cuentan rangos positivos, para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Rentabilidad\ del\ Patrimonio = \frac{Utilidad\ Operacional}{Patrimonio} \times 100\%$$

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO: ≥ 8%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma del patrimonio de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$RentabilidadPatrimonio = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \%\text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Patrimonio } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Patrimonio } (2) * \%\text{ de participación}) + \cdots}$$

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

El indicador de Rentabilidad del Activo mide los beneficios y utilidades generadas por los activos de la empresa, en promedio estas empresas cuentan rangos positivos, la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Rentabilidad\ del\ Activo = \frac{Utilidad\ Operacional}{Activo\ Total} \times 100\%$$

RENTABILIDAD DEL ACTIVO: ≥ 6%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma del activo total de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Rentabilidad del Activo = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \%\text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Activo total } (1) \times \%\text{ de participación}) + (\text{Activo Total } (2) * \%\text{ de participación}) + \cdots}$$

B. CAPACIDAD FINANCIERA REQUERIDA PARA ENTIDADES **NO CLASIFICADAS** COMO MIPYMES O EMPRENDIMIENTOS O EMPRESAS DE MUJERES – GRAN EMPRESA:

CAPITAL DE TRABAJO:

Se considera como aquellos recursos que requiere la empresa para poder operar, también es el excedente de los activos a corto plazo sobre los pasivos a corto plazo, es una medida de capacidad que tiene una empresa para continuar con el normal desarrollo de sus actividades a corto plazo, dada la condición de este proceso, y la cuantía, la Entidad requiere disponibilidad de recursos a corto plazo del oferente para garantizar su financiación por lo que se justifica necesidad de incluirlo como indicador adicional en este proceso.

Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo. Un capital de trabajo positivo contribuye con el desarrollo eficiente de la actividad económica del proponente. El indicador se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula

Capital de trabajo = Activo corriente - Pasivo corriente

Capital de trabajo >= 20% del presupuesto oficial

INDICADOR DE LIQUIDEZ:

El indicador de liquidez determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, el indicador se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$\boldsymbol{Liquidez = ACTIVO\ CORRIENTE\ /PASIVO\ CORRIENTE}$$

LIQUIDEZ > 3.5

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de los activos corrientes de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los pasivos corrientes de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Liquidez = \frac{(\text{Activo Corriente } (1) \times \ \% \text{ de participación}) + \ (\text{Activo Corriente } (2) \times \ \% \text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Pasivo Corriente } (1) \times \ \% \text{ de participación}) + \ (\text{Pasivo Corriente } (2) * \ \% \text{ de participación}) + \cdots}$$

ENDEUDAMIENTO:

El indicador de endeudamiento tiene por objeto medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa, para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Endeudamiento\ Total = (Pasivo\ Total / Activo\ Total)\ X\ 100$$

ENDEUDAMIENTO < 55%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de los pasivos de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los activos totales de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Endeudamiento = \frac{(\text{Pasivo Total } (1) \times \ \% \text{ de participación}) + \ (\text{Pasivo Total } (2) \times \ \% \text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Activo Total } (1) \times \ \% \text{ de participación}) + \ (\text{Activo Total } (2) * \ \% \text{ de participación}) + \cdots}$$

RAZON DE COBERTURA DE INTERESES:

La razón de cobertura de intereses muestra la capacidad de una empresa para cubrir sus cargos por intereses, la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$COBERTURA\ DE\ INTERESES = UTILIDAD\ OPERACIONAL\ /GASTOS\ INTERESES$$

RAZON DE COBERTURA > 4

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma de los gastos de interés de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$RCI = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \% \text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Gastos interes } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Gastos interes } (2) * \% \text{ de participación}) + \cdots}$$

Nota: El proponente que no tenga gastos de intereses queda habilitado para este indicador porque no tiene intereses que cubrir.

- **CAPACIDAD ORGANIZACIONAL REQUERIDA:**

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

El indicador de Rentabilidad del Patrimonio muestra la tasa de rendimiento que obtienen los propietarios de la empresa, respecto de su inversión representada en el patrimonio, en promedio estas empresas cuentan rangos positivos, para la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Rentabilidad\ del\ Patrimonio = \frac{Utilidad\ Operacional}{Patrimonio} \times 100\%$$

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO: ≥ 11%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma del patrimonio de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$RentabilidadPatrimonio = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \% \text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Patrimonio } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Patrimonio } (2) * \% \text{ de participación}) + \cdots}$$

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

El indicador de Rentabilidad del Activo mide los beneficios y utilidades generadas por los activos de la empresa, en promedio estas empresas cuentan rangos positivos, la oferta se calculará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$Rentabilidad\ del\ Activo = \frac{Utilidad\ Operacional}{Activo\ Total} \times 100\%$$

RENTABILIDAD DEL ACTIVO: ≥ 8%

En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, este indicador será el resultado de la suma de la utilidad operacional de cada integrante multiplicado por su porcentaje de participación dividido entre la suma del activo total de cada integrante, multiplicado por su porcentaje de participación.

$$Rentabilidad del Activo = \frac{(\text{Utilidad Operacional } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Utilidad Operacional } (2) \times \% \text{ de participación}) + \cdots}{(\text{Activo total } (1) \times \% \text{ de participación}) + (\text{Activo Total } (2) * \% \text{ de participación}) + \cdots}$$

NOTA 1: En el caso de las entidades sin ánimo de lucro con indicadores de capacidad organizacional mayor o igual a 0, se entenderá como habilitado.

NOTA 2: En el caso de las Entidades Sin Ánimo de Lucro (ESAL) que, presenten utilidad operacional negativa afectando el cálculo de los indicadores de Capacidad Organizacional con un resultado negativo, se consideran que cumplen con el requisito y se habilitan dentro del proceso de verificación de requisitos habilitantes, toda vez que la ausencia de lucro es una de las características fundamentales.

Elaboró:
Fabio Leonardo Ríos Díaz – Contratista Dirección de Comportamiento

Fabio Leonardo Rios Díaz
Firmado digitalmente por Fabio Leonardo Rios Diaz
Fecha: 2023.09.27 15:10:14 -05'00'

Luis Ernesto Sánchez Amaya – Contratista Dirección de Comportamiento.

María Carolina Díaz Gómez – Contratista Grupo Gestión Contractual

Revisó:
Magali Rosero Ortiz – Contratista de la Dirección General.

MAGALI ROSERO ORTIZ
Firmado digitalmente por MAGALI ROSERO ORTIZ