Pereira, abril de 2021

Doctor
CARLOS ALBERTO MAYA LOPEZ
Alcalde Municipal
Ciudad

Ref: ANÁLISIS DEL SECTOR

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. Del Decreto 1082 de 2015 que dispone que las entidades estatales en la etapa de planeación deben realizar un análisis para conocer el sector relativo al objeto que se pretende contratar y siguiendo las indicaciones dadas por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente mediante instructivo publicado en el SECOP, el Municipio de Pereira Secretaría de Educación, se permite hacer el siguiente análisis del sector:

1. ANÁLISIS DEL MERCADO:

1.1. Aspectos generales del mercado:

1.1.1. La importancia del sector en el contexto local y nacional:

El servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial se encuentra reglamentado bajo el Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 431 de 2017, en el cual lo define como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable (…).Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica

Editar con WPS Office

contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente decreto.

Las empresas cuentan con un radio de acción nacional incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales y/o municipales. No obstante, para constancia de la celebración del contrato entre empresa y usuarios el conductor debe portar el extracto del contrato.

Con el Decreto 1079 del 2015 se ajustó la habilitación y funcionamiento de las empresas vinculadas a esta modalidad de transporte y se aumentó de 3 a 20% el porcentaje del parque automotor que debe ser de propiedad de las compañías y de los socios. En general, se fijaron mayores exigencias y controles para los servicios escolares y turísticos, y para el transporte de los usuarios del sistema de salud.

El Decreto 1079 del 2015 le puso por fin vida útil a estos vehículos: 20 años para el servicio empresarial y turístico y 15 años para el escolar; esto evitará que sigan operando automotores con 30 o 40 años de uso, casi siempre en malas condiciones mecánicas, por la falta de reglamentación.

El Decreto 431 del 14 de marzo de 2017, modifico el Decreto 1079 de 2015 y amplió a 20 años para el transporte escolar.

Los vehículos (carros, camionetas o microbuses) que presten servicio escolar deberán tener recorridos y paradas de conformidad con los contratos, adicionalmente, tendrán que cumplir requisitos técnicos y recomendaciones especiales como letreros colocados en la parte delantera, trasera y en los laterales con la leyenda “ESCOLAR".

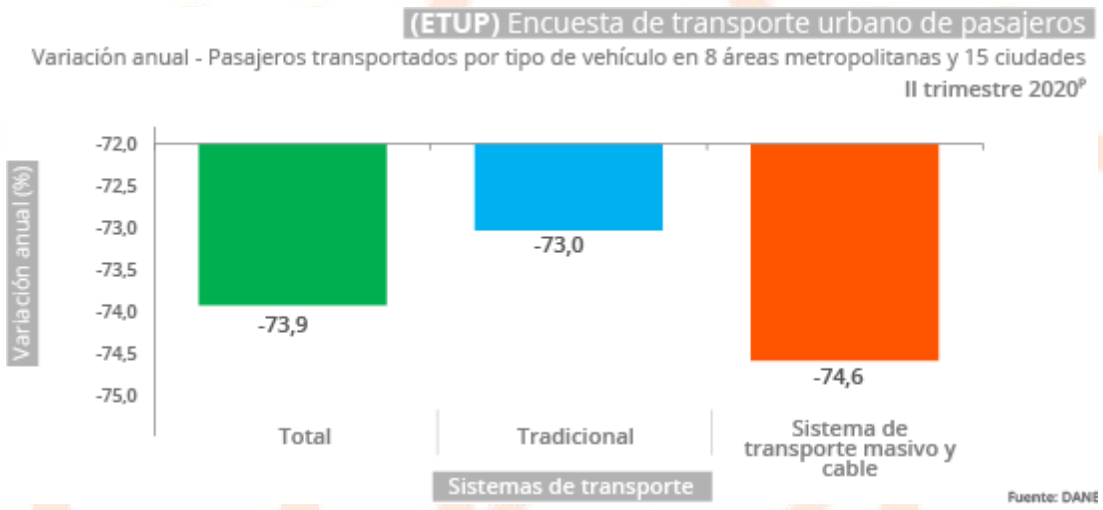
Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) II trimestre de 2020

La dinámica del sector transporte durante el segundo trimestre de 2020, presentó el siguiente comportamiento:

Durante el segundo trimestre de 2020, abril - junio, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 22.449 vehículos en servicio por mes, lo que representó una disminución de 34,0% con respecto al mismo trimestre de 2019. Por su parte, se transportaron 244.949

Editar con WPS Office

miles de pasajeros, lo que significó una disminución de 73,9% en comparación con el segundo trimestre de 2019.



Resultados Generales

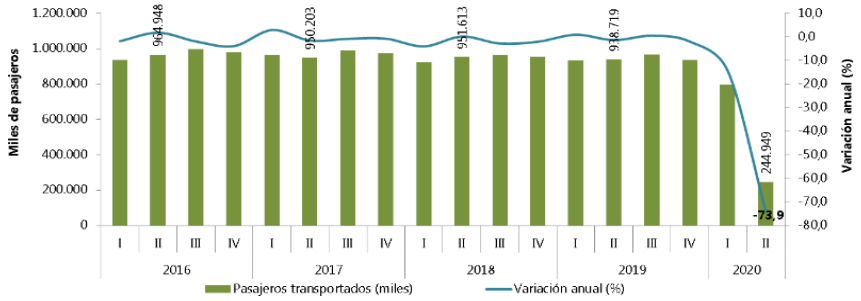
En el trimestre abril - junio de 2020, el 50,2% del parque automotor en servicio en el área de cobertura correspondió al transporte tradicional y 49,8% a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM).

En términos de utilización del servicio, 43,9% de los pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y 56,1% en los sistemas integrados de transporte masivo. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró Bogotá con el 36,7% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 12,4%.

Durante el segundo trimestre de 2020, abril -junio, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 22.449vehículos en servicio por mes, lo que representó una disminución de 34,0% con respecto al mismo trimestre de 2019.Por su parte, se transportaron 244.949miles de pasajeros, lo que significó una disminución de 73,9% en comparación con el segundo trimestre de 2019.

Editar con WPS Office

8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2020 P (II Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

En el trimestre abril –junio de 2020, el 50,2% del parque automotor en servicio en el área de cobertura correspondió al transporte tradicional y 49,8% a los sistemas integrados de transporte masivo (SITM)1. En términos de utilización del servicio, 43,9% de los pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y 56,1% en los sistemas integrados de transporte masivo. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró Bogotá con el 36,7% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 12,4%.

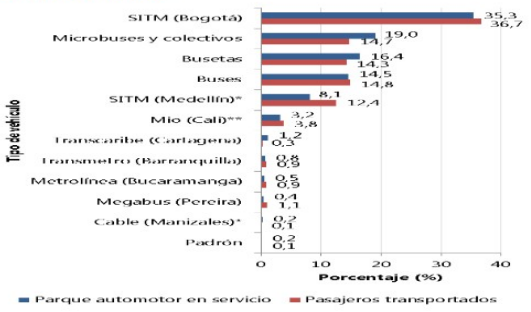
Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
II Trimestre (2019 – 2020) P

Tipo de vehículo	Variables	II Trimestre 2019	II Trimestre 2020P	Variación porcentual anual
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	38.992	38.322	-1,7
	Promedio mensual de vehículos en servicio	34.006	22.449	-34,0
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	938.719	244.949	-73,9
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	25.994	25.512	-1,9
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.751	11.258	-48,2
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	398.235	107.456	-73,0
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.999	12.809	-1,5
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.255	11.191	-8,7
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	540.484	137.493	-74,6

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Editar con WPS Office

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados II Trimestre de 2020 P



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
*Incluye SITM, metro, cable y tranvía.
** Incluye SITM y cable
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

En el segundo trimestre de 2020, los sistemas integrados de transporte masivo que presentaron la mayor disminución en el parque automotor en servicio fueron Pereira y Bucaramanga con -48,8% y-39,9% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó la mayor variación negativa en la ciudad de Cartagena y el área Metropolitana de Manizales con -92,6%y -79,5% respectivamente frente al mismo trimestre de 2019. En el segundo trimestre de 2020, en el transporte tradicional las busetas fueron el tipo de vehículo que registró la mayor disminución en el parque automotor en servicio (-54,0%) y en el número de pasajeros transportados (-77,0%), comparado con el mismo trimestre de 2019.

Transporte urbano área metropolitana de Pereira

Variación anual

El Transporte urbano en el área metropolitana de Pereira presentó una Variación anual en el segundo trimestre de 2020, el Sistema Megabus del área metropolitana de Pereira, contó con un promedio mensual de 97 vehículos en servicio, presentando una disminución de 48,8%, con respecto al mismo trimestre de 2019. De igual forma transportó 2.595 miles de pasajeros, equivalentes al 53,0% de los usuarios movilizados en el área metropolitana, lo que significó una disminución de 73,3% en el número de pasajeros transportados. Los buses troncales en servicio transportaron 1.377miles de usuarios, correspondientes al 28,1% del total de pasajeros movilizados en el área metropolitana. Por su parte, los buses alimentadores en servicio presentaron una disminución en el número de pasajeros transportados (-73,6%).

Editar con WPS Office

Cuadro 5. Parque automotor y pasajeros en el A.M. de Pereira
II Trimestre (2019 - 2020) P

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %
Área Metropolitana de Pereira	834	839	0,7	684	325	-52,5	18.235	4.896	-73,2
SITM Alimentador	163	163	0,0	149	80	-46,3	4.605	1.218	-73,6
SITM Troncal	47	47	0,0	41	17	-57,7	5.101	1.377	-73,0
Busetas	624	629	0,9	494	228	-53,9	8.529	2.301	-73,0

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Variación año corrido

En el periodo enero -junio 2020, el sistema de transporte urbano Megabus en el área metropolitana de Pereira, contó con un parque automotor en servicio de 131vehículos en promedio cada mes, disminuyendo 31,7% con respecto al período enero -junio 2019. De igual forma, transportó 11.095miles de pasajeros, lo que equivale al 53,2% de los usuarios en el área metropolitana. Comparado con el mismo periodo del año anterior presentó una disminución de 42,1% en el número de pasajeros transportados por el sistema.

Cuadro 6. Parque automotor y pasajeros en el A.M. de Pereira
Año corrido a junio (2019 - 2020) P

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados Miles		
	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %
Área Metropolitana de Pereira	835	843	0,9	682	475	-30,4	36.201	20.851	-42,4
SITM Alimentador	163	163	0,0	149	104	-30,0	9.071	5.237	-42,3
SITM Troncal	47	47	0,0	42	26	-37,7	10.097	5.857	-42,0
Busetas	625	633	1,3	491	345	-29,9	17.033	9.757	-42,7

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Variación doce meses

Durante los últimos doce meses a junio de 2020, el sistema de transporte urbano Megabus en el área metropolitana de Pereira, contó con un parque automotor en servicio de 160vehículos en promedio cada mes, disminuyendo 10,6% con respecto al mismo periodo del año 2019. De igual forma, transportó 31.550 miles de pasajeros, lo que equivale al 52,9% de los usuarios en el área metropolitana.

Editar con WPS Office

Cuadro 7. Parque automotor y pasajeros en el A.M. de Pereira
Acumulado doce meses a junio (2019 - 2020) P

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %	2019	2020P	Variación %
Área Metropolitana de Pereira	821	844	2,9	674	584	-13,3	72.703	59.609	-18,0
SITM Alimentador	154	163	6,2	140	126	-10,0	17.926	14.858	-17,1
SITM Troncal	42	47	11,9	39	34	-12,8	20.464	16.692	-18,4
Busetas	625	634	1,5	495	425	-14,3	34.313	28.059	-18,2

Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

1.1.2. Datos históricos de desempeño del sector:

Uno de los servicios de transporte público regulados, es el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el cual presta el servicio escolar, empresarial, y turístico. Se han detectado problemas con la prestación de este tipo de servicio, entre los cuales se encuentran deficiente información por parte de las Autoridades para basar decisiones de política y el control de la operación, incentivo normativo para promover un esquema netamente afiliador que desvirtúa la misión real empresarial, desarticulación de las actuaciones entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y Superintendencia de Puertos y Transporte, habilitación de empresas sin sujeción a la demanda real del servicio, no cumplimiento de la normatividad a nivel empresarial y alta disposición de informalidad de los propietarios de los vehículos, entre otros.

Según el reporte Final de Consultoría de ICOVIAS, "se encontraban habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial - DT de Cundinamarca, el 13% en la DT de Antioquia, el 11% en la del Valle, el 8% en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37% se encuentras habilitadas en las otras 16 territoriales del País. La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 675% a una tasa del 61% anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5% hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa corresponde al 2,8% anual.

De la base de vehículos vinculados, suministrada por el MT y cuya fuente es el RUNT, se extrae que la cantidad de vehículos registrados en la modalidad del transporte especial son 66.067 unidades de las cuales el 35% son microbuses, el

Editar con WPS Office

34% son camionetas, el 16% son buses, el 8% son busetas, el 4% son automóviles y el 3% son camperos. (Tomado del Informe Final, consultor ICOVIAS LTDA, septiembre 2012. Págs. 13, 19 y 21).

En 2010, de los 39.806 vehículos activos, el 40,20% se encontraban ubicados en el área urbana de Bogotá, D. C., 12,24% se localizaban en el área metropolitana de Medellín, 8,62% en el área metropolitana de Barranquilla, 8,10% en el área urbana de Cali y 4,65% en Cúcuta y su área metropolitana. El restante 30,83% de los vehículos en servicio corresponde al conjunto del resto de las 23 ciudades censadas.

En 2010, el 94% del parque automotor en servicio correspondió al sistema de transporte tradicional (microbuses-colectivos, busetas y buses) y el 6% restante a los sistemas integrados de transporte masivo.

Durante el cuarto trimestre de 2012, el parque automotor de transporte urbano de pasajeros que prestó efectivamente el servicio, en las 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades analizadas, disminuyó 3,0% con relación al mismo período de 2011. Asimismo, el número de pasajeros transportados reportado por las empresas transportadoras disminuyó 3,0%.

En el cuarto trimestre de 2014, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros contó en promedio con 36.512 vehículos en servicio cada mes, registrando una reducción de 1,7% con respecto al mismo período de 2013. Por su parte, el número de pasajeros transportados alcanzó los 984,9 millones, presentando un incremento de 1,8%. En el año 2014 se transportaron en total 3.928,8 millones de pasajeros.

En el cuarto trimestre de 2015, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros contó con un promedio mensual de 35.039 vehículos en servicio, registrando una reducción de 5,2% con respecto al mismo período de 2014. Por su parte, el número de pasajeros transportados alcanzó los 1.047,6 millones, presentando un incremento de 5,1%.

En 2016, el transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, movilizo un total de 189 millones 953 mil de pasajeros.

Editar con WPS Office

Para el 2018 en Colombia existían un total de 538 empresas habilitadas para prestar el servicio público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Estas empresas acceden al mercado a través de la habilitación que concede el Ministerio de Transporte para prestar el servicio en una ruta determinada, y bajo un régimen de libertad tarifaria con precios mínimos establecidos periódicamente por el Ministerio de Transporte. Cundinamarca es el departamento con mayor número de empresas (16.3%), incluido Bogotá. Antioquia representa el 15.2% de las empresas del país.

Las empresas de transporte habilitadas bajo la modalidad de servicio intermunicipal son vigiladas subjetiva y objetivamente por la Superintendencia de Puertos y Transporte, su actividad se encuentra regulada por los postulados generales de la Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996. Los requisitos de acceso al servicio y operación han sido definidos en el Decreto 1079 de 2015.

La flota vehicular de transporte intermunicipal era para el 2018 de aproximadamente 38 mil vehículos, de los cuales el 48% corresponde a autobuses con capacidad para 32 o más pasajeros.

El transporte mueve alrededor de un 88% más de lo que mueve el transporte aéreo. En el 2018 las aerolíneas en vuelos domésticos, movilizaron a 26 millones de pasajeros, frente a los 190 millones de pasajeros que se transportaron en bus.

En cuanto a la variación de los últimos años, la última cifra oficial dice que de 2017 a 2018, en cuanto a movimiento de transporte terrestre de pasajeros, hubo un crecimiento aproximado del 6% y, este año, la proyección es que la cifra aumente un 8%, frente al 2018.

Durante el tercer trimestre de 2019, julio - septiembre, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó en promedio con 33.546 vehículos en servicio por mes, lo que representó una disminución de 1,4% con respecto al mismo trimestre de 2018. Por su parte, se transportaron 968.049 miles de pasajeros, lo que significó un incremento de 0,5% en comparación con el tercer trimestre de 2018.

Editar con WPS Office

La modalidad de microbuses-colectivos, con un promedio mensual de 14.437 vehículos en servicio, representó el 36,3% del total del parque automotor. El área urbana de Bogotá D. C., con un promedio mensual de 5.391 microbuses-colectivos, participó con el 37,3%, seguido por las áreas metropolitanas de Cúcuta (11,7%) y el área urbana de Cali (11,1%).

Por su parte, la modalidad de busetas representó el 29,1% del total de vehículos en servicio. El 57,3% del total de este tipo de vehículo se concentró en el área urbana de Bogotá, D. C. (31,8%) y en el área Metropolitana de Medellín (9,6%), el área urbana de Ibagué (8,1%) y el área urbana de Cali (7,9%).

El 28,6% del parque automotor activo correspondió a buses (en promedio 11.401 vehículos). El área urbana de Bogotá D.C. participó con el 46,4% de dicha modalidad, seguida por el área metropolitana de Medellín con 21,6% (un promedio mensual de 2.457 automóviles).

Finalmente, los sistemas integrados de transporte masivo prestaron el servicio con un promedio mensual de 2.373 vehículos, de los cuales 1.636 correspondieron a Transmilenio-Bogotá D. C.

1.1.3. Participación del sector transporte en la economía:

PRODUCTO INTERNO BRUTOSERIES ENCADENADAS DE VOLUMEN CON AÑO DE REFERENCIA 2015

En el tercer trimestre de 2020, el Producto Interno Bruto, en su serie original, decrece 9,0% respecto al mismo periodo de 2019. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 20,1% (contribuye -3,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Construcción decrece 26,2% (contribuye -1,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Explotación de minas y canteras decrece 19,1% (contribuye -1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

Editar con WPS Office

Durante el año corrido de 2020, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un decrecimiento 8,1%. Esta variación se explica principalmente por:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 17,8% (contribuye -3,5puntos porcentuales a la variación anual).
- Construcción decrece 23,4% (contribuye -1,6puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras decrece 11,1% (contribuye -1,4puntos porcentuales a la variación anual)

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario crece 8,7%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Industrias manufactureras crece 23,4%.

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 22,3%.

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores crece 12,3%.

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

En el tercer trimestre de 2020, el valor agregado de comercial por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida decrece 20,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2019.

Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas decrece 4,6%.
- Transporte y almacenamiento decrece 27,6%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 45,8%

Editar con WPS Office

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
2020[pr]– Tercer trimestre

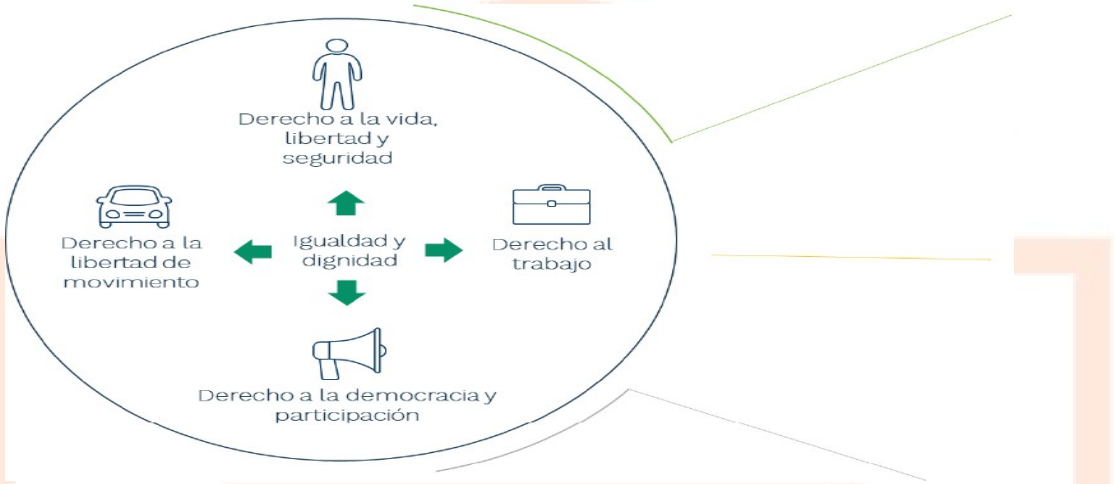
Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2020[pr]- III / 2019[pr]-III	2020[pr] / 2019[pr]	2020[pr] - III / 2020[pr] - II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	-4,6	-5,7	19,7
Transporte y almacenamiento	-27,6	-22,1	15,8
Alojamiento y servicios de comida	-45,8	-40,5	60,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**-20,1**	**-17,8**	**22,3**

Fuente: DANE,Cuentas nacionales
[pr]preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.

1.1.4. El sector transporte comprometido con los derechos humanos:

Las Naciones Unidas han definido los derechos humanos fundamentales que deben protegerse en el mundo entero como ideal para la consecución de la libertad, la justicia y la paz en el mundo. Es así, como La Declaración Universal de Derechos Humanos busca promover los derechos inherentes a todos los seres humanos y establece obligaciones para que los gobiernos implementen acciones para promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los individuos o de los grupos. En el ejercicio de sus responsabilidades, el sector transporte busca respetar, proteger, garantizar y promover derechos de carácter civil, económico, político y social, mediante mecanismos de inclusión social, implementación de políticas y normas, y el cumplimiento de la misión de las entidades que integran el sector. Derechos Humanos relacionados con la misión del sector transporte:

Editar con WPS Office



Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

El Ministerio de Transporte tomando como principio universal la vida, ha efectuado acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes generales, programas y proyectos que garanticen la seguridad de los ciudadanos y la calidad del transporte. Para dar principio a este Derecho el Ministerio se encuentra gestionando y liderando la elaboración de reglamentación técnica para cascos protectores para el uso de motocicletas, vehículos a motor de tres ruedas descubiertos, motocarros sin cabina, ciclomotores, moto triciclos, tricótomos, cuatrimotos y similares, esto con el fin proteger la vida del ciudadano. Así mismo, el Ministerio se encuentra implementando criterios de seguridad y calidad para la asignación de rutas de servicio público. Cada año más de 1,25 millones de personas fallecen en un accidente de tránsito y entre 20 y 50 millones de personas más sufren lesiones provocadas por hechos de tránsito, considerándose esta una causa importante de discapacidad en todo el mundo1. En Colombia, según cifras preliminares reportadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para el año 2017, en el país se registraron 6479 personas fallecidas y 38070 personas lesionadas en siniestros de tránsito. Para el año en mención, se registró en el grupo de personas de 20 a 29 años el mayor número de víctimas fatales y lesionadas alcanzando 25,34% y 30,16%, respectivamente. En relación con el medio de transporte, los motociclistas fueron los más afectados, representando 49,35% del total de fallecidos y 56,19% del total de lesionados. En segundo lugar, se encuentran los peatones, quienes configuraron el 26,51% del total de fallecidos y 19,69% del total de lesionados en siniestros viales. Los siniestros de tránsito

Editar con WPS Office

generan pérdidas humanas en edad productiva y reproductiva con efectos negativos incalculables para el núcleo familiar y para el país. Se ha estimado que las colisiones de vehículos motorizados tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PIB respectivo de cada país, lo que representa pérdidas estimadas de US $500.000 millones. En Colombia no se cuenta con información reciente sobre los costos económicos que suponen los siniestros viales, no obstante, estudios realizados por el Fondo de Prevención Vial y la Universidad de los Andes estimaron que, a precios de 2010, los siniestros de tránsito con solo daños le costaron al país 615.000 millones de pesos, con heridos 1.260.000 millones de pesos y los siniestros con muertos 2.059.000 millones de pesos. Los siniestros viales no solo se consideran un problema de salud pública pero también de equidad social. De acuerdo con la OMS2, las personas más pobres representan la mayoría de las víctimas por accidentes de tránsito y son quienes más carecen de atención inmediata y apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración. Sumado a esto, en muchos países de bajos y medianos ingresos, el gasto de bolsillo en salud y la pérdida de ingresos por discapacidad pueden sumir a un hogar en la pobreza. Particularmente en Colombia, la mayor cantidad de motociclistas son personas con ingresos inferiores a dos salarios mínimos3, considerando que es el actor vial más siniestrado en el país.

Considerando lo anterior y en aras de garantizar el derecho a moverse libremente, en igualdad de condiciones y sin que ello ponga en riesgo o cueste la vida del ciudadano, en el marco de acción de la ANSV se han realizado y se mantendrán los esfuerzos en materia de prevención y protección de las personas en la vía, con especial atención a los grupos más vulnerables en la cadena de actores viales. Con lo cual, se espera alcanzar lo dispuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV 2011-202, reducir a nivel nacional el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en un 26%, es decir, pasar de 5.708 víctimas fatales (promedio desde el 2005 al 2012) a 4.224 personas fallecidas por esta causa para el año 2021; y reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para ese año. Así mismo, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional busca garantizar la movilidad segura, la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social. Por otro lado, la Aeronáutica Civil protege la vida, libertad y seguridad de los

Editar con WPS Office

pasajeros y personal aeronáutico, vigilando la seguridad operacional de la aviación civil. De igual busca minimizar los impactos negativos que generan el transporte aéreo sobre el medio ambiente y los recursos naturales, protegiendo el derecho a la vida y la seguridad. Desde la Agencia Nacional de Infraestructura se busca dar garantía de una vida digna, integrando en los contratos de concesión, obligaciones sociales dentro de las cuales se encuentran programas que contienen actividades armónicas con la promoción y respeto de los derechos humanos como la vida y la seguridad a partir de un elemento fundamental como lo es una vivienda digna.

La ANI garantiza la vivienda digna a las unidades sociales que residen o desarrollan actividades productivas ubicadas en las áreas de terreno requeridas a través del Plan de Compensaciones Socioeconómicas. Dicho plan garantiza la disminución de impactos y el mejoramiento de las condiciones de vida. A la fecha en el programa 4G se han reconocido compensaciones socioeconómicas a casi 5.000 unidades sociales por un valor que asciende a $210.000 Millones. Por otro lado, como parte de la gestión social que se adelanta desde la ANI, se garantiza el derecho a la vivienda digna a las unidades sociales de ocupantes irregulares que habitan o desarrollan actividades productivas de manera permanente. Lo anterior debido a que las áreas de terreno que ocupan son declaradas de utilidad pública e interés social y son requeridas para la ejecución de proyectos a través de Planes de Reasentamiento Poblacional. A la fecha se han identificado 260 unidades sociales de las cuales 150 han sido reasentadas mayormente para el desarrollo de obras en el proyecto Girardot- Ibagué- Cajamarca. Para el desarrollo de los planes de reasentamiento se estima una inversión de $9.000 Millones aproximadamente. Adicional, cabe señalar que la ANI promueve el derecho a la vida a través de acciones pedagógicas y lúdicas que contribuyen al uso adecuado de la infraestructura para la prevención de accidentes a través del programa de Cultura Vial desarrollado por cada una de las concesiones 4G. En efecto, la ANI ha implementado más de 780 campañas de cultura vial y 3.500 actividades pedagógicas de formación, que han impactado a más de 168.000 personas entre usuarios de las vías, comunidades, empresas de transporte, instituciones educativas, organizaciones sociales y el sector comercial. En la búsqueda de la garantía del derecho a la vida, la libertad y a la seguridad no se puede olvidar la necesidad de garantizar un ecosistema equilibrado y regulado, que permita la disponibilidad de agua, la calidad del aire, la provisión de alimentos suficientes y el control de vectores de enfermedades, las plagas y los agentes patógenos

Editar con WPS Office

indispensables para la vida humana. En este sentido, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena –CORMAGDALENA, en desarrollo de su misionalidad, busca garantizar el derecho a la vida, a través de la preservación y conservación de los ecosistemas estratégicos a lo largo del Río Grande de la Magdalena. Por otro lado, el Ministerio, con el propósito de minimizar la contaminación del aire producido por emisiones vehiculares de gasolina y diésel o fuentes de combustión industrial, el ministerio ve la importancia de modernizar el parque automotor colombiano de carga cuyo promedio de edad es de 25 años.
Así mismo, el Ministerio está comprometido a mejorar su desempeño ambiental y a prevenir la contaminación a través de sus programas ambientales de ahorro y uso eficiente del agua y de la energía, y gestión integral de residuos, en el marco de las políticas ambientales, de tecnología y demás políticas concordantes integradas con la política de gestión y la norma ISO 14001 de medio ambiente. Otras iniciativas como el programa Semana por la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible liderada por el Ministerio y compuesto por los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Educación, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Coldeportes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter, promueven estilos de vida saludable, desde el entendimiento de los patrones de movilidad urbana.

Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país."

El Ministerio de Transporte, en cumplimiento del artículo 26 de la Constitución Política, donde se establece que "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia"4, y de acuerdo con lo dispuesto Código nacional de tránsito, ley 769 de 2002, le corresponde al Ministerio de Transporte definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, garantizando la seguridad, acceso, calidad, oportunidad y libre circulación de los ciudadanos5. El Ministerio de Transporte se encuentra realizando propuestas con el objetivo de reducir la congestión en los accesos urbanos de las ciudades grandes, medianas y pequeñas y promover la circulación eficiente de carga y pasajeros. Entre las soluciones propuestas se

Editar con WPS Office

encuentran para las ciudades grandes: • Proponen soluciones de transporte público regional integral que desincentiven el transporte privado • Las redes de ciclo rutas se proponen como intervenciones para incentivar el uso de modos alternativos de transporte en la ciudad con el fin de descongestionar las vías de acceso. • Los peajes y carriles preferenciales en ciudades grandes de alto tráfico fomentan el uso de carro particular compartido y el uso del transporte público.

Los centros logísticos permiten la consolidación y des consolidación para atender mejor la carga que debe entrar a la ciudad, complementada con anillos viales y variantes. Para las ciudades medianas, a través del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se proponen centros logísticos de carga y variantes, sin perjuicio de intervenciones específicas que dependen del contexto.

Para las ciudades pequeñas se propone mejorar las vías actuales, incluyendo la regularización y señalización de vías con bahías adecuadas para vehículos de carga y pasajeros, de nuevo sin perjuicio de intervenciones específicas dependientes del contexto En el mismo sentido, las entidades adscritas al Ministerio de transporte garantizan este derecho desde la regulación y vigilancia del tránsito de personas y carga, la adecuación de infraestructura que permita el acceso a diferentes regiones del país y mediante la promoción y aseguramiento de la seguridad y calidad del tránsito.

Desde la Aerocivil se garantiza el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país. La ANI e INVIAS buscan construir, mantener y mejorar la infraestructura indispensable para el progreso y la conectividad de las diferentes regiones del país. En la actualidad, la agencia tiene a su cargo 47 contratos de concesión vial (17 de 1ª a 3ª Generación y 30 de 4ª Generación), 6 contratos de concesión aeroportuaria los cuales incluyen 16 aeropuertos, 59 concesiones portuarias ubicadas en 8 zonas portuarias, y en cuanto al modo férreo se cuenta con 1 contrato de obra pública y 2 concesiones férreas, que buscan conectar al país. La superintendencia, desde el cumplimento de su misión, contribuye a garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos a él y la calidad de infraestructura.

Esta garantía i) impacta directamente en la realización de los derechos de cada

Editar con WPS Office

individuo, como lo es el respeto del derecho a la vida digna y ii) se encuentra intrínsecamente ligada a otros derechos fundamentales, como lo son la dignidad, libertad de locomoción, a circular libremente, a salir de cualquier país -incluso del propio- y a regresar a él.

Objetivos Del Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, hacen parte de un conceso mundial para la adopción de acciones que permitan poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad6. Los 17 ODS, orientan a los gobiernos a trazar una hoja de ruta con metas específicas y medibles con el objetivo de consolidar avances en tres dimensiones sociales, económicas y ambientales, de acuerdo con las prioridades y retos de cada gobierno. De acuerdo con lo anterior, se desarrolló el Conpes 3918 de 2018, en el que se establece la hoja de ruta para cada una de las metas establecidas, incluyendo indicadores, entidades responsables y los recursos requeridos para llevarlas a buen término, Colombia tiene el reto de fortalecer la coordinación interinstitucional para promover acciones transversales, la capacidad del Gobierno (en todos los niveles) para cuantificar los avances de las metas propuestas, la alineación de la agenda con los instrumentos de política territorial y la coordinación de acciones con diferentes actores sociales para alcanzar metas principalmente en materia de pobreza, educación y protección del medio ambiente7. El sector transporte tiene como tarea articular sus estrategias sectoriales y planes de trabajo para la consolidación de tres metas principales:



Para estas metas, se establecieron tres indicadores de gestión con sus respectivas metas: 1. Viajes realizados directamente en sistemas de transporte público organizado: Mide el número de viajes diarios realizados en sistemas de transporte público organizados (SITP – SITM – SETP – SITR). Este cálculo se

Editar con WPS Office

realiza mediante la información de los entes gestores sobre los pasajeros diarios movilizados en sus sistemas realizan el cálculo del promedio trimestral. Para el 2018 se ha trazado una meta de 4.000.000,00 de viajes en los 6 sistemas integrados que operan en el país. Se espera que para 2030 esta cifra suba a los 6.900.000,00 de viajes con el inicio de operación del SITM de Cartagena y con las inversiones realizadas y programadas por el Gobierno.

Principales Problemas del Sector Transporte en Colombia

Altos niveles de Informalidad, ilegalidad y evasión:

Entre el año 2018 y 2019 se inmovilizaron 43.925 vehículos y se impusieron más de 87.000 partes por infracciones asociadas.

Sistemas de Transporte Masivo:

Encontramos déficit presupuestal y de demanda de pasajeros en los 12 sistemas de transporte masivo y estratégicos que operan actualmente, adicional a los problemas jurídicos a los que se encuentran sometidos por pleitos arbitrales con los concesionarios y operadores de los sistemas.

Debilidad técnica e institucional en el sector de transporte:

Duplicidad de funciones entre las entidades, dificultades en el acceso y flujo de la información, fragmentación e ineficiencia en los procesos de planeación.

Exceso de trámites:

El Ministerio de Transporte tiene registrados 70 trámites en el Sistema Único de Información de Tramites-SIUT, de los cuales en su gran mayoría no cuentan con procesos digitales ni trazabilidad en los tiempos de gestión, lo cual estimula la corrupción y hace ineficiente al sector.

Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias Para el Ministerio es de vital importancia tener un Transporte Sostenible y para esto se viene desarrollando la fase preparatoria del proyecto CAF: Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias que busca reducir las emisiones de GEI como resultado de la

Editar con WPS Office

adopción de medios de transporte público y privado más eficientes y con menos emisiones de carbono en 4 ciudades intermedias de Colombia (Pasto, Pereira, Montería, Valledupar).

Nama Tod:

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada (NAMA) de Desarrollo orientado al Transporte (TOD) busca reducir las emisiones anuales de gases de efecto invernadero (GEI) a 3,28 MtCO2 hacia el 2030 a través de cambios en el uso del suelo y los patrones de viaje que disminuirán los niveles de conducción de vehículos privados en 25%-36%, mejorarán los niveles de contaminación del aire y reducirán el número de muertos por accidentes de tránsito. Se están estructurando proyectos en Pasto, Manizales, Cali, Montería.

NAMA TanDem:

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada (NAMA) de Transporte Activo y gestión de la Demanda (TanDem), busca mejorar la calidad de la vida urbana y contribuir a mitigar el cambio climático a través de un aumento en el uso de la bicicleta y el uso responsable de los motorizados, en 19 ciudades colombianas con SITM o SETP (existentes y planeados). Se encuentra en fase piloto en Ibagué, Pereira y Bogotá.

1.2. Aspectos Económicos:

1.2.1. Fluctuaciones del valor del servicio:

En cuanto a la fijación de tarifas de referencia, se plantea que, dado que es un mercado donde existe un número apreciable de oferentes, sin posición dominante, y una demanda igualmente apreciable, las leyes de oferta y demanda y la competencia, generaran costos eficientes, sin necesidad de una intervención del Estado. En lo que respecta al análisis cuantitativo. Por lo anterior, las tarifas serán determinados por la relación entre la oferta y la demanda, la calidad del servicio ofrecido, la innovación y la capacidad de negociación entre las empresas de transporte y las empresas usuarias o usuarios en general.

A demás el artículo 2.2.1.6.15.1. del Decreto 1079 de 2015, establece la forma de determinar la tarifa así: “La tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre

Editar con WPS Office

Automotor Especial será de libre determinación entre las partes, pero deberá ser reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el sistema de información que las entidades definan, el cual deberá almacenar la información de cada contrato celebrado, el valor por vehículo o recorrido, la clase de automotor, el número de sillas ofertadas, la tarifa por día, kilómetro de recorrido y la indicación de si se trata de servicio en ciudades o incluye tramos de carretera.

1.2.2. Índices Económicos:

El año 2019 comenzó con un entorno que en su momento calificamos de alta incertidumbre económica y política, volatilidad en los mercados y bajos crecimientos. Estas características predominaron, tanto en el plano internacional como en el interno. A medida que transcurría el año esta incertidumbre se fue despejando, en algunos casos le siguió una mayor tranquilidad económica; en otros por lo contrario la incertidumbre aumentó o dio lugar a una mayor preocupación. Las elecciones en Colombia, México y Brasil definieron el rumbo de los nuevos gobiernos y en Estados Unidos los anuncios de Trump alrededor de medidas proteccionistas comenzaron a materializarse y en algunos casos estuvieron acompañados de retaliaciones de otros países.

En materia de crecimiento, los resultados a nivel global para los años 2017, 2018, y 2019 son muy similares, con una tasa de 3.7% anual prevista para los tres períodos. Incluso, grandes clasificaciones por países conservan niveles similares: las economías desarrolladas crecen a tasas ligeramente por encima del 2%, las economías emergentes en Asia a tasas superiores al 6% y América Latina lentamente se acerca al 2%. Sin embargo, al interior de cada una de estas categorías hay importantes diferencias. En las economías desarrolladas, Estados Unidos se recupera en 2018 al pasar de 2.2% a 2.9%. La zona europea se desacelera como resultado de las dificultades internas de algunos países, la baja dinámica del comercio internacional y la incertidumbre global generada por la guerra comercial y la negociación alrededor del Brexit, entre otros factores. En las economías emergentes, China se aleja de las tasas cercanas o superiores al 7% que caracterizaron a esta nación durante muchas décadas, al registrar una evidente desaceleración pasando de 6.9% en 2017, a 6.2% previsto para 2019. Contrasta con lo anterior, la situación de India que aumenta su crecimiento de 6.7% a 7.4%, mientras es evidente un agresivo ánimo expansionista en América Latina que debe llamar la atención de todos. América Latina por su parte, luego de la recesión que registró durante los años 2015 y 2016, logra una tasa positiva de 1,3% en 2017. Para 2018 la región no logra superar este nivel y crece 1,2%. Solamente hacia 2019 se podría pensar en una tasa que se acerque al 2%. En

Editar con WPS Office

Colombia, al analizar el 2018, podríamos decir que nuevamente la percepción del país es mejor desde el exterior, que la interna. El pesimismo es un agente presente en muchos ámbitos a pesar de ser injustificado en la mayoría de los casos. Incluso podría llegar a pensarse que la variable crítica ha sido la evolución de las expectativas. El año comenzó con una fuerte incertidumbre económica y política acompañada de un deterioro en el clima de los negocios. Posteriormente, la incertidumbre comenzó a despejarse, las expectativas mejoraron y lentamente la economía inicia una fase de recuperación. Al finalizar el año esta trayectoria positiva, no cambia significativamente y el país mantiene unos indicadores en recuperación. Sin embargo, las expectativas de empresarios y consumidores muestran un relativo deterioro. Esta percepción menos favorable, no está acorde con las tendencias positivas y no refleja el mejor desempeño de la economía en este año, las tasas positivas que ya muestran la mayoría de las actividades económicas o el aumento en los proyectos de inversión previsto para el 2019. Además, Colombia termina el 2018 con algunos indicadores que reflejan la solidez de esta economía: una tasa de desempleo de un dígito; un entorno macroeconómico estable; un déficit en cuenta corriente del orden del 3%; un buen desempeño del comercio exterior y un aumento de la inversión extranjera directa petrolera y no petrolera.

Con todo lo anterior, Colombia sigue siendo una de las economías promisorias de la región y así lo perciben las calificadoras de riesgo que otorgan al país el grado de inversión. El 2019 traerá grandes desafíos. Luego de aprobada la Ley de Financiamiento que incluye medidas que mejoran las condiciones para el crecimiento y la inversión, contribuyen a la formalización, estimulan las mega inversiones y promueven el desarrollo de la agroindustria, la economía naranja y el turismo, el gran reto es lograr nuevamente tasas de crecimiento superiores al 4% en los próximos años. La Ley de Financiamiento también le exige al país, un análisis juicioso del gasto público teniendo en cuenta la menor disponibilidad de recursos, de forma tal que logremos llegar a un tamaño del Estado que sea sostenible para las finanzas públicas en el mediano y largo plazo. Solo una política de recorte del gasto evitará otra reforma en el corto plazo. Otro gran desafío está en la formalización. A pesar de que se han logrado algunos avances, Colombia aún presenta altos grados de informalidad laboral, de producto y empresarial. Los anuncios del Gobierno de reducción de trámites, el régimen simple de tributación, la factura electrónica, constituyen pasos en esta dirección. Lo importante ahora es que este mejor ambiente para la formalización se traduzca en resultados significativos en el corto plazo. Para lograr tasas de crecimiento altas y sostenidas, es necesario trabajar en tres frentes: aumentar la productividad de las empresas, superar los serios obstáculos que tenemos en materia de competitividad y la implementación urgente de políticas claras de desarrollo

Editar con WPS Office

empresarial. Los indicadores de productividad del país muestran resultados muy preocupantes.

En los últimos 18 años el crecimiento promedio de la productividad ha sido de apenas 0,5%, lo que dificulta el logro de grandes avances en el desarrollo económico y social. En esta dirección, es importante consolidar la concepción de cadena, fortalecer la estrategia de encadenamientos, avanzar en los temas de calidad, desarrollar el talento humano, invertir en ciencia, tecnología e innovación y tener siempre como referente los parámetros internacionales y el desarrollo de nuevos negocios. En competitividad, el reto no da espera. En los últimos años en lugar de avanzar hemos retrocedido. Esta tendencia hay que revertirla. En este tema, los retos son bien conocidos: infraestructura, instituciones, capital humano, mercado de capitales, innovación, facilidad para hacer negocios, lucha contra la corrupción y la ilegalidad, entre otros.

2. ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO:

2.1. Objeto a contratar:

"PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESPECIAL RURAL PARA LOS NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES DEL MUNICIPIO DE PEREIRA Y EL TRANSPORTE ESPECIAL PARA LOS NIÑOS Y NIÑAS EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE ESTADO PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA PRIMERA INFANCIA DE CERO A SIEMPRE EN LA MODALIDAD INSTITUCIONAL CENTROS DE DESARROLLO INFANTIL".

2.2. Población beneficiada:

Prestación del servicio de transporte especial escolar rural a 1.790 estudiantes aproximadamente de la zona rural en las rutas especificadas, de acuerdo al valor promedio establecido para cada beneficiario.

2.3. Plazo de ejecución:

El tiempo establecido para la contratación que resulte del presente proceso será hasta el último día del calendario escolar **(28 de noviembre de 2021)** o hasta agotar los recursos**,** contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio del contrato y sin exceder la vigencia fiscal a 31 de diciembre de 2021.

Editar con WPS Office

2.4. Lugar de ejecución:

El presente contrato se ejecutará en la zona rural del Municipio de Pereira.

2.5. Variables de cálculo:

Se definen las siguientes variables para el cálculo del presupuesto oficial:

A. Valor por estudiante ida y regreso.
B. Número de estudiantes Subsidiados.
C. Costo día de número de estudiantes a transportar
D. Número de días de prestación del servicio.
E. Costo total por la prestación del servicio de acuerdo con las normas vigentes.

Para la contratación de Servicio de Transporte Escolar Rural para la vigencia de 2021, se ha venido adelantando un estudio de mercado dentro del cual se han solicitado cotizaciones a varias empresas transportadoras de pasajeros de la región, obteniendo el recibo de 5 cotizaciones (adjuntas), las cuales se resumen así:

EMPRESA	VALOR ALUMNO POR DIA IDA Y REGRESO
TRANS ESPECIALES EL SAMAN S.AS.	$7.300
TRANSPORTES ESPECIALES DEL OTÚN S.A.S.	$9.000
TRANSPORTES ESPECIALES EFITRANS	$9.080
TRANSPORTES ESPECIALES CATORCE CATORCE 00.S. A	$9.180
TRANSPORTES ESPECIALES VIATURCOL S.A.S	$9.200
PROMEDIO	**$8.752**

Teniendo en cuenta que se requiere contratar la prestación del servicio de transporte especial escolar rural, el cual será destinado por la administración Municipal a apoyar y garantizar la accesibilidad a sus programas de educación pública de la población rural de escasos recursos, y que por falta de posibilidades de transporte y de cupos estudiantiles en su zona de vivienda deban ser trasladados a los establecimientos educativos oficiales.

Editar con WPS Office

2.6. Presupuesto oficial:

El valor promedio según cotizaciones recibidas es de $ 8.752 por lo tanto el presupuesto que se requiere para el año 2021 en siguiente cuadro se especifica la operación matemática:

Valor	Beneficiarios	Valor día	Días	Valor Total
$8.752	1.790	$ 15.666.080	111	$ 1.738.934.880

El presupuesto de la entidad para este contrato en la vigencia 2021 asciende a la suma de MIL SETESCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA PESOS M/CTE. ($1.738.934.880,00).

2.7. Forma de pago:

El valor del contrato se pagará mediante actas mensuales de acuerdo con el número real y efectivo de rutas ejecutadas, el valor de la ruta ejecutada será el resultado de multiplicar el número de cupos asignados a dicha ruta por el valor diario del pasaje por estudiante (el cual corresponde al valor que oferto el proponente beneficiario de la adjudicación del proceso), previo cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato y su aceptación a satisfacción por parte del municipio de Pereira, certificado por el supervisor. De acuerdo al PAC disponible.

PARAGRAFO PRIMERO: Los precios ofrecidos por el contratista no están sujetos a reajuste alguno durante el año 2021 por parte de la Secretaría de Educación Municipal.

2.8. Índices Financieros:

Con el fin de identificar los posibles proveedores en el mercado de este servicio, se tomó la información suministrada desde las páginas del RUES y el SIREM, donde

Editar con WPS Office

se consultan la base de datos de los estados financieros actualizada al 31 de diciembre de 2019, de acuerdo con el macro-sector de servicios y comercio, se establecieron las actividades que se desprenden de este sector y que están directamente relacionadas con el objeto contractual:

INDICADORES CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL DEL SECTOR					
SECRETARIA DE EDUCACION MUNICIPAL DE PEREIRA					
TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR RURAL					
Empresa/Indicador	**Índice Liquidez**	**Índice Endeudamiento**	**Razón Cobertura Intereses**	**Rentabilidad Patrimonio**	**Rentabilidad Activo**
TRANSRECREATIVOS SAS	3,19	0,40	14,43	0,40	0,24
COMPAÑIA INTEGRAL DE TRANSPORTES	0,64	0,90	0,89	0,57	0,06
VIAJES COLEGIOS Y TURISMO SA	3,73	0,39	3,81	0,21	0,13
PAQUETEX S.A.	4,48	0,43	IND	0,02	0,01
PALMIRA SA	0,96	0,84	1,12	0,47	0,08
GR. INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA	1,08	0,80	15,39	1,74	0,35
COLOMBIANA DE TURISMO Y EXPRESOS SA	10,93	0,29	IND	0,05	0,03
TRANSP. ESP. TOURS DEL VALLE LIMITADA	1,73	0,66	IND	0,32	0,11
TRANSPORTES ESPECIALES DEL OTUN SAS	0,61	0,47	1,77	0,12	0,06
PROMEDIO	**3,04**	**0,57**	**6,24**	**0,43**	**0,12**
DESV. ESTANDAR	**3,28**	**0,23**	**6,22**	**0,53**	**0,11**
MEDIANA	**1,73**	**0,47**	**2,79**	**0,32**	**0,08**
CUARTIL INF	**0,96**	**0,80**	**1,28**	**0,12**	**0,06**

Se recomienda utilizar los indicadores obtenidos en el *Cuartil Inferior de la muestra*, con el objetivo de dar pluralidad al proceso sin incurrir en riesgo de incumplimiento, puesto que la Entidad puede fijar límites más flexibles dados por el comportamiento del sector económico evaluando los valores máximos y mínimos de los indicadores para las empresas objeto de análisis.

A. **Índices de capacidad financiera:**

Editar con WPS Office

- **Índice de Liquidez:** Activo Corriente divido por el Pasivo Corriente

  El proponente deberá acreditar un índice de liquidez:
  mayor o igual al 0,96

- **Índice de Endeudamiento:** Pasivo Total dividido por el Activo Total.

  El proponente deberá acreditar un nivel de endeudamiento:
  menor o igual a 0,80

- **Razón de Cobertura de Intereses:** Utilidad Operacional dividido por los Gastos de Intereses

  El proponente deberá acreditar una razón de cobertura de intereses:
  mayor o igual a 1,28

B. **Índices de capacidad organizacional:**

- **Rentabilidad del Patrimonio:** Utilidad Operacional dividida por el Patrimonio.

  El proponente deberá contar con una rentabilidad del patrimonio:
  mayor o igual a 0,12

- **Rentabilidad del Activo:** Utilidad Operacional dividida por el Activo Total.

  El proponente deberá contar con una rentabilidad del patrimonio:
  mayor o igual a 0,06

NOTA: Esta información será verificada en el Registro Único de Proponentes y la información financiera deberá ser con corte a 31 de diciembre de 2019 como mínimo.

3. ANALISIS INTERNACIONAL:

Editar con WPS Office

3.1. Acuerdos Comerciales:

Acuerdo Comercial	Entidad Estatal Incluid a	Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Canadá	No	-	-	-
Chile	Sí	Sí	-	Sí
Estados Unidos	No	-	-	-
El Salvador	No	-	-	-
Guatemala	Sí	Sí	-	Sí
Honduras	No	-	-	-
Estados AELC	SÍ	Sí	-	Sí
Unión Europea	Sí	Sí	-	Sí
México	No	-	-	-
CAN	Sí	Sí	-	Sí

3.2. El transporte Especial en Colombia frente al tratamiento internacional:

Uno de los principales aspectos encontrados a nivel internacional es que la agrupación, como se hace en Colombia que incluye el transporte escolar, el transporte empresarial y el transporte de turismo en una sola modalidad llamada especial, no es usual, considerando las grandes diferencias que existen en estos tres servicios de transporte en cuanto a su impacto social, las diferentes características de prestación y modelos de negocio, de tipologías vehiculares y de elementos de seguridad.

Editar con WPS Office

La revisión del estado de arte internacional, se hizo para el transporte escolar, el transporte de turismo y empresarial. Se revisó principalmente la experiencia de Chile, Brasil, España, Francia y Australia. Sin embargo, se mencionan casos específicos de otros países y aún de estados federales. Para el transporte escolar, se investigó los aspectos relevantes en cuanto a la regulación, las características de los prestadores del servicio y la seguridad. Las siguientes tablas resumen las principales características encontradas.

ASPECTO RELEVANTE DE LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL	DISCUSIÓN FRENTE A LA REGULACIÓN COLOMBIANA
El transporte escolar tiene una regulación exclusiva. Se define claramente su alcance y no se permite un uso mixto de vehículos. (Todas las experiencias consultadas).	Se mezcla en la regulación el transporte escolar, el de turismo y el empresarial. Considerando las particularidades, el transporte escolar debe tener su propia reglamentación.
El transporte escolar es visto como un servicio público por su importancia para la sociedad. No se considera como una actividad económica privada porque podría no ser rentable en muchos casos. (Brasil y Francia)	El transporte escolar no es considerado un servicio público en Colombia.
La obligatoriedad del Estado para proveer acceso a la educación primaria y secundaria. En caso de que la distancia supere un límite o el trayecto sea peligroso se exige a los municipios proveer transporte escolar. (Brasil, Francia, España)	En el caso colombiano esto generaría mejoras de accesibilidad y de equidad. Es especialmente importante en el caso de zonas rurales.
Las autoridades locales juegan un rol importante en la planeación, fijando indicadores de calidad, como por ejemplo tiempos máximos de recorrido por alumno. (Chile, Canadá, España)	En el caso colombiano los tiempos y condiciones de transporte en algunas ciudades son inadecuados, tal como lo confirma el estudio de la Universidad de los Andes sobre la situación en Bogotá.

Editar con WPS Office

En algunos casos la autoridad de transporte debe garantizar una organización del servicio público dentro de	En Colombia son las Secretarías de Educación las que organizan este servicio para los centros educativos públicos.

Fuente: Tabla I4 - Informe Final, consultor ICOVIAS LTDA, septiembre de 2012. Pág. 28

4. MARCO LEGAL:

Teniendo en cuenta que el servicio que se pretende contratar lo reglamentan las siguientes normas;

- Ley 769 de octubre de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1383 de 2010, Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Decreto N.º 1079 del 26 de mayo de 2015, Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
- Las demás normas establecidas para el tránsito vehicular y para el transporte especial y/o escolar y las normas que las modifiquen, sustituyan o complementen.

El transporte de escolares cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de Transporte, que regulan la prestación a este grupo de usuarios, tales como el Decreto 1079 de 2015, en donde se definen los distintivos que deben portar los vehículos, la obligación de que un adulto acompañe a los estudiantes en trayecto, impone limitaciones a la prestación del servicio escolar en vehículos particulares, señala la obligación en cuanto a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte escolar para las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre especial, entre otras disposiciones.

El Ministerio de Educación, con estructura interna definida por el Decreto 5012 de 2009, a través de su Dirección de Cobertura y Equidad y su Subdirección de Permanencia, focaliza los recursos destinados a la alimentación y transporte escolar en los entes territoriales.

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA:

La Ley 115 de 1994 colabora y se interrelaciona con la actividad de prestación del servicio especial de transporte, sobre todo con el transporte escolar, en la medida

Editar con WPS Office

en que dispone para el Fondo de Confinación para la Inversión Social la tarea de cofinanciar con los municipios programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes; colaboración, que de la mano de los mecanismos de fortalecimiento de los fiscos de las entidades territoriales de que habla la ley 14 de 1983 , otorga a la prestación del servicio las ventajas económicas no impresas por leyes de otra naturaleza.

De igual forma, el Sistema General de Participación, Ley 715 de 2001, le imprime mayor fuerza a la posibilidad de otorgar recursos económicos para la prestación del servicio de transporte escolar, pues permite destinar recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

5.1. Adquisiciones Previas de la Entidad Estatal:

	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
Modalidad de selección del contratista.	Licitación Publica	Bolsa Mercantil	Licitación Publica	Licitación Publica
Objeto del contrato.	Prestación del Servicio de transporte especial escolar rural y urbano interno de los estudiantes de la zona rural y urbana interna el cual será destinado por la Administración Municipal a apoyar y garantizar la accesibilidad a sus programas de educación pública de la población rural y urbana de escasos recursos y que por falta de posibilidades de transporte en su zona de vivienda deban ser	Por medio del presente Contrato de comisión las Partes establecen las condiciones generales que regirán las relaciones que entre ellas surjan en virtud de los encargos que la Entidad Estatal confiera al COMISIONISTA COMPRADOR, para que esté actuando en nombre propio, pero por cuenta de la Entidad Estatal, celebre operaciones a través de los sistemas de negociación administrados por La BMC, según lo permita su Reglamento de Funcionamiento y	Prestación del servicio de transporte especial escolar rural y urbano interno de los estudiantes de la zona rural y urbana interna el cual será destinado por la Administración Municipal a apoyar y garantizar la accesibilidad a sus programas de educación pública de la población rural y urbana de escasos recursos y que por falta de posibilidades de	

Editar con WPS Office

	trasladados a las Instituciones Educativas	Operación, cuyo objeto será: "PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR RURAL DE LOS ESTUDIANTES DE LA ZONA RURAL PARA APOYAR Y GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD A LA EDUCACIÓN PÚBLICA DE LA POBLACIÓN RURAL DE ESCASOS RECURSOS PARA LA VIGENCIA 2018", NEGOCIOS OBJETO DEL ENCARGO: En virtud del presente Contrato de Comisión, el COMISIONISTA COMPRADOR Ejecutará los negocios que fueron descritos en la ficha técnica de negociación provisional cuyo contenido fue publicado conjuntamente con el aviso de convocatoria a la rueda de selección objetiva de sociedades comisionistas miembros de la Bolsa en virtud de la cual la SCB adquirió el derecho a suscribir el presente Contrato de Comisión. No obstante, lo anterior, la ficha técnica provisional podrá ser modificada en virtud de los ajustes que conjuntamente determinen convenientes las Partes y así lo hagan saber a la BMC de conformidad con el procedimiento establecido en su Reglamento de	transporte en su zona de vivienda deban ser Trasladados a las Instituciones Educativas	

Editar con WPS Office

		Funcionamiento y Operación y en la Circular Única de Bolsa. La ficha técnica de negociación definitiva que se expida para la celebración de la operación a través de la BMC será parte integral del presente Contrato de Comisión, pero no obligará a la Entidad Estatal sino en virtud de la ratificación de los cambios que ésta haya tenido con posterioridad a la manifestación de Interés que haya presentado a la BMC. A efectos de dar claridad sobre el objeto del contrato, a continuación, se señala las características de los negocios encargados de acuerdo con la ficha técnica de negociación definida		
Cantidad del bien o servicio.	1 transporte Rural: 3169 estudiantes	1 transporte Rural: 2941 estudiantes	1 transporte Rural: 2541 estudiantes	1 transporte Rural: 2541 estudiantes
Valor de los contratos y forma de pago.	**VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO:** El valor total del presente contrato se pacta por la suma de, MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTINUEVE MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS MCTE (1.855.829.750.00), Suma que el Municipio de Pereira pagará a EL	**VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO:** El valor máximo del servicio a adquirir será de MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES TREINTA Y CUATRO MIL CUATRO CIENTOS OCHENTA Y UN PESOS MCTE. (1.435.034.481) Comisionista comprador: La Entidad pagará el monto señalado anteriormente, así: Cincuenta por ciento (50%) dentro de los quince (15) días hábiles	**VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO:** El valor total del presente contrato se pacta por la suma de MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS MCTE. $1.982.269.674	**VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO:** El valor total del presente contrato se pacta por la suma de MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS MCTE. $1.982.269.674

Editar con WPS Office

	CONTRATISTA de la siguiente manera: mediante actas mensuales de acuerdo con el número real y efectivo de rutas ejecutadas, el valor de la ruta ejecutada será el resultado de multiplicar el número de cupos asignados a dicha ruta por el valor diario del pasaje por estudiante (el cual corresponde al valor que oferto el proponente beneficiario de la adjudicación del proceso. Valor pasaje ida y regreso rural: $3.290, previo cumplimiento de las obligaciones derivadas del objeto del contrato y su aceptación a satisfacción por parte del municipio de Pereira, certificado por el supervisor. De acuerdo al PAC disponible.	siguientes a la celebración de la operación encargada; El cuarenta por ciento (40%) en cuotas iguales mensuales, según tantos meses se requieran inicialmente para dar cumplimiento a la operación celebrada; El diez por ciento (10%) restante dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la realización de la última entrega de la operación celebrada, siempre que se cuente con el Visto bueno del interventor o supervisor, si lo hubiere. El pago de la comisión se realizará directamente a la sociedad comisionista miembro y no se canalizará a través del Sistema de Compensación y liquidación de la Bolsa…		
Número de contratos suscritos para el efecto y vigencias de los mismos.	UN (1) contrato para la vigencia 2017-una Adición	UN (1) contrato para la vigencia 2018	UN (1) contrato para la vigencia 2019-una Adición	
Vigencia de los contratos.	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
Presupuesto con cargo al				

Editar con WPS Office

cual han sido ejecutados los contratos (inversión o funciona miento).	Inversión	Inversión	Inversión	
Contratistas.	1. Trans-Especiales Del Otún S.A.S.	BMC- GEOCAPITAL	UNION TEMPORAL OTUN SAMAN 1	
Comportami ento de los contratistas, imposición de sanciones.	Sin sanciones	Sin sanciones	Sin sanciones	
Cronograma del Proceso de Contratación , teniendo en cuenta tiempos y lugar de entrega luego de la firma del contrato.	Cubrimiento de las rutas estipuladas según calendario escolar	Cubrimiento de las rutas estipuladas según calendario escolar	Cubrimiento de las rutas estipuladas según calendario escolar	
Garantías exigidas en los Proceso de Contratación y siniestros.	**CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO**: Por el 20% del valor del contrato, por el término de duración y seis (6) meses más. **CALIDAD DEL SERVICIO:** Por el 20% del contrato, por el término de seis (6) meses contados a partir de la terminación del contrato. **SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES**: Por el 10% del valor del contrato,	**CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO** 1. Por valor asegurado del veinte por ciento (2004) del valor del contrato de comisión (valor estimado de la remuneración del comisionista) y Vigencia del término de ejecución del contrato y ocho (8) meses más. Calidad del servicio: por valor correspondiente al 20% del valor de la operación, por el Término de ejecución, contada desde el día de celebración de la operación y 8 meses más.	**CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO**: Por el 20% del valor del contrato, por el término de duración y seis (6) meses más. **CALIDAD DEL SERVICIO:** Por el 20% del contrato, por el término de seis (6) meses contados a partir de la terminación del contrato. **SALARIOS Y PRESTACIONES**	

Editar con WPS Office

	por el término de duración y tres (3) años más. **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA-CONTRACTUAL**: De acuerdo a lo establecido en los artículos 2.2.1.2.3.1.5., 2.2.1.2.3.1.8. y 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto 1082 de 2015, reglamentario de la Ley 1150 de 2007, Para atender las reclamaciones que en su caso le resulten por responsabilidad por daños a terceros, acciones u omisiones imputables al Contratista, sus dependientes, subordinados o asociados se constituirá esta garantía por el término de ejecución del contrato y dos (2) meses más, en cuantía equivalente a 300 SMMLV. En todo caso, la garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual deberá constituirse conforme a lo establecido en el art. 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.	Salarios y Prestaciones Sociales e indemnizaciones Laborales: por valor asegurado del diez por ciento (10%) del valor del contrato de comisión (valor estimado de la remuneración del comisionista) y vigencia del término de ejecución del contrato y tres Años más.	**SOCIALES**: Por el 10% del valor del contrato, por el término de duración y tres (3) años más. **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL**: De acuerdo a lo establecido en los artículos 2.2.1.2.3.1.5., 2.2.1.2.3.1.8. y 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto 1082 de 2015, reglamentario de la Ley 1150 de 2007, para atender Las reclamaciones que en su caso le resultenpor responsabilidad por daños a terceros, acciones u omisiones imputables al Contratista, sus dependientes, subordinados o asociados se constituirá esta garantía por el término de ejecución del contrato y dos (2) meses más, en cuantía equivalente a 300 SMMLV. En todo caso, la garantía de Responsabilidad Civil Extra contractual deberá	

Editar con WPS Office

			constituirse conforme a lo establecido en el art. 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.	

5.2. Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales:

Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales:		
	Municipio de Arauca. Año 2018	**Municipio de Manaure la Guajira Año 2019**
Modalidad de selección del contratista.	Licitación Publica	Licitación
Objeto del contrato.	El presente contrato tiene por objeto el FORTALECIMIENTO ALSISTEMA EDUCATIVO MEDIANTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR URBANO PARA NNAJ DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE ARAUCA	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LA POBLACIÓN EDUCATIVA PARA GARANTIZAR EL ACCESO Y PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO OFICIAL DEL MUNICIPIO DE MANAURE LA GUAJIRA
Cantidad del bien o servicio.	Transporte para 4.003 estudiantes por 149 días.	Transportar N/D de estudiantes Por 40 días.
Valor de los contratos y forma de pago.	La suma de TRES MIL OCHOCIENTOS CATORCE MILLONES SEISCIENTOS DIECIOCHO MIL OCHOCIENTOS VEINTE PESOS M/CTE. ($3.814.618.820,00)	($1.799.910.000) MIL SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES NOVECIENTOS DIEZ MIL PESOS M/LC
Vigencia de los contratos.	2018	2019

Editar con WPS Office

Oferentes que han participado en los procesos de selección y contratistas.	UNION TEMPORAL TRANESCOLARAUCA	TRANSPORTES RELATURG
Garantías exigidas en los Proceso de Contratación y siniestros.	**Cumplimiento** Hasta un OCHENTA POR CIENTO (80%) del valor del contrato mediante actas parciales mensuales de ejecución del servicio, previa presentación del informe del contratista y de la interventoría. Certificación de cumplimiento a satisfacción del municipio, de acuerdo con los pliegos de condiciones. b) EL VEINTE POR CIENTO (20%) RESTANTE, a la finalización del objeto contractual, previa presentación del informe final del contratista y de la interventoría, acta de recibo final y liquidación del contrato **Pago de salarios**, por cuantía equivalente diez por ciento (10%) del valor total del contrato, por un término igual a la ejecución del contrato y tres (03) años más. **Responsabilidad civil extracontractual** Por daños a terceros, por cuantía equivalente a CUATROCIENTOS (400) SMMLV, por el término de ejecución del contrato. PARÁGRAFO. La(s) póliza(s) y los amparos enunciados anteriormente deberán ampliarse en los eventos de prórrogas, suspensiones, modificaciones y/o adiciones de valor si a ello hubiera lugar y su aprobación será condición necesaria para que el Acta de Recibo de los Bienes y/o Servicios produzca efectos legales y contractuales y se efectúe la	**Cumplimiento** Por una cuantía equivalente al Diez por ciento (10%) del valor total del contrato, por un término igual al plazo del contrato y Seis (6) meses más. **Amparo de salarios y prestaciones sociales,** Por una cuantía equivalente al Cinco por ciento (5%) del valor del contrato, por un término igual al plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más. **Calidad del Servicio** En cuantía equivalente al Diez por ciento (10%) del valor del contrato, por el plazo de ejecución del contrato y Seis (6) meses más. **Responsabilidad extracontractual:** Por una cuantía equivalente a 300 SMMLV, los cuales deben garantizar su vigencia por el término de ejecución del contrato.

Editar con WPS Office

	Liquidación correspondiente.	

6. ANALISIS DE LA OFERTA:

6.1. ¿Quién vende?

La regulación exige que el servicio de transporte escolar sea prestado por empresas de transporte especial debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

6.2. ¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes o servicios?:

Las encargadas de prestar el servicio de Transporte Especial Escolar, son las empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte para realizar dicha actividad, estas empresas deben cumplir con los requisitos técnicos y financieros para operar. Y posteriormente las Secretarias de Educación contratan los servicios de transporte escolar para los establecimientos educativos oficiales de cada región.

De acuerdo con lo anterior, las empresas del mercado transportador nacional que pueden suministrar el servicio requerido por la entidad son: Trans. Especiales El Samán, Trans. Especiales del Otún, Unión Temporal Otún Samán y Royal Express, entre otras.

RECOMENDACIÓN: De acuerdo con el presente análisis del sector se recomienda realizar el respectivo estudio previo para la correspondiente contratación cuyo objeto es “Prestación del servicio de transporte especial escolar rural de los estudiantes de la zona rural para apoyar y garantizar la accesibilidad a la

Editar con WPS Office

educación pública de la población rural de escasos recursos para la vigencia 2021".

DIANA MARÍA RAMÍREZ MEZA
Secretaria de Educación Municipal

ANCIZAR DE JESÚS ORTIZ QUINTERO
Director de Cobertura Educativa

Revisión Jurídica: Yully Alexandra Sánchez
Directora Operativa Gestión Jurídica SEM.

Revisión Jurídica: Paula Andrea Hidalgo Grisales
Contratista Secretaria de Educación Municipal

Revisión Financiera: Santiago Ramírez Vallejo
Contratista Financiero Secretaria Jurídica

Revisión Financiera: Jorge A. Mantilla Calderón
Contratista Secretaria de Educación Municipal

Elaboró: Carlos A. Torres – Contratista SEM.
Adolfo H. Rodríguez – Contratista SEM.

Editar con WPS Office