



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

ANÁLISIS DEL SECTOR PARA CONTRATAR LA ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE TRES BICI PARQUEADEROS Y TRES LAPICES GRABADORES DE METALES Y MADERA PARA EL FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE BOSA”.

OBJETO PARA CONTRATAR

El contrato que se pretende celebrar tendrá por *objeto* “REALIZAR LA ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE TRES BICI PARQUEADEROS Y TRES LAPICES GRABADORES DE METALES Y MADERA PARA EL FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE BOSA”.

PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo del contrato es de **un (1) mes**, contado a partir de la suscripción del acta de inicio respectiva, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

VALOR Y PRESUPUESTO

El valor total del contrato será el que resulte de la propuesta presentada por el proponente adjudicatario y será señalado en la minuta contractual, entendiéndose incluidos dentro del mismo: el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) y demás impuestos, tasas, contribuciones de carácter nacional y/o distrital legales, así como los costos directos e indirectos que conlleven las etapas precontractuales, contractual y post contractual.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

1. ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

Señala Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Reglamentario 1082 de 2015, denominado “Análisis del Sector Económico y de los oferentes por parte de las Entidades Estatales”, “Deber de análisis de las Entidades Estatales. La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de Análisis de Riesgo.

La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso”. Así mismo, mediante la expedición del Decreto Nacional 4170 de 2011, se crea la entidad Colombia Compra Eficiente, que entre sus funciones contempla: “(...) c. El desarrollo y difusión de las políticas, normas e instrumentos para facilitar las compras y promover la eficiencia (...)”, razón por la cual el 27 de febrero de 2014, dicha entidad actualizó la “Guía para la Elaboración de los Estudios de Sector” (Versión G-EES-02), que tiene por objeto, entre otras cosas, “(...) ser una guía para elaborar los estudios del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y para su análisis (...)”. Con base en lo anterior, el Fondo de Desarrollo Local de Bosa, elabora el presente análisis de sector, conforme a los lineamientos establecidos en dicha guía, de la siguiente forma:

1.1 ASPECTOS GENERALES

La Entidad Estatal debe revisar los aspectos generales del mercado del bien, obra o servicio que sean relevantes en el Proceso de Contratación. Para el efecto, Colombia Compra Eficiente recomienda analizar, entre otros, los siguientes contextos, los cuales pueden tener un alcance local, regional, nacional o internacional, dependiendo del Proceso de Contratación

Conforme al Decreto 037 de 2019 de la Secretaría Distrital de Movilidad, “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito. Con la implementación de los PIMS en las organizaciones se pretende tomar medidas para reducir los impactos generados por la movilidad y tener una base sobre la cual evaluar la efectividad de las acciones planteadas ya que los impactos de movilidad de las organizaciones están determinados por los modos de transporte más utilizados por los trabajadores, con esto se busca evitar viajes innecesarios, promover modos de transporte sostenibles, medir y hacer seguimiento al índice de movilidad ya que la dinámica actual de movilidad genera impactos negativos para las personas, para las organizaciones para el medio ambiente y para el desarrollo de la ciudad.

La Alcaldía local de Bosa busca incentivar la transformación de los hábitos de movilidad de los funcionarios, contratistas, ediles y demás personas que trabajan en las diferentes dependencias, encaminadas a mejorar la calidad de vida de los trabajadores desde las políticas corporativas de la entidad, con el fin de lograr beneficios como:

- ✓ Mayor productividad de los colaboradores
- ✓ Reducción en costos
- ✓ Reducción del ausentismo
- ✓ Ahorro en tiempo y costos asociados a la movilidad
- ✓ Mayor bienestar y menor estrés
- ✓ Optimización de las actividades personales.

Uno de los programas incluidos en el Plan de Movilidad sostenible es “*Al trabajo en Bici*” teniendo en cuenta que la Ley 1811 de 2016, promueve el uso de la bicicleta por parte de los servidores públicos, así como el espacio para bici parqueaderos.

Código: GCO-GCI-F089

Versión: 03

Vigencia desde: 14 de mayo de 2019

Página 2 de 16



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Actualmente la bicicleta se posiciona en las ciudades como uno de los principales medios de transporte y, más aún, en la nueva normalidad el distanciamiento social es el nuevo mandamiento capital urbano junto a la movilidad sostenible. El uso de la bicicleta permite cumplir ambos.

Frente a los nuevos retos que impone el covid-19 y la nueva normalidad, el uso de la bicicleta se hace fundamental para el distanciamiento social y así evitar el contacto cercano con otras personas.

Por último, el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte cotidiano se acompaña con el proceso de marcado y registro de bicicletas, herramienta complementaria y necesaria para promover dicho uso en pro de la seguridad de los bici usuarios.

1.2 ASPECTOS ECONÓMICOS:

La bicicleta se consolidó como una solución real a los problemas de movilidad de Bogotá¹. Ya no es extraño ver personas dirigirse en traje a sus oficinas en este medio de transporte, tampoco es sorpresa que más mujeres opten por el 'caballito de acero' para hacer sus desplazamientos.

El auge que ha tenido este medio de transporte en la ciudad durante los últimos años también ha traído una bonanza para las personas que viven de la bicicleta. Un estudio realizado por la Universidad Libre, en el cual se revela el perfil de la bici usuarios en la capital y los usos que los ciudadanos están dando a esta alternativa de transporte, reveló que al menos unos 835.000 bogotanos se mueven en 'bici', principalmente por la localidad de Kennedy, Suba, Bosa, Engativá, Fontibón y Ciudad Bolívar.

Según C40, una organización que se encarga de financiar proyectos para promover el uso de la bicicleta a nivel mundial, actualmente unas 34.000 personas lo hacen diariamente, por lo que la ciudad le ahorrará al cambio climático unas 67.000 toneladas de dióxido carbono desde ahora hasta el 2030.

Con más de 410 kilómetros de ciclo rutas, Bogotá se consolida como la primera ciudad en Latinoamérica con mayor número de kilómetros adecuados para el transporte en bicicleta, seguida de Rio de Janeiro con 307 kilómetros, Lima (141), Ciudad de México (128) y Quito (63).

De acuerdo con el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB), en la ciudad existen 149 empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas, generando el 87% del empleo relacionado con este producto.

Asimismo, señala que ligadas a este medio de transporte existen 39 sociedades y 76 personas naturales que se dedican a la fabricación del mismo, cubriendo el 13% restante de la fuerza laboral asociada al mercado de la bicicleta que es de 2.000 empleos aproximadamente.

Los anteriores datos le han permitido al Observatorio estimar que la economía de la bicicleta genera alrededor de 5.978 empleos en la ciudad. "Las localidades que más aportan son Chapinero, Santa Fe, Engativá y Usaquén", precisa y anota que alrededor del 70% de estos empleos se encuentran concentrados en la comercialización al por mayor.

El ODEB también señala que en una encuesta realizada a los empresarios de bicicletas estos comentaron que el

¹ El 'boom' del pedaleo tomó por sorpresa a importadores de bicis <https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-aumento-en-compras-de-bicicletas-tomo-por-sorpresa-a-importadores-529836>



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

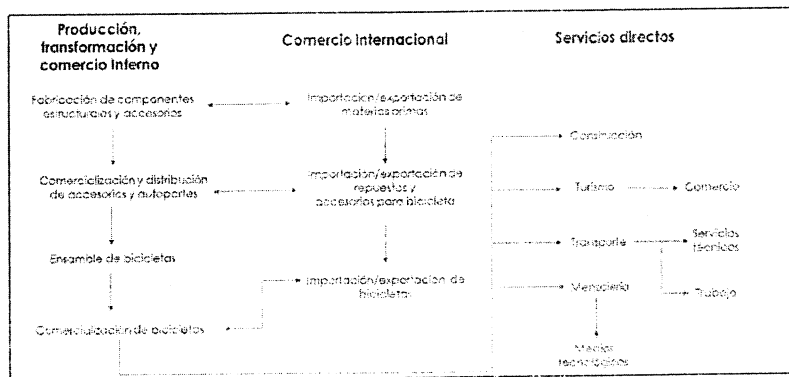
SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

mantenimiento de las mismas es la segunda actividad que más genera ingresos en estos establecimientos, después de la venta.

Para entender de mejor manera la incidencia real que tiene el uso de la bicicleta, es necesario conocer todas las etapas de los diferentes procesos que componen la cadena de producción de la bicicleta, y cuyo detalle se presenta a continuación:

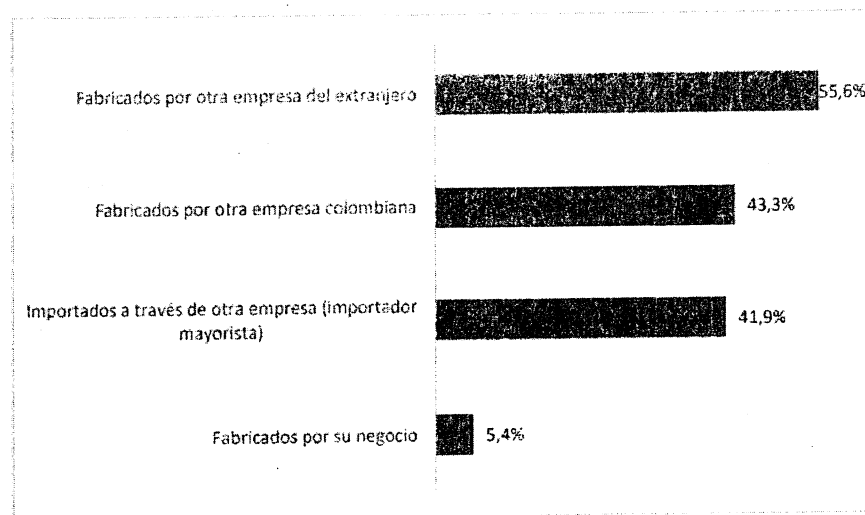
Ilustración 1 Cadena de producción de la bicicleta



Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Aun cuando el país produce y exporta gran cantidad de elementos asociados al mercado de la bicicleta, en la encuesta realizada a propietarios de locales comerciales, al indagar por la procedencia de los productos comercializados en los negocios, que alrededor del 55,6% comercializan productos fabricados por otra empresa del extranjero, (en su gran mayoría se comercian bienes hechos en China), mientras que el 43,3% dijo que son fabricados por otra empresa colombiana y tan solo el 5,4% fabrica la mercancía.

Gráfica 25 Procedencia de los productos comercializados en los negocios





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

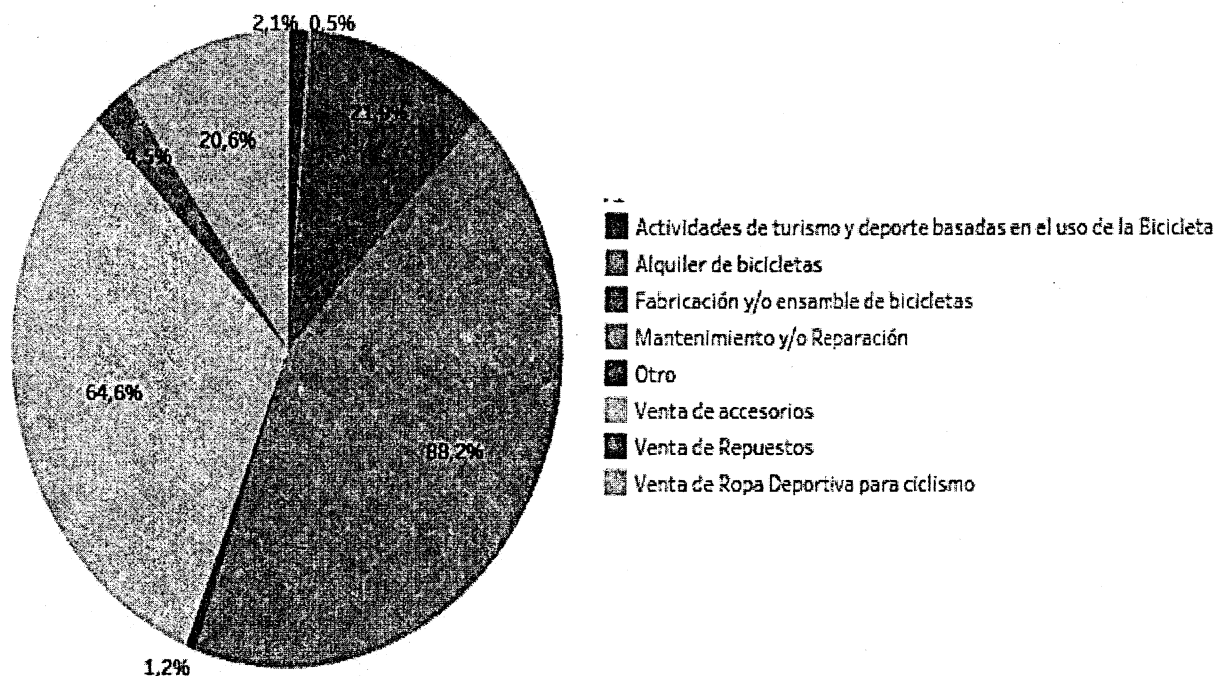
SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Dinámicas de la economía de la bicicleta

Considerando una muestra de 1.018 locales caracterizados, se evidenció que en su gran mayoría se presta más de un servicio por establecimiento, obteniendo así que alrededor del 88% prestan servicio de mantenimiento y/o reparación (generalmente pequeños talleres), el 64,6% vende accesorios, cerca del 22% fabrica y/o ensambla bicicletas, mientras que el 20,5% vende ropa deportiva asociada al ciclismo, y cerca del 4,5% comercia con repuestos como se puede ver en la siguiente gráfica.

Gráfica 26 Actividades comerciales desarrolladas en los negocios



Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Por otra parte, cerca del 55,2% (562 registros) conoce el estado de sus ventas mensuales, y al menos el 58,7% de las ventas oscilan entre 500 mil y 2 millones de pesos (diferenciados entre un 29,7% que corresponde a las ventas entre 1 y 2 millones y un 29,0% asociado a los ingresos entre 550 mil y 1 millón de pesos. Por otra parte, el 17,1 % manifiesta tener ventas entre los 2 y 5 millones de pesos., mientras que un 17.4% tienen ingresos mensuales superiores a los 5 millones de pesos.

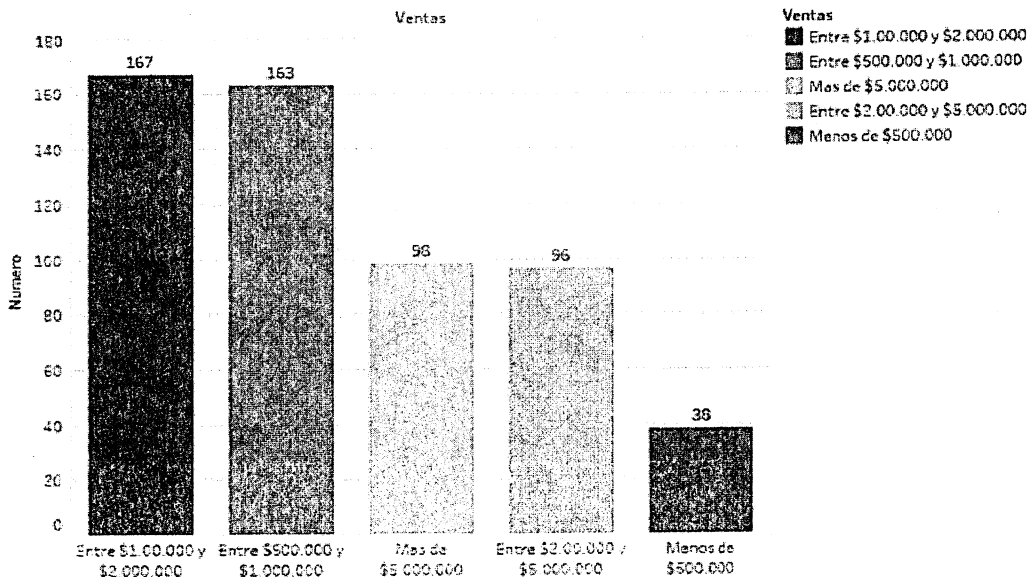


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Gráfico 27 Ventas declaradas por categorías de ingresos mensuales.



Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Aporte por localidad de la bicicleta en la economía de Bogotá

Cerca del 38% de los locales que manifestaron ingresos superiores a los 5 millones de pesos se ubican en la localidad de Puente Aranda. Entre tanto en las localidades de Barrios Unidos y Puente Aranda se localizaron cerca del 56% de los comercios que indicaron ventas entre los 2 y 5 millones de pesos. El 27% de los negocios que manifestaron ventas mensuales entre 1 y 2 millones de pesos se ubican en la localidad de Kennedy. Así mismo, cerca del 42% de los negocios con ingresos mensuales entre 500 mil y 1 millón de pesos se encuentran en las localidades de Bosa y Kennedy. Finalmente, el 23% de los negocios con ingresos inferiores a los 500 mil pesos se ubican en Bosa.

Un hecho importante de los resultados anteriores, es que la localidad Puente Aranda es una zona industrial de la ciudad, en la cual, se prevé un mayor flujo de usuarios que usan la bicicleta como medio de transporte para su trabajo, esto puede ser un factor que influya en las ventas a diferencia de las otras localidades como Bosa y Kennedy entre otras, que son de mayoría residencial.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Tabla 13 Ubicación de los comercios en función de las ventas

Localidad	No sabe/ No responde	Menos de \$500.000	Entre \$500.000 y \$1.000.000	Entre \$1.000.000 y \$2.000.000	Entre \$2.000.000 y \$5.000.000	Mas de \$5.000.000
ANTONIO NARIÑO	0%	0%	2%	0%	3%	0%
BARRIOS UNIDOS	14%	0%	3%	4%	29%	25%
BOSA	5%	23%	19%	4%	1%	0%
CANDELARIA	0%	0%	0%	1%	0%	0%
CHAPINERO	2%	0%	0%	0%	4%	19%
CIUDAD BOLIVAR	5%	3%	2%	1%	0%	0%
ENGATIVA	16%	2%	8%	8%	4%	0%
FONTIBON	0%	16%	5%	4%	0%	0%
KENNEDY	15%	14%	23%	27%	6%	0%
LOS MARTIRES	11%	3%	0%	3%	17%	6%
PUENTE ARANDA	2%	2%	6%	12%	27%	38%
RAFAEL URIBE URIBE	0%	15%	5%	1%	0%	0%
SAN CRISTOBAL	0%	2%	3%	2%	1%	0%
SANTA FE	2%	2%	0%	1%	0%	6%
SUBA	17%	6%	13%	12%	0%	0%
TEUSAQUILLO	0%	0%	1%	2%	0%	0%
TUNJUELITO	7%	14%	3%	4%	1%	0%
USAQUEN	5%	2%	4%	4%	6%	6%
USME	0%	2%	3%	0%	0%	0%

Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

En consecuencia, factores como el flujo de bici usuarios puede incidir en las ventas y por ende en la decisión de los administradores o propietarios de los negocios respecto a la ubicación de los locales, sin embargo, existen otros factores que determina los niveles de ingreso.

Tal vez, el factor de mayor relevancia tiene que ver con la ubicación, seguido del comercio del sector y el flujo de personas. Nótese que en la mayoría de las localidades donde se realizó la caracterización, es una de las categorías con mayor valoración, seguido del comercio en el sector y el flujo de personas.

Un hecho atribuible a este resultado, es que la dimensión ubicación es un factor que indirectamente incluye los otros aspectos mencionados en la caracterización (tales como flujo de personas, comercio, transporte, vías, etc.); razón por la cual, los encuestados los encuestados le dan una mayor valoración.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Tabla 14 Valoración de beneficios respecto a la ubicación de los negocios por localidad.

Localidad	Comercio del sector	Flujo de personas	Prestigio del sector (trayec..	Transporte público	Ubicación	Vías de acceso	Otro
ANTONIO NARIÑO	14%	29%	7%	0%	50%	0%	0%
BARRIOS UNIDOS	18%	7%	12%	2%	41%	7%	0%
BOSA	12%	23%	32%	2%	40%	10%	1%
CANDELARIA	17%	17%	33%	0%	33%	0%	0%
CHAPINERO	6%	18%	18%	0%	41%	12%	6%
CIUDAD BOLIVAR	12%	38%	0%	0%	38%	12%	0%
ENGATIVA	11%	18%	9%	3%	42%	17%	0%
FONTIBON	8%	26%	14%	0%	39%	14%	0%
KENNEDY	8%	16%	17%	1%	42%	15%	0%
LOS MARTIRES	21%	17%	18%	0%	41%	3%	0%
PUENTE ARANDA	22%	14%	23%	0%	35%	6%	1%
RAFAEL URIBE URIBE	2%	23%	2%	0%	48%	25%	0%
SAN CRISTOBAL	8%	15%	4%	4%	35%	35%	0%
SANTA FE	31%	19%	13%	0%	31%	6%	0%
SUSA	21%	11%	22%	1%	38%	7%	1%
TEUSAQUILLO	8%	8%	0%	0%	35%	16%	1%
TUNJUELITO	16%	27%	9%	4%	35%	16%	0%
USAQUEN	7%	20%	9%	4%	30%	16%	3%
USME	12%	5%	13%	0%	42%	8%	0%

Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Dinámica de empleabilidad

Respecto a la mano de obra requerida por el mercado, cabe resaltar que los negocios que reportaron ganar más de 5 millones de pesos mensuales, representaron cerca del 36% del total de negocios que reportaron esta información. De acuerdo con la siguiente gráfica, los comercios que pertenecen a esta categoría, contrataron una tercera parte más de personal con respecto a los demás negocios.

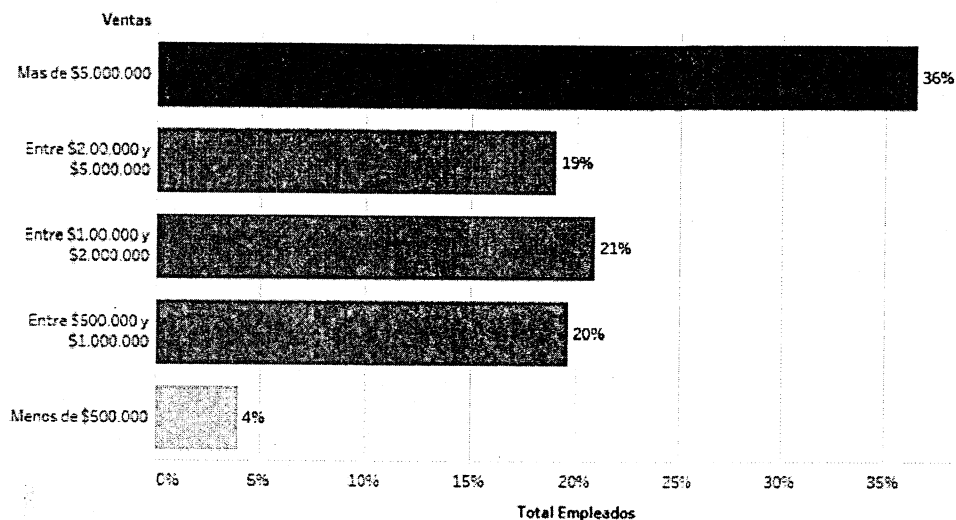


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Gráfica 31 Total, de empleados por categoría de ventas



Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Así mismo, el 76% de la mano de obra contratada fueron hombres y en una menor proporción, el 24% fueron mujeres, siendo los cargos relacionados con las ventas y administración los de mayor ocupación (89%) por parte de esta últimas, mientras que las labores relacionadas con actividades operativas han sido desarrolladas casi en su totalidad (96%) por hombres.

Tabla 15 Empleabilidad por genero

Hombres	2882	76%
Mujeres	888	24%
Total	3770	100%

Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Aporte al empleo

La bicicleta constituye un mercado aún en formación y en proceso de crecimiento asociado al auge de su uso y a la diversificación de las actividades económicas relacionadas por ejemplo a la comercialización de ropa deportiva, accesorios o la creación de nuevos servicios en la ciudad como el bici - turismo.

Para la cuantificación del empleo relacionado con el sector de la bicicleta, la investigación partió de las actividades económicas identificadas como parte de la cadena productiva de la bicicleta y buscó identificar a través de diferentes fuentes la información para establecer la cantidad de personas empleadas.

Si bien se encontraron dificultades debidas a la falta de desagregación de la información específica relacionada a la bicicleta o carencia de información sistemática y oficial en otros sectores, se realizó un estimativo del empleo directo

Código: GCO-GCI-F089

Versión: 03

Vigencia desde: 14 de mayo de 2019

Página 9 de 16



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

cercano a los 32.000 empleos.

Tabla 18.- Estimativo de empleo asociado a la bicicleta

Item	Empleos	Fuente
1. Fabricación de Bicicletas, partes, repuestos.	228	CCB – Código 3092 (*)
2. Comercialización al por menor	2.722	CCB Código 4762 (*)
3. Talleres de mantenimiento y repuestos	1.948	Encuesta SDE-OBE
4. Ciclovía (Guardianes - advos IDRD)	372	IDRD
Operarios	210	
Ventas autorizadas	210	
5. Bici taxi	2.214	Censo Secretaría de Movilidad 2019 (solo pedal) **
6. Tiendas de viveres y establecimientos misceláneos, droguerías y similares	10.973	CCB – CIU 4711 y 4719 (*) Encuesta SDE-OBE
7. Alquiler y arrendamiento de equipo deportivo	193	CCB – CCI 7721 (*)
8. Servicios por internet (plataformas)	12.000	Estimado
9. Policía en Bicicleta	220	SDM
TOTAL EMPLEO ESTIMADO	31.290	

Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

(*)CCB Registro Mercantil 1er trimestre 2019

(**)SDM 2019 Censo de Bicitaxismo. Se toma solo la participación de bicitaxis a pedal, descartando asistidas o eléctricas

Esta cifra puede tener algunos subregistros y otras fuentes que no fueron consideradas. En relación con la producción, no fueron tenidas en cuenta actividades relacionadas con la producción y procesado de acero (producción de marcos de bicicleta y similares) por ser marginal su participación; por esta razón solo se tuvo en cuenta el código CIU 3092; igual en comercio al por mayor y operadores turísticos donde el rubro de bicicletas representa todavía un muy bajo porcentaje de las ventas y podría llevar a una sobreestimación.

De igual forma es importante resaltar el uso intensivo de la bicicleta asociado a procesos de distribución y domiciliación por plataformas tecnológicas (tipo Rappi, UberEats, etc.); al respecto es importante aclarar que si bien se tienen en cuenta con un estimativo conservador para el cálculo (dado el potencial exponencial de crecimiento), la investigación se margina de la discusión alrededor del tipo de contratación y la calidad de la misma. Sin embargo,

Código: GCO-GCI-F089

Versión: 03

Vigencia desde: 14 de mayo de 2019

Página 10 de 16



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

ésta coincide en general con el tipo de empleo asociado a la bicicleta, con presencia de altos niveles de informalidad, en especial en lo relacionado con mantenimiento, venta de repuestos y domicilios que coinciden con microempresas de baja productividad. Igual sucede con el nivel educativo del personal que mayoritariamente cuenta con bachillerato.

Por último, es importante rescatar el esfuerzo del Distrito en la promoción de la bicicleta. Dentro de las áreas misionales de entidades como la Secretaría de Movilidad, Transmilenio, Secretaría de Educación, entre otras se cuenta con personal asignado con funciones específicas orientadas al desarrollo de los programas enunciados en el capítulo 4.4 de este documento. A manera de ejemplo, la ciclovía constituye una fuente de empleo desde el sector público. El Instituto Distrital para la Recreación y Deporte – IDRD – lidera el funcionamiento y operación de las ciclorutas de la ciudad. Para el efecto, además de su personal de planta vinculó en 2019 mediante contratos de prestación de servicios a 372 personas distribuidas así:

Cargo	Cantidad
Administrativos, supervisores y de apoyo	14
Gestor Líder de Ruta en Ciclovía	30
Guardián Orientador de Ciclovía	328
Total Contratistas Cicloruta	372

Fuente: http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files/articulos/caracterizacion_de_la_economia_de_la_bicicleta_en_bogota.pdf

Beneficios y costos económicos por el uso de la bicicleta

El uso de la bicicleta genera externalidades positivas para el conjunto de la sociedad, más allá de los beneficios asociados a la movilidad. Estas se relacionan directamente con mejoras en la calidad del aire, la disminución de emisiones de CO₂, reducción de causas de morbilidad y mortalidad por contaminación del aire y mayor actividad física y en costos directos relacionados con la construcción e infraestructura y operación). Sin embargo, esta es una imagen incompleta de los costos y beneficios sociales totales del aumento de uso de la bicicleta. Hay una amplia gama de otros beneficios que se pueden esperar de este escenario, muchos de los cuales son difíciles de cuantificar y que superan el alcance de la investigación en aspectos tales como la reducción del ruido, o efectos sobre la productividad laboral, por citar solo algunos ejemplos.

1.2.1 AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR

Las entidades y organismos de carácter público, privado y mixto, considerando su nivel jerárquico, jurisdicción territorial y ámbito de actividades, que componen el sector son:

Por parte del Estado

- ^ Ministerio de transporte
- ^ Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
- ^ Entidades públicas departamentales y municipales (Gobernaciones, Alcaldías)
- ^ Instituto Nacional de Vías-INVIAS

Por parte de la Sociedad Civil



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

- Λ ANDI, Asociación Nacional de Industriales
- Λ FENALCO, Federación nacional de Comerciantes
- Λ Consejos Locales

1.3 VARIABLES ECONÓMICAS QUE AFECTAN EL SECTOR

Entorno Macroeconómico²

La afectación a la salud pública y al normal funcionamiento de la economía, ocasionada por la pandemia del Covid-19 y las medidas de aislamiento social que buscan contener sus impactos, han llevado a que diferentes analistas pronostiquen una contracción económica para 2020. En el escenario base, el Fondo Monetario Internacional proyecta que la tasa de crecimiento global sería de -3%, y que todos los países presentarían fuertes reducciones en sus economías.

La paralización de la industria de construcción por el COVID-19 se ve reflejado en altos niveles de desempleo. El sector construcción en América Latina y el Caribe representa una parte importante del gasto en inversión pública y una fuente significativa de empleos. En promedio, los países latinoamericanos invierten el 28% del gasto total en infraestructura pública de transporte, incluye transporte terrestre, ferroviario, aéreo y otros; y el 19.7% en construcción de viviendas y de servicios comunitarios como redes de suministro público de agua y alumbrado eléctrico. Según la OIT, en América Latina y el Caribe, al 2018 el sector construcción empleó directamente al 7.5% de la PEA.

Además, la inversión en construcción tiene un efecto multiplicador en la economía, generando empleo indirecto y dinamiza otras industrias que forman parte de la cadena de producción. Así mismo, este sector emplea una alta proporción de la población no calificada y vulnerable socioeconómicamente que depende de los ingresos diarios, afectando a poblaciones que no cuentan con un “colchón económico” que les permita mantenerse por un tiempo prolongado.

Política Monetaria³

La política monetaria en Colombia tiene como objetivo mantener una tasa de inflación baja y estable, y alcanzar el máximo nivel sostenible del producto y del empleo. De esta forma, la política monetaria cumple con el mandato de la Constitución de velar por mantener el poder adquisitivo del peso y contribuye a mejorar el bienestar de la población.

Para lograr sus objetivos, el Banco de la República sigue un esquema de inflación objetivo en un régimen de tipo de cambio flexible. Bajo este esquema, las acciones de política monetaria están encaminadas a que la inflación futura se sitúe en la meta fijada en el horizonte de política. En Colombia, dicha meta fue fijada por la Junta Directiva del Banco de la República JDBR en 3% (con un margen admisible de desviación de ± 1 punto porcentual). Esta meta se refiere a la inflación de precios al consumidor, que se mide estadísticamente como la variación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Con el objetivo de alcanzar la meta de inflación, el Banco de la República fija la tasa de interés de referencia, también conocida como tasa de interés de política monetaria o de intervención. El Banco ajusta la oferta de dinero para garantizar que el Indicador Bancario de Referencia (IBR) a un día esté cerca de la tasa de interés de política

² Reporte de Estabilidad Financiera del 2020 Banco de la República

³ <https://www.banrep.gov.co/es/politica-monetaria>



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

monetaria. Los cambios en la tasa de referencia afectan la inflación y el crecimiento de corto plazo a través de distintos mecanismos de transmisión.

La flexibilidad del tipo de cambio que acompaña el esquema de inflación objetivo tiene dos objetivos. Primero, le permite al Banco de la República tener una política monetaria independiente que tenga en cuenta la situación de la economía colombiana y que le posibilite cumplir con sus funciones constitucionales. Segundo, la tasa de cambio flexible suaviza el efecto que choques externos, como variaciones en el precio internacional del petróleo, podrían tener sobre la economía.

Política Cambiaria⁴

La flexibilidad cambiaria es considerada un elemento crucial para el logro de una tasa de inflación baja y estable, y la preservación de la estabilidad financiera y del sistema de pagos. La tasa de cambio opera como una variable de ajuste *ante los choques que recibe la economía, reduciendo la volatilidad de la actividad económica*. De igual forma, la flexibilidad cambiaria permite utilizar de forma independiente la tasa de interés como un instrumento para acercar la inflación y el producto a sus valores deseados. Por último, reduce los incentivos a la toma excesiva de riesgo cambiario por parte de los agentes de la economía, lo cual es primordial para mantener la estabilidad financiera.

No obstante lo anterior, el Banco de la República como autoridad cambiaria tiene la potestad de intervenir en el *mercado de divisas* buscando incrementar el nivel de reservas internacionales para reducir la vulnerabilidad externa y mejorar las condiciones de acceso al crédito externo; así como mitigar movimientos de la tasa de cambio que no reflejen claramente el comportamiento de la economía y que puedan afectar negativamente la inflación y la actividad económica; y moderar desviaciones rápidas y sostenidas de la *tasa de cambio* respecto a su tendencia con el fin de evitar comportamientos desordenados de los mercados financieros.

Política Fiscal⁵

A través de la Política Fiscal, el Estado cumple con tres grandes funciones:

- ✓ La reasignación de recursos Eficiencia
- ✓ La redistribución del ingreso Equidad
- ✓ La estabilización Macro y el estímulo al crecimiento económico

Sus instrumentos se manifiestan a través del manejo de los **impuestos** (tarifas, bases gravables, exenciones etc. También mediante los precios administrados por el Estado: gasolina, tarifas servicios, cotizaciones a la SS, etc.), mediante la decisión del **gasto público** en diversos programas: educación, salud, pensiones, justicia, seguridad y defensa, infraestructura, etc, y el manejo de la **deuda pública** que termina afectando el mercado de capitales y la macroeconomía.

Hablando propiamente del instrumento de política fiscal denominado gasto público, se define como aquel enfocado en servicios básicos del Estado como la seguridad y defensa, justicia, capital humano (educación, R&D), salud, infraestructura. Estimula el uso y la acumulación de los factores básicos (capital y trabajo), su productividad y el progreso tecnológico.

Variación del salario mínimo legal vigente -SMMLV

⁴ <https://www.banrep.gov.co/es/politica-intervencion-cambiaria>

⁵ https://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/11_Politica_fiscal.pdf



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Cuando los procesos de contratación incluyen más de una vigencia presupuestal, el aumento del SMMLV puede afectar la economía de la empresa en términos de costos operativos asociados a la mano de obra cualificada, por lo que es importante proyectar estos cambios dentro del balance presupuestal de la compañía para evitar pérdidas. A continuación, se observa el histórico de la variación del SMMLV en los últimos 30 años:

Tabla No 5 Variación Histórica SMMLV

AÑO	S.M.M.L.V (\$)	AÑO	S.M.M.L.V (\$)	AÑO	S.M.M.L.V (\$)	AÑO	S.M.M.L.V (\$)
1990	\$ 41.025	2000	\$ 260.100	2010	\$ 515.000	2020	\$ 877.803
1991	\$ 51.716	2001	\$ 286.000	2011	\$ 535.600		
1992	\$ 65.190	2002	\$ 309.000	2012	\$ 566.700		
1993	\$ 81.510	2003	\$ 332.000	2013	\$ 589.500		
1994	\$ 98.700	2004	\$ 358.000	2014	\$ 616.000		
1995	\$ 118.934	2005	\$ 381.500	2015	\$ 644.350		
1996	\$ 142.125	2006	\$ 408.000	2016	\$ 689.454		
1997	\$ 172.005	2007	\$ 433.700	2017	\$ 737.717		
1998	\$ 203.826	2008	\$ 461.500	2018	\$ 781.242		
1999	\$ 236.460	2009	\$ 497.000	2019	\$ 828.116		

1.4 ASPECTOS TÉCNICOS

Los aspectos técnicos se encuentran descritos en el documento denominado *anexo técnico*, documento que, al igual que el presente estudio, hace parte integral del estudio previo del proceso a contratar.

1.5 ASPECTOS REGULATORIOS

La normatividad técnica que se aplica para el presente proceso de selección se detalla en los capítulos (apéndices) técnicos que hacen parte del pliego de condiciones, sin embargo, para el presente proceso de contratación, además de las normas generales que se relacionan en los Estudios Previos, aplica el siguiente marco regulatorio:

- ∧ Constitución Política de 1991
- ∧ Ley 80 de 1993, Estatuto General de la Contratación Pública
- ∧ Ley 734 de 2002, Nuevo Código Único Disciplinario
- ∧ Ley 489 de 1998, Sistema de Desarrollo Administrativo
- ∧ Ley 190 de 1995, Estatuto Anticorrupción
- ∧ Ley 1150 de 2007, por medio del 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 de recursos públicos
- ∧ Ley 1474 de 2011, por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- ∧ Decreto 1082 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto único reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional
- ∧ Ley 1811 de 2016

Código: GCO-GCI-F089

Versión: 03

Vigencia desde: 14 de mayo de 2019

Página 14 de 16



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

Decreto 037 de 2019 de la Secretaria Distrital de Movilidad

1.6 ESPECIFICACIONES DE CALIDAD

La Alcaldía Local de Bosa, requiere que se lleve a cabo un proyecto de alta calidad en donde primen las siguientes características:

- Que se cumpla con su objetivo y satisfacción del propósito.
- Los elementos para entregar se realicen en el tiempo establecido El consumo de los recursos se lleve a cabo de acuerdo al plan de acción.
- El presupuesto fijado inicialmente para el proyecto sea respetado y no se necesite de ninguna ampliación.
- Se cumplan con las obligaciones específicas y generales dadas en los estudios previos.

2. ESTUDIO DE LA OFERTA

2.1. ¿QUIÉN VENDE?

Se realizó la consulta con empresas enfocadas a este tipo de bien y/o servicio, en la plataforma SECOP 2, donde se encontraron los siguientes posibles oferentes:

- INGENIERIA Y DISEÑOS CORTES SAS
- METEX SAS
- AVANCE SERVICIOS
- ONEPRO
- SOLUCIONES URBANAS
- HABITISSIMO
- DISURBANOS

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

3.1 ¿CÓMO HA ADQUIRIDO LA ENTIDAD ESTATAL EN EL PASADO ESTE BIEN, OBRA O SERVICIO?

Con base en la información obtenida en la plataforma SECOP (Sistema Electrónico Contratación Pública), se evidencia que la Alcaldía Local de Bosa no se han adelantado convocatorias con objetos similares al de la presente contratación, no obstante se evidencia la existencia de procesos que guardan similitud adelantados por otras alcaldías locales de la ciudad de Bogotá, por lo que se elaboró la siguiente tabla que resume la información de procesos de contratación realizados por alcaldías locales en el pasado similares al del objeto del presente análisis del sector:

Procesos de contratación similares realizados en el pasado por las Alcaldías Locales

ENTIDAD	No PROCESO	OBJETO	MODALIDAD	VALOR	PLAZO
ALCALDÍA LOCAL DE USAQUEN	FDLUSA-MC-014-2019	ADQUIRIR BICICLETEROS PARA LAS SEDES DE LA ALCALDÍA LOCAL DE USAQUEN	MÍNIMA CUANTÍA	\$ 2.732.932	2 MESES

Código: GCO-GCI-F089

Versión: 03

Vigencia desde: 14 de mayo de 2019

Página 15 de 16



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

ALCALDÍA LOCAL DE BOSA CONTRATACIÓN MÍNIMA CUANTÍA

3.2 ¿CÓMO ADQUIEREN LAS ENTIDADES ESTATALES Y LAS EMPRESAS PRIVADAS ESTE BIEN, OBRA O SERVICIO?

Con base en la información obtenida en el SECOP 2 (Sistema Electrónico Contratación Pública), se elaboró la siguiente tabla que resume la información de procesos de contratación realizadas por otras entidades estatales similares al del objeto del presente análisis del sector:

Tabla No 6 Procesos de contratación con objeto igual al de la presente convocatoria

Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Fase actual	Modalidad de Selección	Cuantía
ALCALDIA MUNICIPAL DE CHIA	MC-031-2020	IMPLEMENTACIÓN DE DISPOSITIVOS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE (BICICLETEROS EN EL CENTRO DE DESPACHO)	Presentación de oferta	Mínima Cuantía	20.000.000 COP
MINISTERIO DE CULTURA	MC SMC 097 2015	ADQUISICIÓN DE BICICLETEROS PARA LAS DIFERENTES SEDES DEL MINISTERIO DE CULTURA	ADJUDICADO	Mínima Cuantía	4.830.000
INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE	IDRD-SAF-IP-099-2017	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE BICICLETEROS PARA SER UBICADOS EN EL PARQUEADERO INTERNO DE LA SEDE ADMINISTRATIVA DEL IDRD EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE.	ADJUDICADO	Mínima Cuantía	2,450,141

Elaboró	Dependencia	Firma
Nelson Javier Argüelles Palacios	Profesional Planeación-Análisis Sector FDLB	
Revisó	Dependencia	Firma
Wilmar José Valencia	Profesional Transversal FDLB	
Katherin Paola Moyano	Profesional Área de Planeación FDLB	