20246405035313

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, el Grupo de Gestión administrativa procede a realizar el análisis necesario para conocer el sector económico relativo al objeto presente Proceso de Contratación: **"***Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA".*

A. IDENTIFICACIÓN DEL BIEN O SERVICIO CON BASE EN EL CLASIFICADOR DE NACIONES UNIDAS:

El objeto contractual se clasifica en el siguiente código del Clasificador de Bienes y Servicios:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase
78111800	Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	Transporte de Pasajeros	Transporte de Pasajeros por carretera

B. SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE LA ADQUISICIÓN DEL BIEN O SERVICIO:

Los sectores de la economía, o lo que es lo mismo, los sectores productivos, se utilizan para establecer una clasificación de la actividad económica de una región en función del tipo de proceso productivo que la caracteriza. En la actualidad, existen cinco tipos de sectores económicos que, a su vez, se dividen en diferentes ramas de producción: sector primario (agrícola), secundario (industrial), terciario (servicios), cuaternario y quinario. Estos dos últimos, se consideran, por parte de algunos estudiosos, como parte del sector terciario.

En otras palabras, los sectores económicos se definen como cada una de las partes resultantes de la división de la actividad económica de un país teniendo en cuenta diferentes factores como el valor añadido de los bienes o servicios producidos1.

Cada país apuesta por uno u otro en función, entre otros factores clave, de los recursos propios con los que cuenta, de sus posibilidades de crecimiento y expansión, y de sus políticas y estrategias de desarrollo. España, por ejemplo, se caracteriza por desarrollar una economía cuyo peso reside en el sector primario y el sector de los servicios o terciario. A continuación, vamos a analizar los diferentes tipos de sectores productivos y sus características principales.

De la anterior clasificación se determina que el objeto del presente Proceso de Contratación que se pretende desarrollar pertenece al **SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS**, definido como el conjunto de actividades desarrolladas por unidades económicas, encaminadas a generar o a poner a disposición de personas hogares o empresas una amplia gama de productos intangibles y

[1] https://economipedia.com/definiciones/sector.html

personalizados; por lo tanto es un sector de actividades económicas productivas pero que no producen, directamente, bienes materiales sino prestaciones a personas o empresas[2].

Los subsectores fundamentales del sector terciario o de servicios son:

1. Almacenamiento y actividades complementarias al transporte
2. Correo y servicios de mensajería
3. Restaurantes, catering y bares
4. Producción de películas cinematográficas y programas de televisión
5. Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias
6. Telecomunicaciones
7. Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos
8. Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo
9. Actividades profesionales científicas y técnicas
10. Publicidad
11. Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios
12. Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades

Los servicios relacionados con el sector transporte, se clasifica en dos grandes grupos, transporte de carga y transporte de pasajeros, el cual, a su vez, puede realizarse de diversas maneras, carretero, aéreo, marítimo y fluvial, y ferroviario. El enfoque directo del actual análisis económico del sector será el transporte de pasajeros carretero o terrestre.

El Artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 431 de 2017 define el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial 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 y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo”.

Según el mismo Decreto, en el Parágrafo 1. “La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, 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 Capítulo”

[2] https://www.sdelsol.com/glosario/sector-terciario/

1. ASPECTOS GENERALES

El transporte es una fuerza motriz fundamental del desarrollo económico y social; genera oportunidades y habilita a las economías a ser más competitivas como lo ha señalado en Banco Mundial[3]. La infraestructura de transporte sirve de nexo entre las personas y el empleo, la educación y los servicios de salud. También posibilita el suministro de bienes y servicios en todo el mundo, y facilita la interacción entre las personas y la generación de conocimientos y soluciones que propician el crecimiento a largo plazo. Por ejemplo, las carreteras rurales pueden contribuir a la prevención de defunciones maternas al permitir el acceso oportuno a la atención del parto, aumentar la escolarización, e incrementar y diversificar los ingresos de los agricultores al conectar a estos con los mercados.

Conforme a lo anterior, el sector de transporte es crucial para reducir la pobreza, impulsar la prosperidad y lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), puesto que el transporte es el elemento central de los desafíos fundamentales en materia de desarrollo:

- Cambio climático: el transporte representa alrededor del 64 % del consumo mundial de petróleo, el 27 % del consumo total de energía y el 23 % de las emisiones mundiales de dióxido de carbono (CO2) relacionadas con la energía. Habida cuenta del aumento en las tasas de motorización, se espera un incremento extraordinario del impacto ambiental del sector de transporte.
- Urbanización y motorización rápidas: en las ciudades vivirán unos 5400 millones de habitantes en 2050, lo que, según las proyecciones, equivale a las dos terceras partes de la población mundial. La cantidad de vehículos en circulación se duplicará y llegará a los 2000 millones en dicho año.
- Accesibilidad y asequibilidad: se estima que 1000 millones de personas de países de ingreso bajo aún no tienen acceso a carreteras transitables todo el año. En muchas ciudades, el tiempo que se pierde debido a la congestión del tráfico socava la prosperidad. El elevado costo de la movilidad reduce los ingresos de los pobres, que a menudo no cuentan con transporte público confiable y asequible.
- Seguridad vial: más de 1250 millones de personas mueren y hasta 50 millones resultan lesionadas en accidentes de tránsito todos los años en el mundo. El 90 % de las víctimas fatales se registra en los países de ingreso bajo y mediano, aunque en ellos circula tan solo la mitad del parque automotor del mundo.
- Contaminación atmosférica: la contaminación derivada del transporte motorizado por carretera se ha vinculado con una amplia variedad de condiciones sanitarias, como las enfermedades cardiovasculares y pulmonares. Cabe atribuir casi 185.000 defunciones al año en forma directa a la contaminación derivada del transporte automotor.

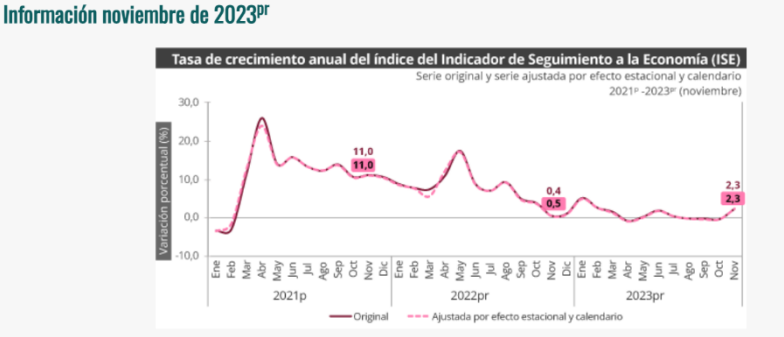
El sector del transporte muestra nuevamente el mayor dinamismo, siendo el comportamiento alcista del sector turístico el principal factor para su dinamismo. Sin embargo, también los transportes regulares de uso general y uso especial (escolares, trabajadores) siguen aumentando sus ingresos.

1.1. Aspectos económicos

[3] https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#1. Consultado por última vez el 1 de diciembre de 2023.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) destacó las cifras de crecimiento mostradas en el Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) como un indicador que refleja la recuperación económica del país.

Según el Boletín Técnico del Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 18 de enero de 2024, para el mes de noviembre de 2023pr el ISE en su serie original, se ubicó en 125,97, lo que representó un crecimiento de 2,25% respecto al mes de noviembre de 2022pr (123,20).



Fuente: https://www.dane.gov.co/

Dentro de los aspectos económicos a destacar en este tipo de servicios, debe tenerse en cuenta que aun cuando haya unos criterios de costeo de relativa obviedad, en realidad no se cuenta con una tarifa unificada, sino que se fija un valor de contrato conforme a las variables que bien pueden estimarse según la realidad aplicable en cada caso.

Ahora bien, desde la son diversos los factores que inciden en la situación de las empresas del sector, pues es un sector que soporta elevados costos fijos y se ven afectados por el incremento del costo de los combustibles, los salarios y los seguros para los vehículos. Otro de los factores que afecta a las empresas del sector en referencia tiene que ver con los problemas de la inseguridad, para el caso de Colombia, tiene uno de los mayores índices en este aspecto a nivel mundial, además de esto la infraestructura no ha alcanzado el nivel de desarrollo requerido por el país.

Adicionalmente, también existen problemas asociados a la gestión empresarial por la falta de zonas adecuadas de carga y descarga, insuficiencias viales y la congestión.

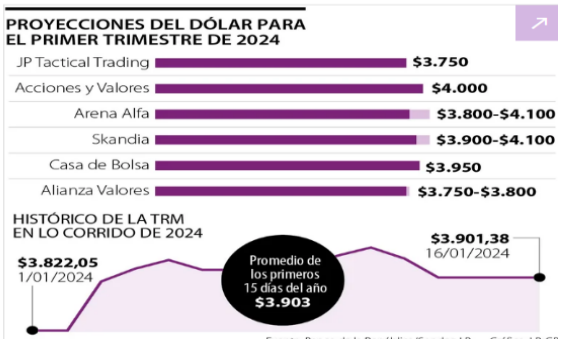
De acuerdo con lo anterior, se analizan a continuación, las variables que desde el punto de vista técnico determinan la oferta y demanda para la prestación de servicios de transporte terrestre especial así:

- **Tasa de cambio – TRM:**

Para analizar la variable macroeconómica tasa de cambio, expresada en la tasa representativa del mercado (TRM), se debe partir de la premisa que todos los chasises (no igual con las carrocerías) de bus sin excepción alguna son importados al país, lo mismo que la mayoría de camperos y camionetas, provenientes principalmente de Brasil, China, Corea y México. Igual sucede con las llantas, los aceites, parte del sistema de filtración, rodamientos, repuestos; en

general consumible y no consumible. Por lo tanto, esta variable es de gran sensibilidad a la hora del costeo del servicio.

La TRM para el 18 de enero de 2024 se estima en $3.969,05 pesos colombianos por dólar estadounidense.[4] De acuerdo con los datos de la Bolsa de Valores de Colombia[5], esa moneda ha oscilado en las últimas semanas en los $4.000 pesos, esperando la baja en apromidamente $ 100 como se muestra a continuación:



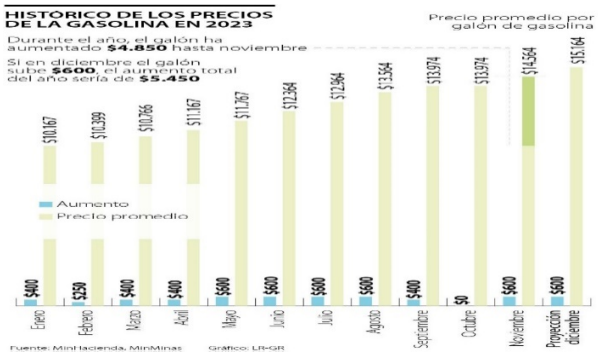
Según el diario económico Portafolio, una de las razones por las cuales el dólar viene cediendo terreno es el aumento de las apuestas sobre un posible recorte de tasas de interés previsto para estos primeros meses de 2024 o el cambio de la política monetaria de Estados Unidos[6].

- **Combustible:**

Es importante tener en cuenta que el consumo de combustible puede variar según como sea la técnica de conducción del vehículo y la configuración tecno mecánica del vehículo al tener que haber una buena relación entre caja, caballaje de motor, torque, velocidad deseada y sobre todo tipo de terreno, ya que mientras menos plano es el terreno mayor es el consumo, y mientras más interrupciones de frenado es mayor el gasto de combustible, embrague, freno y llantas.

En Colombia, el costo del combustible ha tenido una alta incidencia en la conducción de vehículos y propiamente incide en la prestación del servicio de terrestre automotor. Según los reportes de información, entre enero y noviembre del 2023 la gasolina tuvo un aumento de 4.311 pesos y el galón pasó de costar $10.253 durante el primer mes del año, a tener un valor de $14.564 en el penúltimo mes, manteniéndose la tendencia de alza en el mes de diciembre que cerró el año con un precio promedio de $15.154, como se muestra a continuación:

[4] https://www.dolar-colombia.com/. Consultado el 18 de enero de 2024.
[5] https://www.bvc.com.co/mercado-local-en-linea?tab=divisas_mercado-spot. Consultado el 18 de enero de 2024.
[6] https://www.larepublica.co/finanzas/proyecciones-del-dolar-para-el-primer-trimestre-de-2024-3780214. Consultado el 18 de enero de 2024.



Fuente: https://www.larepublica.co/economia/si-la-gasolina-sube-600-el-precio-del-galon-superaria-los-15-000-durante-diciembre-3759520

Para enero de 2024, el valor del galón de este combustible se incrementó en $600, ubicando el precio promedio para la venta en $15.164. Por su parte, según lo informado por el Gobierno Nacional, la tarifa de venta al público del ACPM a nivel nacional, se mantendrá sin modificaciones. Es decir, el costo por galón continuará en $9.065[7].

- **Salario mínimo**

El salario mínimo y sus aumentos están directamente relacionados con el costo de la conducción del vehículo automotor. Este factor es muy importante para el costo de operación tanto en buses, camionetas, tracto mulas, camiones, volquetas, maquinaria de construcción.

El salario mínimo mensual legal vigente en Colombia para el 2023 fue de $1.160.000 y el auxilio de transporte $140.606 para un total de $1.300.606. Para la vigencia 2024, el salario mínima ha sido fijado en $ 1.300.000 que sumado al auxilio de transporte estimado en 162.000, arroja como resultado un total de $ 1.462.000.

- **Inflación**

La inflación es importante en cuanto a ponderación del costo total ya que afecta directamente a las fórmulas que establecen las aseguradoras para cálculo de pago de pólizas y también tiene injerencia en el costo de administración que cobra la empresa afiladora lo que suman un 11% del costo total, aunque la inflación no se puede desligar a la negociación de los salarios que no siempre son proporcionales a lo exigido por la Ley sino que lo determina el costo del insumo en el mercado que tiene que ver con lo que se demanda, ofrece y cuanto le alcanza al conductor el salario para comprar alimentos de la canasta familiar.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[8] reportó el 09 de enero de 2024 el IPC en 9.28%, logrando una disminución respecto al año anterior, y cumpliendo con la meta de disminuir la inflación a un dígito.

[7] https://www.portafolio.co/economia/finanzas/precio-de-la-gasolina-enero-2024-gobierno-anuncia-incremento-de-600-595148. Consultado el 18 de enero de 2024.
[8] DANE - Índice de Precios al Consumidor (IPC)

El transporte por carretera hace parte de los rubros económicos que más impacta en el precio de los productos de la canasta básica de los hogares colombianos. En suma, si estos suben es natural que el costo de vida también lo haga.

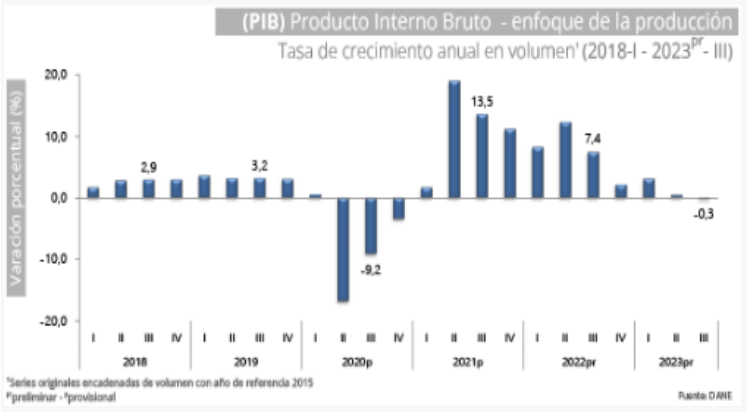
A todo lo anterior, se suma la precariedad de la infraestructura de transporte, y en especial de las carreteras que son de significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de un país. Los resultados muestran una red vial limitada y de poca capacidad, sin perjuicio de las emergencias por factores climáticos que obliga a tomar rutas alternas que hacen más largos los recorridos, como es el caso de emergencia que se ha presentado en las vías del departamento del Meta o en las que conectan los departamentos de Antioquia y Chocó[9].

Importancia del sector en el PIB

El PIB (Producto Interno Bruto) de un país representa el valor de todos los bienes y servicios finales producidos dentro de una nación en un año determinado, tanto por empresa nacionales como extranjeras. El PIB es el valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un período determinado. El PIB es un indicador representativo que ayuda a medir el crecimiento o decrecimiento de la producción de bienes y servicios de las empresas de cada país, únicamente dentro de su territorio. Este indicador es un reflejo de la competitividad de las empresas.

El PIB al tipo de cambio de paridad del poder adquisitivo (PPA) de una nación es la suma de valor de todos los bienes y servicios producidos en el país valuados a los precios que prevalecen en los Estados Unidos. Esta es la medida que la mayoría de los economistas prefieren emplear cuando estudian el bienestar per cápita y cuando comparan las condiciones de vida o el uso de los recursos en varios países.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) en su informe trimestral ha indicado que en el tercer trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, decrece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022pr.



Fuente: https://www.dane.gov.co/

[9] https://www.elcolombiano.com/antioquia/gobernadora-del-choco-dice-que-los-derrumbes-pueden-continuar-con-accidentes-en-la-via-de-quibdo-a-medellin-KG23527940

Según el DANE[10], las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Industrias manufactureras decrece 6,2% (contribuye -0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 3,5% (contribuye -0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Construcción decrece 8,0% (contribuye -0,4 puntos porcentuales a la variación anual)

En lo corrido del año 2023pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,0%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,0% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades financieras y de seguros crece 8,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

1.2. Aspectos técnicos

Dentro del contexto del sector transporte, la prestación de servicios especiales es una rama del transporte público de pasajeros que tiene un régimen distinto a los denominados servicios intermunicipales y también a los servicios de transportes urbanos.

En todo caso, lo esencial es que se trata de un servicio regulado por el Ministerio de Transporte quien fija las reglas, protocolos, requisitos y medidas aplicables para su prestación, entre otros, contar con la habilitación ante el Ministerio de Transporte o ante un organismo de Tránsito, la cual es personal e intransferible.

Así mismo, se incluyen otros requisitos para los prestadores de este tipo de servicios como:

- Estar registrada en el Ministerio de Transporte quien le otorgará el permiso para su operación
- Garantizar que los vehículos con los que prestará el servicio porten los documentos exigidos para la movilización que realizan, de lo contrario no se podrán utilizar los vehículos en lo absoluto.

[10] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica#:~:text=En%20lo%20corrido%20del%20a%C3%B1o,un%20crecimiento%209%2C4%25.

- Para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial mantener un contrato vigente con el contratante que requiera el servicio.
- Los contratos de vinculación de flota podrán ser de dos tipos:
  – Contrato de administración integral del vehículo: en este tipo de contrato le corresponde a la empresa de transporte la gestión integral del automotor sin intervención del propietario o locatario, con arreglo previo de una contraprestación económica periódica que definirán las partes y que se cancelará por la empresa de transporte al suscriptor del contrato de vinculación.

  – Contrato de administración por afiliación: en este tipo de contrato la gestión del automotor corresponde al propietario del vehículo, el cual debe mantenerlo en óptimas condiciones técnicas, mecánicas, aseo, presentación y seguridad, con el riesgo de que la empresa de transporte se abstenga legítimamente de incluirlo en su plan de rodamiento.

- Contar con Pólizas de seguro para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia; las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual debe amparar los riesgos inherentes a la actividad transportadora como: Muerte, Incapacidad permanente, Incapacidad temporal, Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
- Documentar e implementar un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos, y de las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes. La solución sistematizada de control de flota debe incluir el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico-mecánica de carácter legal.
- Contar con un programa de control de infracciones a las normas de tránsito y transporte, indicando la periodicidad con la que la empresa hará la verificación de este aspecto, las sanciones internas establecidas para el control de reincidencias y los programas de educación y prevención de infracciones. De igual manera, si el sistema de comunicación bidireccional que tienen implementado cuenta con las funcionalidades de control de velocidad vehicular, seguimiento satelital, entre otros, y garantiza estándares adecuados de seguridad informática, se entenderá cumplida esta exigencia.
- Llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual debe estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes. El contratista debe abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan cumplido al programa de mantenimiento preventivo de la empresa
- Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno nacional y el plan estratégico de seguridad vial adoptado.
- Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros.
- Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben practicar controles de uso de sustancias psicoactivas y de pruebas de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores de la empresa, al menos una vez al mes o las veces que lo requiera la empresa.
- La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello, sin que

pueda trasladar el costo de estos a los conductores o propietarios de los vehículos. Mensualmente las empresas o los particulares deben reportar los resultados y las estadísticas de las pruebas realizadas a la Superintendencia de Transporte.

- La empresa debe mantener documento que describa el programa de reposición del parque automotor con el que cuenta la empresa. Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial deben cumplir las condiciones de homologación que el Ministerio de Transporte adopte, con base en estándares internacionales acreditados, considerando condiciones de materiales, absorción de impactos, elementos y condiciones de seguridad del equipo y de su uso.
- Vigilar y garantizar el cumplimiento de la obligación de realizar revisión técnicomecánica cada año, de cada vehículo que se encuentre en el parque automotor de la empresa.
- El tiempo de uso debe ser de veinte (20) años como máximo, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.
- Para este tipo de contrataciones, la distancia no es relevante, ya que, por la misma indefinición constante de la naturaleza de los transportes, estos son liquidados en jornadas temporales (en este caso, servicios de 12 horas de operación), en recorridos urbanos y rurales.

1.3. Aspectos regulatorios

La regulación aplicable al objeto del Proceso de Contratación, que influye en el mercado del servicio y la que regula la actividad de los proveedores y compradores de manera particular, es la siguiente:

- Código de Comercio: Artículo 985
- Ley 105 de 1993: “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”
- Ley 336 de 1996: "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte".
- Ley 769 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”.
- Ley 1964 de 2019, POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES
- Ley 2198 de 2022, por el cual se establecen medidas de Reactivación Económica para el Transporte Público Terrestre de Pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones
- Decreto 019 de 2012: “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”
- Decreto 3366 de 2003 "Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos"
- Decreto 348 de 2015: “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”
- Decreto 1079 de 2015: “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”
- Decreto 1310 de 2016: "Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el

Plan Estratégico de Seguridad Vial"

- Decreto 431 de 2017“Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones”
- Decreto 0142 de 2023, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones
- Resolución 910 de 2008, por la cual el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones
- Conpes 4034 del 11 de julio de 2021, APOYO DEL GOBIERNO NACIONAL A LA ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA (PIMRC).
- Conpes 4039 del 26 de julio de 2021, DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN.
- Norma Técnica Colombiana, NTC-5939, que, aunque no tiene fuerza de ley, es compulsorio su cumplimiento a la hora de matricular un vehículo nuevo, este está contenido en la norma europea denominada la EIV Y EV, que resuelven el máximo de partículas contaminantes a salir en el sistema de escape de cada vehículo.

1.3.1 Estipulación especial como Compra Pública Sostenible

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, “la contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cáncer de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma”.

Para mejorar y preservar la calidad del aire y evitar y reducir el deterioro del medio ambiente, los recursos naturales renovables y mejorar la calidad de vida de la población, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha adoptado estrategias enfocadas al seguimiento y control de las emisiones contaminantes generadas por fuentes f ijas (aquella fuente de emisión situada en un lugar determinado e inamovible, aun cuando la descarga de contaminantes se produzca en forma dispersa) y fuentes móviles (fuente de emisión que por razón de su uso o propósito, es susceptible de desplazarse, como los automotores o vehículos de transporte a motor de cualquier naturaleza).

Para el control y prevención de las emisiones contaminantes generadas por fuentes fijas y móviles el Ministerio ha adoptado estándares de emisión admisibles de contaminantes al aire y establecido procedimientos y especificaciones técnicas requeridas para su monitoreo.

En materia de incentivos el Ministerio ha promovido la exclusión de Impuesto del Valor Agregado a las Ventas – IVA y la deducción del Impuesto de Renta a las inversiones del control y mejoramiento del medio ambiente, incluidas las enfocadas a la reducción de emisiones

contaminantes al aire. Así mismo, ha impulsado la reducción arancelaria para la importación de los vehículos con tecnologías más limpias.

En este sentido, el artículo 50 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 10 de la Ley 1383 de 2010, establece que "Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad".

Así mismo, el artículo 51 de la citada ley, modificado por el artículo 201 del Decreto Ley 019 de 2012, dispone que todos los vehículos automotores, deben someterse a revisión técnico - mecánica y de emisiones contaminantes de manera anual, salvo las excepciones contempladas en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012.

En consonancia con lo señalado, en la presente contratación se incluyen condiciones técnicas que buscan promover que la prestación del servicio de transporte terrestre especial conlleve por parte de quien resulte adjudicatario, la preservación de criterios de cero y bajas emisiones en las fuentes móviles que utiliza; ello a través de la incorporación de obligaciones relativas a la conservación de los vehículos, la obligación de mantener las condiciones mecánicas conforme a las normas ambientales vigentes, la exigencia en el modelo de los vehículos que se utilizarán para la prestación de los servicios contratados, entre otros.
Con fundamento en lo expuesto la contratación relacionada con la prestación del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros constituye una COMPRA PÚBLICA SOSTENIBLE.

1.3.2 Gremios y asociaciones

- **Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI**, es un grupo de trabajo conformado por las empresas ensambladoras de vehículos, productoras de autopartes y ensambladoras de motocicletas, para adelantar actividades y gestiones gremiales que propendan por el desarrollo industrial del sector, defendiendo los legítimos intereses de sus afiliados y prestándoles los servicios especializados que ellos requieran para un mejor desempeño de sus labores.

- **Asociación Colombiana del Transporte Terrestre Automotor Especial**, es una entidad gremial sin ánimo de lucro, de derecho privado, cuyo objetivo principal, es la defensa y representación de las empresas asociadas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y de los demás sujetos que se dediquen a esta actividad industrial.

- **FENALTRAES:** Federación Nacional De Transportadores De Servicio Especial Y De Turismo

- **ACOLTES:** Asociación Colombiana Del Transporte Especial Y De Turismo

2. ESTUDIO DE LA OFERTA

La oferta de los servicios se encuentra constituida por aproximadamente 4.800 empresas a nivel nacional, de transporte especial de pasajeros que cuentan con la debida autorización de operación para la prestación del servicio por parte del Ministerio de Transporte y cuya consulta se encuentra disponible en el link: https://web.mintransporte.gov.co/Consultas/empresas/consulta_empresas_otras.asp.

A continuación se consagra el análisis realizado por la Entidad atendiendo lo dispuesto en el Artículo 33 del Decreto 2069 de 2020 que establece:

> *"PROMOCIÓN DEL ACCESO DE LAS MIPYMES AL MERCADO DE COMPRAS PÚBLICAS. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 590 de 2000, el cual quedará así:*
>
> *"ARTÍCULO 12. Promoción del acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas. Con el fin de promover el acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos:*
>
> *1. Deberán en el Análisis de Sector identificar las MIPYMES que podrían ser potenciales proveedoras directas o indirectas, con el fin de definir reglas que promuevan y faciliten su participación en el Proceso de Contratación (..)".*

De acuerdo con lo anterior, se verificó en el Registro Único Empresarial y Social – RUES que administran las cámaras de comercio, la identificación de algunas MIPYMES que podrían ser proveedoras directas o indirectas del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, entre las cuales se encuentran las siguientes:

No.	EMPRESA	NIT	TAMAÑO EMPRESARIAL
1	COOMTRASNMACOL LTDA	830.109.060-3	PEQUEÑA EMPRESA
2	INVERSIONES TRANS-SABANA S.A.S.	900.512.082-6	MEDIANA EMPRESA
3	INTERCARIBE EXPRESS S.A.S.	900.750.386-1	PEQUEÑA EMPRESA
4	NSSR TRANSPORTE SEGURO	901.208.937-9	PEQUEÑA EMPRESA
5	COLVIAJES	832.0111.24-0	PEQUEÑA EMPRESA
6	AS TRANSPORTES	811.036.515-9	MEDIANA EMPRESA
7	SERVITAC S.A.S.	830.090.037-8	MEDIANA EMPRESA
8	TURISCAR S.A.S.	811.040.774-5	MEDIANA EMPRESA
9	TRANES S.A.S.	900.549.783-0	MEDIANA EMPRESA

10	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA S.A.S.	901.056.044-3	MEDIANA EMPRESA
11	VIAJES NACIONALES DE TURISMO S.A.S.	800.201.166-9	MEDIANA EMPRESA
12	TRANSPORTES ORT S.A.S.	830.099.803-4	MEDIANA EMPRESA

DINAMICA DE PRESTACION DEL SERVICIO

El servicio especial de transporte hace referencia al servicio prestado por aquellos vehículos de placas blancas que no entran en la categoría de taxis o buses.

A diferencia del servicio prestado por populares aplicaciones de transporte como Uber, Cabify, Didi o Lift, que permiten a cualquier persona inscribirse y prestar su servicio, el transporte especial es regulado por el Ministerio de Transporte, lo cual permite tener un mayor respaldo y garantía de calidad.

Este tipo de servicio tiene la ventaja de ser más seguro puesto que para cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte, la empresa, los conductores y los vehículos deben cumplir una serie de regulaciones en pro del pasajero que permitan la afiliación de los vehículos, la prestación del servicio y los mecanismos de control para verificar que todo se cumpla.

Los vehículos de transporte especial tienen permitido operar en diversas modalidades de contrato dentro de las que encontramos:

a) Transporte Empresarial
b) Transporte Escolar
c) Transporte de Turistas
d) Transporte de usuarios del Servicio de Salud

Con lo anterior, evidenciamos algunas de las modalidades vigentes y entendemos que la reglamentación excluye a servicios particulares los cuales son considerados ilegales. En palabras del Ministerio de Transporte: *"(…) el servicio público especial de transporte de pasajeros es '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/movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable'. (…)".*

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

Análisis histórico de adquisiciones previas de la ANLA en años anteriores

Número y año	Modalidad de selección del contratista	Objeto del contrato	Valor	Contratista
190 DE 2020	Mínima Cuantía	Prestar el servicio de transporte terrestre especial para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en el Territorio Nacional	Hasta por la suma de TREINTA Y OCHO MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS MCTE ($38.160.000) este valor incluye todos los impuestos (incluido IVA), costos y demás erogaciones a que haya lugar	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DE COLOMBIA COOMTRANSCOL LTDA
1297 de 2021	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA	Hasta por la suma de DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE ($283.985.981), incluidos los impuestos a que haya lugar	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S
1075 de 2022	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA	SETECIENTOS ONCE MILLONES QUINIENTOS CUATRO MIL NOVECIENTOS NOVENTA PESOS M-CTE ($711.504.990) incluidos los impuestos a que haya lugar	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA SAS
1033 de 2023	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.	MIL DOSCIENTOS NOVENTA MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y DOS MIL QUINIENTOS PESOS MCTE ($1.290.772.500), incluidos todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar	CONSORCIO TRANSPORTE ANLA 23

2.1. ¿Cómo adquieren las Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

El Estado ha expedido diferentes normas buscando dar a las entidades herramientas legales que permitan la selección idónea en el suministro de bienes y servicios.

Con la Ley 80 de 1993 se dotó a las entidades de la estructura general, principios, procesos y procedimientos para desarrollar toda la actividad de contratación estatal. Ahora, con la modificación a la Ley 80 de 1993, a través de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se ha buscado la

reducción de costos del proceso contractual basando el proceso de selección en los principios que rigen la contratación pública, garantizando el cumplimiento de los fines estatales.

A continuación, se muestra el resultado de la consulta realizada en el sistema de Datos Abiertos publicado por la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente en relación con contrataciones con objeto similar al pretendido por la entidad, así:

Entidad que contrato el bien o servicio	**COMANDO FAC**	**INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACION Y DEPORTE**	**MUNICIPIO DE ENVIGADO**
Modalidad de selección	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Selección Abreviada – Subasta Inversa
Año de la contratación	2023	2023	2023
Objeto	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PERSONAL TANTO LOCAL COMO A NIVEL NACIONAL, PARA LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS ADSCRITAS AL COMANDO DE LA FUERZA AÉREA COLOMBIANA.	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INTEGRAL DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS REQUERIDO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA MISIÓN DEL INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE IDRD	Servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros con conductor para las diferentes dependencias del Municipio de Envigado
Valor contratado	$557.000.000	$ 1.347.600.000	$ 1.348.632.845
Forma de pago	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio
Vigencia del contrato	12 meses	10 meses	10 meses

Cabe resaltar que se ha verificado que en la Tienda Virtual del Estado Colombiano y dadas las especificaciones del Acuerdo Marco de Precios para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, se determina que éste no resulta conveniente ni técnicamente aplicable para satisfacer las necesidades de la ANLA. Así, aunque las Entidades Estatales de la rama ejecutiva del orden nacional sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública están obligadas a adquirir los Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes que requieren al amparo del Acuerdo Marco de Precios existente, en el presente caso se justifica la necesidad de apartarse de éste, conforme a las razones enunciadas en los estudios previos que fundamentan la contratación, y que se enuncian a continuación:

El Acuerdo Marco para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, cuyo objeto es: *"El objeto del Acuerdo Marco es establecer: (a) Las condiciones para la contratación de servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros al amparo del Acuerdo Marco; (b) Las condiciones bajo las cuales las cuales las Entidades Compradoras se vinculan al Acuerdo Marco y adquieren el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros; c) Las condiciones para el pago del servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros por parte de las Entidades Compradoras a los Proveedores"*, tiene cuatro segmentos a saber: i) Escolar; ii) Empresarial, iii) Salud; iv) Grupo específico de usuarios, éste último en el que se encontraría inmersa la contratación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.

Para determinar si es viable adelantar la presente contratación al amparo de acuerdo marco de precios en cita, se realizó por parte del Grupo de Gestión Administrativa el siguiente análisis:

- La suscripción de una orden de compra en virtud del acuerdo marco citado impone a la Entidad Compradora la estipulación precisa con antelación el cronograma de rutas, fechas y destinos a realizarse por parte de los usuarios de transporte.

  En efecto, en la minuta del acuerdo marco se incluye como obligación a cargo de las entidades compradoras lo siguiente:

  5. Obligaciones de la Entidad Compradora.

  5.25

  "(…) En el acta de inicio deberá tenerse en cuenta: (i) Las rutas/destinos que se prestarán en la Orden de Compra; (ii) El cronograma de las rutas/destinos del servicio donde se evidencie las fechas, días y horarios; (iii) El número de las personas que tomarán el servicio, (iv) Los métodos de control, supervisión y el mecanismo de solución de conflictos entre las partes para el cumplimiento de la Orden de Compra y/o la solución de posibles diferencias por la ejecución de la Orden de Compra; (v) El Proveedor deberá presentar los encadenamientos locales mediante convenios de colaboración empresarial entre el proveedor y personas de la zona(s). Los convenios de Colaboración Empresarial deberán cumplir con lo dispuesto en el Decreto 478 de 2021, (vi) El Proveedor, deberá presentar la capacidad transportadora que cuenta al momento de prestar el servicio y antes del inicio de la Orden de Compra; (vii) cuando la Entidad Compradora lo requiera, la obligación del Proveedor de prestar el servicio en las tipologías de vehículo microbús, bus y buseta con sistema de acceso especial para personas con discapacidad o en situación de movilidad reducida en concordancia con lo señalado en la Ley 1346 de 2009 y 1618 de 2013 y (viii) cualquier otra información o acuerdo entre las partes que sea necesario para la ejecución de la Orden de Compra y que la Entidad Compradora y el Proveedor consideren.(…)" (Subrayado fuera del texto original)

  Como se advierte en el presente documento, la ANLA debe hacer presencia en los diferentes territorios en desarrollo de los mecanismos de participación ciudadana que en el marco de sus competencias le corresponde. Desde la aplicación del acuerdo marco, no es posible que se ejecuten actividades en términos perentorios en la medida en que la planeación de los trayectos exige que desde el inicio, se disponga en conocimiento del proveedor las frecuencias de viaje requeridas junto con las especificaciones del servicio que corresponda. Ello no sería posible para la entidad, en la medida en que a fin de garantizar la presencia institucional en los diferentes territorios del país deben atenderse diligencias, audiencias, reuniones y demás relacionadas que pueden de manera mediata e imprevista y los tiempos

que impone la emisión de la orden de compra conllevaría a que no se pudiere cumplir este tipo de funciones.

En el caso de las audiencias que debe atenderse por parte de la Oficina Asesora Jurídica, verbigracia, para notificarse de una sentencia en el marco de un proceso judicial en el que es parte la entidad, no puede establecerse con antelación la fecha y hora para el desarrollo de la misma; en tal sentido, no es viable la sujeción a los términos del acuerdo marco de precios objeto de análisis.

- De acuerdo con las necesidades institucionales y conforme lo exige la dinámica de evaluación y seguimiento que en el marco de sus funciones desarrolla la ANLA, se requiere contar con la disponibilidad completa de vehículos a utilizar en la prestación del servicio de transporte terrestre, a fin de asegurar la cobertura en los diferentes proyectos sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental. Bajo la simulación de precios en virtud del acuerdo marco no es posible contar con la amplia disponibilidad de los vehículos sino que para los trayectos previamente previstos, se debe indicar específicamente el tipo de vehículo a utilizar, lo cual no corresponde a la dinámica de las comisiones y autorizaciones de viaje que se realiza en la ANLA, a partir de la cual dependiendo de la labor en sitio a realizar, se dispone el número y rol de los profesionales que deben acompañar las visitas, y sólo a partir de este momento, se podrá disponer la forma de satisfacer tal necesidad y en consecuencia, el tipo de vehículo a utilizar.

- En el segmento de prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros se registra un total de 17 zonas geográficas. En el caso en que se requiera hacer una combinación de trayectos entre distintas zonas geográficas, no es posible hacerlo a través de una misma orden de compra y sería necesario suscribir una orden por cada una de las zonas en que se requiere el servicio.

  En tal sentido, si se llegare a presentar la necesidad de trasladar al personal de la ANLA desde Ciénaga (Zona Geográfica 1) hasta Barranquilla (Zona Geográfica 2), deberían suscribirse órdenes de compra por cada una de las zonas geográficas respectivas.

- En el anexo del acuerdo marco de precios denominado: “ZONAS DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS”, se establece:

  “Nota: Las Entidades Estatales que deseen adquirir servicios de transporte terrestre especial de pasajeros en municipios que no se encuentren dentro de la anterior tabla, deberán adquirirlos en la zona que tenga el municipio con la conexión de infraestructura vial más cercana al municipio en donde desea adquirir los servicios de transporte”.

  En ese sentido, por ejemplo, si se llegare a presentar la necesidad de trasladar al personal de la ANLA a la Junta (Guajira) no incluida en ninguna de las zonas geográficas contempladas en el acuerdo, debería adquirirse el servicio con el prestador de la zona geográfica Valledupar; tratándose de asuntos que deben atenderse conforme a la demanda de servicios de usuarios externos, ello conllevaría un trámite administrativo adicional.

  De igual manera, si se hiciera necesario por ejemplo el desplazamiento del personal de la ANLA para la evaluación o seguimiento de un proyecto que se desarrolla en zonas rurales (fuera del casco urbano) de las zonas geográficas enunciadas en el acuerdo marco, ello no sería posible en virtud de éste. En efecto, no se podría por ejemplo realizar el desplazamiento del personal desde Villavicencio hasta las veredas ubicadas en el departamento del Meta

como Montecarlo, Concepción o Cuncia Baja, en tanto éstas no se encuentran incluidas en el anexo de distribución de zonas geográficas del país.

Lo anterior implica un alto e innecesario costo operativo que no podría ser asumido por la ANLA, que en muchas ocasiones y cuando así se requiere en el marco de la misionalidad institucional, debe autorizar comisiones en municipios en distintos departamentos del país y por tal conforme al acuerdo en distintas zonas geográficas.

De acuerdo con lo antes señalado, dadas las especificaciones del Acuerdo Marco de Precios para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, se determina que éste no resulta conveniente ni técnicamente aplicable para satisfacer las necesidades de la ANLA.

3. ANÁLISIS DE PRECIOS DEL SECTOR

El Estado ha expedido diferentes normas buscando dar a las entidades herramientas legales que permitan la selección idónea en el suministro de bienes y servicios.

Con la Ley 80 de 1993 se dotó a las entidades de la estructura general, principios, procesos y procedimientos para desarrollar toda la actividad de contratación estatal. Ahora, con la modificación a la Ley 80 de 1993, a través de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se ha buscado la reducción de costos del proceso contractual basando el proceso de selección en los principios que rigen la contratación pública, garantizando el cumplimiento de los fines estatales.

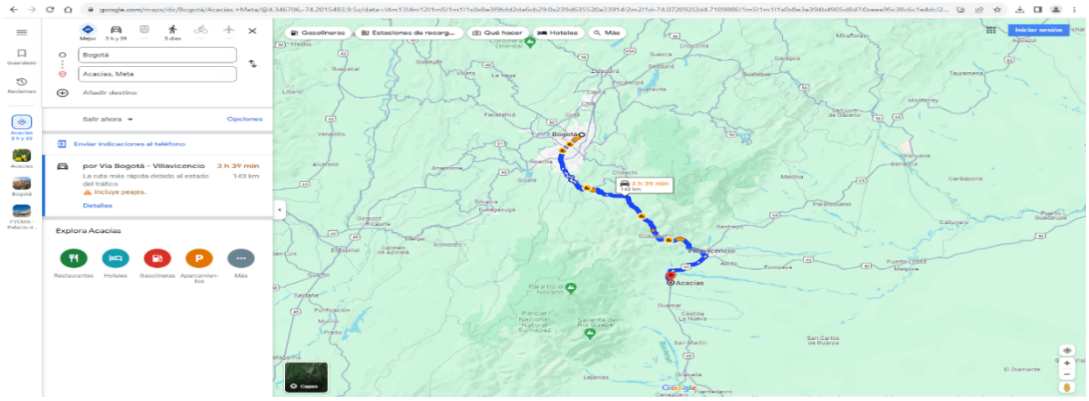
Con el fin de contar con herramientas para entender el mercado del servicio a contratar, el Grupo de Gestión Administrativa elaboró el análisis del sector del proceso de contratación en documento adjunto el cual hace parte integral del presente proceso de selección.

A. ESTUDIOS DE COSTOS

Conforme con la misionalidad de la ANLA, los proyectos que son objeto de licenciamiento, permiso o trámite ambiental requieren visitas en sitio durante el periodo de ejecución del contrato que se pretende suscribir, que en su mayoría se encuentran ubicados en zonas rurales fueras del área metropolitana de ciudades capitales y teniendo como fundamento, las contrataciones celebradas en años anteriores según lo indicado en el numeral 4.1 del presente documento, si bien se ha determinado que el vehículo de mayor demanda para la prestación del servicio corresponde a SUV (Eléctrico o convencional) con disponibilidad permanente, no puede perderse de vista que los vehículos Camioneta Doble Cabina y van y/o microbús, pueden requerirse durante la ejecución del contrato.

Ahora bien, en cuanto a la disponibilidad del servicio por días vs por horas, para la presente contratación se ha estimado mantener la utilización del servicio únicamente de la modalidad por jornada “día”, dados los beneficios que confirió ésta durante la vigencia 2023; en efecto, según las necesidades institucionales y de acuerdo a los lugares que requieren desplazamiento que en su mayoría corresponde a traslados desde ciudades capitales o cabeceras municipales, se evidencia que ello conlleva mucho tiempo en la salida hacia los destinos en razón del tráfico, movilizaciones de camiones, buses de servicio público o incluso movilizaciones por razones de orden público, por lo cual se generan mayores costos para la entidad considerar el servicio por horas, que la disponibilidad que ofrece el servicio por días (disponibilidad hasta de 12 horas).

Lo anterior de acuerdo con el siguiente análisis a modo de ejemplo: La ruta de Bogotá hasta Acacias, Meta (se toma este trayecto porque en ese territorio se desarrollan proyectos objeto de evaluación y seguimiento del por parte de la ANLA que corresponden al sector hidrocarburos) normalmente toma un tiempo estimado de 3 horas y 39 minutos (143.0 km) según muestra la siguiente imagen (tomada de Google Maps):



Desde el proceso de contratación realizado el año anterior y que dio lugar al Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1033 de 2023, se dejó en claro los beneficios de contratar por franjas horarias de 12 horas en el entendido en que el servicio requiere además de traslados ida y vuelta, un tiempo de espera por parte del conductor mientras se realiza la visita en sitio, por lo cual en caso que se dispusiera estimar el servicio por horas conllevaría a incurrir en mayores costos dado el reconocimiento de estos tiempos muertos, por lo cual la entidad, ha considerado mantener el servicio por jornadas completas de 12 horas. Lo anterior permite además permear cualquier contratiempo por demoras en la carretera, o tráfico vehicular o cualquier otra circunstancia, ya que estos se encuentran contemplados en las jornadas completas hasta de 12 horas diarias, en las que hay un margen de maniobra para solventar cualquier imprevisto, lo que no existe en la asignación de vehículos por hora.

En este sentido desde el Grupo de Gestión Administrativa a cuyo cargo se encuentra la supervisión de este contrato, con el fin de optimizar los recursos de la contratación, en el marco del estudio de mercado realizado cotizó la prestación del servicio solo en esta frecuencia de disponibilidad temporal, esto es, por días (disponibilidad hasta de 12 horas y hasta 8 horas continuas de conducción) en cualquier día de la semana durante el plazo de ejecución contractual.

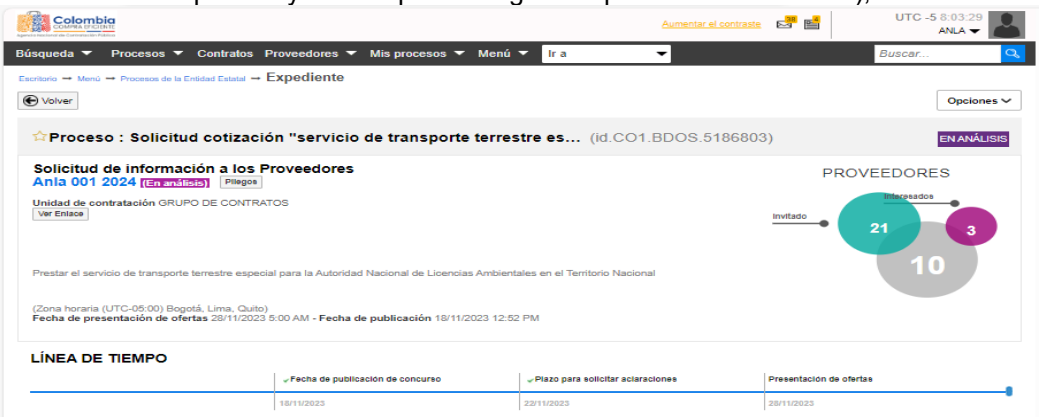
De igual manera, se ha discriminado la prestación del servicio teniendo en cuenta los destinos de los proyectos donde se ha de ejecutar el contrato así: Las zonas de atención pueden ser urbanas y rurales (Departamentos, áreas metropolitanas, ciudades capitales, municipios, corregimientos, veredas o distrito Territorial Indígena) en el territorio colombiano.

Entiéndase como Rural o Urbano para la prestación del servicio lo siguiente:

Urbano: Desplazamiento del transporte solicitado, solo en el área de la cabecera municipal de la ciudad o municipio, con excepción de las ciudades principales y que los aeropuertos queden a las afueras de estas y deban recogerse a los comisionados usuarios en este lugar, para realizar sus actividades en la ciudad principal.
(Ejemplo 1. Ciudad Medellín- Aeropuerto en Rionegro - Actividades en Medellín)
(Ejemplo 2. Ciudad Cali - Aeropuerto en Palmira - Actividades en Cali)

Rural: Desplazamiento del transporte solicitado, fuera de la cabecera municipal de la ciudad o municipio solicitado inicialmente, desplazamientos hacia veredas, corregimientos e intermunicipales o departamentales:

En ese orden de ideas, el Grupo de Gestión Administrativa previa verificación de la prestación del servicio de transporte terrestre en las condiciones solicitadas por la entidad tanto para las zonas urbanas como rurales, solicitó cotización a través de la plataforma transaccional SECOP II - proceso: solicitud cotización "servicio de transporte terrestre especial para la ANLA" - Anla 001 2024 (id.CO1.BDOS.5186803), dirigida especialmente a potenciales proveedores prestadores del servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros en Colombia, requiriendo el diligenciamiento del formato de cotización que contiene las especificaciones del Manual de Contratación, Supervisión e Interventoría de la entidad (los documentos correspondientes son anexos a los estudios previos y forman parte integral del proceso de selección), así:



A partir del evento de cotización publicado, se contactó a los prestadores del servicio indicados a continuación:

Proveedor (23)	Contactos
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CONTRATISTAS	4443306; transporte@coomultranscon.com
MEGATRANS SAS	3006568224; mltlogisticaytransportes@gmail.com
TRANSPORTES EMPRESARIALES NACIONALES S.A.	3738833; trasnalantioquia@hotmail.com
LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL LTDA.	4242236; ventas@linturcol.com; 4129271
TRANSPORTES MULTIMODAL GROUP	3175007883; 6044482476; gerencia@transportesmultimodal.com
INVERSIONES TRANSTURISMO S.A.S.	3292117; gerencia@transturismo.co; 2502106
TRANSPORTES BESIMOR & CÍA LTDA.	3795542-3707828; auxiliarcontable@transportebesimor.com
LIDERTUR S.A.S.	3118830; lidertur@hotmail.com
SANTURBAN S.A.S	5682693; santurbansas@hotmail.com
TRANSPORTES CALDERON S.A.	031-3171615; info@transportescalderon.com.co

ESPECIALES CONDOR ESCONDOR S.A.	7240036; 2381364; comercial1@especialescondor.com
TRANSPORTES ESPECIALES Y TURISTICOS DE COLOMBIA S.A.S.	6631274; 6631276; tcolombia2010@hotmail.com
TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	4926600; 4926601, comercial3@transportesfsg.com
TRANSPORTES ESPECIALES ALIANZA S.A.S.	6690209; 6690209; transportesalianzasas@hotmail.com
VIACOLTUR SAS	2250538; egonzalez@viacoltur.com
INVERSIONES TRANS-SABANA	6017034135; transsabana@yahoo.com
ESTURIVANNS S.A.S	3904065; 3904065; comercialesturivanns@gmail.com
SETCOLTUR S.A.S.	2329147; gerencia@setcoltur.com
TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA S.A.S.	5713734760; comercial@tne.com.co
TRANSPORTES ESPECIALES EASYVANS S.A.S.	5717498846; transeasyvans@gmail.com
ESTARTER S.A.S.	3213831530; sasestarter@gmail.com
TRANSPORTES ESPECIALES 360 S.A.S	4652747; gerencia@transportes360.co
ESTARTER SERVICIO ESPECIAL	3123263670; puerto.lopez@estarter.co

No obstante, de los veintitrés (23) proveedores a las cuales se les envió requerimiento de cotización, y aunque tres (03) de ellas mostraron interés en participar según consta en la plataforma SECOP II, finalmente vencido el plazo conferido por la entidad, no se recibió cotización alguna.

Es así como teniendo en cuenta lo dispuesto en la Guía de Elaboración de Estudios de Sector emitida por Colombia Compra Eficiente y considerando que no se recibieron cotizaciones por parte de los prestadores de este servicio, para establecer el presupuesto oficial de la contratación para la vigencia 2024, se tomará como referente para la estimación del presupuesto oficial, el comportamiento del gasto histórico en contrataciones de objeto similar al que nos ocupa.

B. ESTIMACION DEL VALOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA LA VIGENCIA 2024.

Teniendo en cuenta las características de la presente contratación y dado el comportamiento de ejecución de contratos similares durante las vigencias anteriores, se tomará en cuenta la ejecución financiera en el marco del Contrato de Prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1033 de 2023, considerando que la contratación suscrita se ejecutó sin dificultades y guarda símiles características a las que ahora demanda el presente proceso de contratación. Así, con sujeción a lo señalado en la Guía de Elaboración de Estudios de Sector de Colombia Compra Eficiente y en consonancia con lo dispuesto en el Manual de Contratación, Supervisión e Interventoría de la ANLA, se procede a emplear el mecanismo de variación de precios históricos (con estimado de la cifra de inflación).

Para el efecto, se realiza el respectivo aumento del índice de precios al consumidor (IPC), indicador que refleja las variaciones en los precios de los bienes y servicios que se consumen, toda vez que no se prevén alzas significativas en los combustibles para la vigencia 2024 más allá de las estimadas hasta el momento por el Gobierno Nacional que arrojan como pronostico un precio cercano a los

$16.000[11] (consonante con el precio actual aproximado de $15.164), ni fenómenos económicos que impliquen fluctuaciones transcendentales en el sector del transporte terrestre, diferente al aumento de los peajes, situación que guarda consonancia con el valor de la contratación en el año inmediatamente anterior.

A continuación, se presenta el análisis realizado tomando como referente el Contrato de Prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1033 de 2023 suscrito con el Consorcio Transporte ANLA 23, aplicando el correspondiente porcentaje variación anual del Índice de Precios al Consumo (IPC) que para el mes de diciembre de 2023 fue de 9.28% según información reportada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Este indicador refleja las variaciones en los precios de los bienes y servicios que consumen los ciudadanos en un periodo determinado, y que cobra especial atención en cuanto al transporte como uno de los factores que más presiona los precios de la canasta familiar por el aumento de la gasolina, como producto de políticas del gobierno en pro de la estabilización de precios del combustible y factores asociados, como el aumento en el precio de los peajes, el salario mínimo, la inflación, entre otros.

De acuerdo con lo anterior, el resultado del análisis a la ejecución financiera del mencionado contrato es el siguiente:

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL - ZONA URBANA

Modalidad	Tipo	Valor Cto. 2023	IPC año 2023	Valor IPC	Valor Proyectado 2024
Urbano	SUV	$ 726.875,00	9,28%	$ 67.454,00	$ 794.329,00
Urbano	CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional)	$ 817.734,00	9,28%	$ 75.886,00	$ 893.620,00
Urbano	VAN Y/O MICROBUS (Hasta 19 pasajeros)	$ 1.181.172,00	9,28%	$ 109.613,00	$ 1.290.785,00

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL - ZONA RURAL

Modalidad	Tipo	Valor Cto. 2023	IPC año 2023	Valor IPC	Valor Proyectado 2024
Urbano	SUV	$ 863.164,00	9,28%	$ 80.102,00	$ 943.266,00

[11] Revista Portafolio, Consultado el 18 de enero de 2024. https://www.portafolio.co/economia/finanzas/alza-de-la-gasolina-en-colombia-iria-hasta-enero-de-2024-591892

Urbano	CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional)	$ 954.023,00	9,28%	$ 88.533,00	$ 1.042.556,00
Urbano	VAN Y/O MICROBUS (Hasta 19 pasajeros)	$ 1.272.031,00	9,28%	$ 118.044,00	$ 1.390.075,00

Tabla: Precio techo según tipología de vehículos

Considerando entonces que el vehículo de mayor utilización según la ejecución del contrato en la vigencia 2023 e incluso en periodos anteriores ha sido el CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional) y que la mayoría de los trayectos conforme a la demanda institucional se realiza en zonas rurales, será éste el referente a tener en cuenta para efectos de la estimación del presupuesto de la contratación[12].

En consecuencia, el valor a considerar en la presente contratación por concepto del servicio de transporte terrestre automotor especial es la suma de $ 1.042.556 que corresponde al valor actualizado con IPC, partir de la ejecución de la contratación en la vigencia 2023 para la categoría de vehículos CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional) para zonas rurales.

C. ASIGNACIÓN DE RECURSOS ECONÓMICOS PARA CADA UNA DE LAS DEPENDENCIAS QUE REQUIEREN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

Con el fin de contar con elementos necesarios para estimar el monto de recursos requeridos por la ANLA para la presente contratación en la vigencia 2024, se tomará en cuenta la disposición de recursos aprobados para su ejecución según la información remitida por la Subdirección Administrativa y Financiera, quien ha señalado para el efecto que los recursos económicos disponibles para este propósito ascienden a la suma de **MIL OCHOCIENTOS VEINTE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CUARENTA Y TRES PESOS MONEDA LEGAL ($1.820´274.043,00)** INCLUIDO IVA y todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar, discriminado para cada una de las fuentes de financiación, así:

- Con cargo a la fuente de financiación FONAM-ANLA: Hasta la suma de $1.523´136.269
- Con cargo a la fuente de financiación ANLA-REGALÍAS: Hasta la suma de $206´289.936
- Con cargo a la fuente de financiación ANLA: Hasta la suma de $90´847.838

La estimación de los valores antes indicados corresponde al comportamiento en la ejecución de los contratos para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor durante las vigencias 2022 y 2023, por cada una de las fuentes de financiación. De acuerdo con lo anterior, los valores enunciados equivalen a los siguientes porcentajes en el presupuesto estimado de la contratación:

- Fuente de financiación FONAM-ANLA: 84%
- Fuente de financiación ANLA-REGALÍAS: 11%
- Fuente de financiación ANLA: 5%

[12] Reportes según base de información a cargo del Grupo de Gestión Administrativa.

Ahora bien, para establecer el número de servicios de transporte terrestre, es preciso tener en cuenta el análisis estadístico correspondiente a la ejecución de las contrataciones celebradas en vigencias anteriores, esto es, en desarrollo del Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Especial No. 1075 de 2022 y el Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Especial No. 1033 de 2023.

Lo anterior por cuanto se precisa que las contrataciones celebradas para la prestación de este servicio en las vigencias 2022 y 2023 guardan un comportamiento real en cuanto a la ejecución a demanda de los servicios requeridos y efectivamente prestados a través del servicio de transporte terrestre automotor especial. Al respecto es menester aclarar que los cálculos fueron realizados en tabla de Excel, incorporando la totalidad de números decimales con el objeto de garantizar la mejor aproximación numérica a partir de los datos disponibles y evitar mayor desviación de estos.

En consecuencia, se procede al análisis de la ejecución de los contratos de las vigencias 2022 y 2023 en los siguientes términos:

- ✓ Respecto del Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Especial No. 1075 de 2022 con plazo de ejecución entre el 3 de mayo de 2022 hasta el 27 de diciembre de 2022, periodo durante el cual se realizaron 1.051 servicios de transporte terrestre automotor, estimándose un promedio mensual de 131[13] servicios, así:

CONTRATO 1075 DE 2022			
Meses de CTO 2022	**Numero de servicios**	**Fecha de inicio**	**Fecha final**
8	1.051	09/05/2022	27/12/2022
Promedio servicios mensuales			131

- ✓ Respecto del Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Especial No. 1033 de 2023: durante el plazo de ejecución comprendido entre el 12 de abril de 2023 y el 31 de diciembre de dicha anualidad, se realizaron 1.651 servicios de transporte terrestre automotor, estimándose un promedio mensual de 183[14] servicios, así:

CONTRATO 1033 DE 2023			
Meses de CTO 2023	**Numero de servicios**	**Fecha de inicio**	**Fecha de corte para estimación de servicios**
9	1.651	12/04/2023	31/12/2023
Promedio servicios mensuales			183

[13] Por redondeo al entero inferior más próximo
[14] Por redondeo al entero inferior más próximo

De conformidad con los resultados obtenidos a partir de la ejecución de servicios de transporte terrestre en virtud de los Contratos Nos. 1075 de 2022 y 1033 de 2023, se procede a calcular el promedio entre éstos con el fin de contar con una estimación más cercana a la realidad, lo cual arroja como resultado un total de 157[15] servicios realizados mensualmente durante los años 2022 y 2023 según los contratos antes enunciados.

A partir del cálculo del número mensual de servicios que se estima en 157 se debe multiplicar esta cifra por el número de meses que corresponde al plazo de ejecución del contrato, entendiendo éste a partir de mediados del mes de febrero de 2024 y hasta el 31 de diciembre de 2024 (10.5 meses), lo cual arroja como resultado un número de 1.649[16] servicios.

Así, con el fin de establecer el presupuesto estimado de la presente contratación, es necesario multiplicar el número de servicios previstos por el plazo de ejecución del contrato (1.649 servicios) por el valor obtenido a partir del análisis realizado por la entidad según lo señalado en el acápite anterior para la categoría de vehículos CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional) para zonas rurales que corresponde a la suma de $1.042.556, lo cual arroja el siguiente resultado

PROMEDIO MENSUAL DE SERVICIOS	NUMERO DE MESES EJECUCION	TOTAL SERVICIOS EN EL PLAZO DE EJECUCION	VALOR ESTIMADO POR SERVICIO	VALOR TOTAL
157	10,5	1.649	$ 1.042.556	$ 1.718.653.566,00

Teniendo en cuenta lo anterior, el presupuesto estimado para la contratación correspondería según el valor del presupuesto disponible a la suma de MIL SETECIENTOS DIECIOCHO MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y SEIS PESOS MONEDA LEGAL ($1.718.653.566) INCLUIDO IVA y todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar.

Sin embargo, dadas las necesidades misionales de la ANLA con el fin de optimizar la suficiencia de recursos económicos dispuestos para la ejecución del contrato, y considerando que la ANLA dispuso un mayor margen de recursos disponibles para esta contratación, dada la naturaleza de los servicios a contratar conforme a la cual el presupuesto de esta contratación se ejecuta bajo la figura de bolsa de recursos económicos por monto agotable, es pertinente que a partir de la mayor disposición de recursos para cada una de las dependencias que hacen uso del servicio de transporte terrestre automotor especial en la vigencia 2024, se asigne proporcionalmente un valor que cubra en mayor medida los requerimientos institucionales teniendo en cuenta en todo caso el análisis histórico de ejecución del contrato de transporte terrestre automotor en las vigencias 2022 y 2023, según lo señalado en modo precedente.

En virtud de lo expuesto, el monto total de recursos económicos disponibles para la presente contratación que como se mencionó asciende a la suma de **MIL OCHOCIENTOS VEINTE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CUARENTA Y TRES PESOS MONEDA LEGAL ($1.820´274.043,00)** INCLUIDO IVA y todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar, se dividirá entonces entre el costo estimado para la categoría de vehículos

[15] El resultado es 157,5; por redondeo corresponde a 157 servicios.

[16] El resultado es 1.648,5, se aproxima al entero superior para un total de 1.649 servicios.

CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional que corresponde al de mayor frecuencia de uso según lo señalado en el presente documento) para zonas rurales que corresponde a la suma de $ 1.042.556 lo que arroja como resultado la prestación estimada de 1.746 servicios aproximadamente - frecuencias en día con disponibilidad de 12 horas cualquier día de la semana para zona urbana o rural según se requiera por las dependencias en el plazo de ejecución del contrato; este número dividido en el número de meses proyectados para la ejecución del contrato en la vigencia 2024 (10,5 meses) da como resultado un promedio mensual aproximado de 166 servicios de transporte terrestre automotor.

Lo anterior como se muestra a continuación:

RECURSOS ECONOMICOS DISPONIBLES PARA LA CONTRATACION	VALOR ESTIMADO POR SERVICIO	TOTAL SERVICIOS EN EL PLAZO DE EJECUCION	NUMERO DE MESES EJECUCION	PROMEDIO MENSUAL DE SERVICIOS
$ 1.820´274.043,00	$ 1.042.556	1.746	10,5	166

Nota. Las cifras se aproximan al número entero más cercano

Se colige de lo anterior un incremento de 9 servicios adicionales al promedio mensual obtenido de la ejecución de los contratos (2022-2023 – 157 servicios) y en total 94 servicios de transporte adicionales para la vigencia 2024, que determina un factor de seguridad adicional del 6%.

SERVICIOS PRESTADOS												
VIGENCIA	*FEB*	*MAR*	*ABR*	*MAY*	*JUN*	*JUL*	*AGO*	*SEP*	*OCT*	*NOV*	*DIC*	*TOTAL*
2022				78	150	135	152	186	207	261	60	1229
2023			77	141	131	203	279	281	152	321	66	1651
PROMEDIO ESTIMADO	78	157	157	157	157	157	157	157	157	157	157	1648
PROMEDIO PRESUPUESTO	86	166	166	166	166	166	166	166	166	166	166	1746
DESV EST 2022				55,861	4,9497	15,556	3,5355	20,506	35,355	73,539	68,589	296,28
DESV EST 2023			56,569	11,314	18,385	32,527	86,267	87,681	3,5355	115,97	64,347	2,1213
DIF ABS 2022 PROM EST				79	7	22	5	-29	-50	-104	97	27
DIF ABS 2023 PROM EST			80	16	26	-46	-122	-124	5	-164	91	-238
DIF ABS 2023 PROM PPTO				88	16	31	14	-20	-41	-95	106	99
DIF ABS 2023 PROM PPTO			89	25	35	-37	-113	-115	14	-155	100	-157

Adicionalmente, a partir de los datos de las vigencias 2022 y 2023, se puede esperar:

- Si la ejecución se comporta conforme a los datos de la vigencia 2022, se espera un déficit de 238 servicios antes de la finalización del plazo de ejecución del contrato.
- Si la ejecución se comporta conforme a los datos de la vigencia 2023, se espera un déficit de 157 servicios antes de la finalización del plazo de ejecución del contrato.

- La ejecución del contrato se afectará principalmente por el comportamiento de los servicios de transporte solicitados y prestados en los meses de agosto, septiembre y noviembre de 2024, toda vez que son los que representan la mayor desviación del promedio estimado conforme a lo antes citado.

En razón a lo anterior, la estimación del presupuesto oficial de la presente contratación tendrá en cuenta el valor de los recursos disponibles en la ANLA que permite atender las necesidades de esta, para el cumplimiento de la misionalidad Institucional. En todo caso, el número de servicios indicados son estimativos, es decir, pueden ser más o menos, según la dinámica de la demanda institucional así lo determine.

5. ANALISIS PARA DETERMINAR SI ES APLICABLE LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 2 DEL DECRETO 310 DE 2021

El artículo 2º del Decreto 310 de 2021 establece: “Modificación del artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional. Modifíquese el artículo 2.2.1.2.1.2.12. de la Subsección 2, de la Sección 1 del Capítulo 2, del Título 1, de la Parte 2, del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional el cual quedará así:

"ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.12. Planeación de una adquisición en la bolsa de productos. Cuando no exista un Acuerdo Marco de Precios para el bien o servicio requerido, las entidades estatales deben estudiar, comparar e identificar las ventajas de utilizar la bolsa de productos para la adquisición respectiva frente a la subasta inversa o a la promoción de un nuevo Acuerdo Marco de Precios con la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- para tales bienes o servicios, incluyendo el análisis del Proceso de Selección del comisionista, los costos asociados a la selección, el valor de la comisión y de las garantías.

El estudio mencionado deberá dar cuenta de la forma en que la Entidad Estatal garantiza los principios y objetivos del sistema de compras, contratación pública, los postulados de la función administrativa y de la gestión fiscal. Este estudio deberá consignarse expresamente en los documentos del Proceso de Selección y se deberá garantizar su oportuna publicidad a través del SECOP (…)”.

En cumplimiento del citado artículo, la entidad realiza a continuación una comparación de los procesos por Subasta y Bolsa de Productos, describiendo sus principales características y ventajas:

Del proceso de selección a través de la modalidad de selección abreviada por subasta inversa	**Del proceso de selección para la adquisición de bienes o servicios a través de bolsa de productos**
Quienes participan: Entidad Estatal – Proponentes (Personas naturales, jurídicas, consorcios o uniones temporales) Entidad Estatal - Comprador: En virtud de dicho régimen, mediante la modalidad de selección abreviada por compras en bolsas de productos y a través de una Sociedad Comisionista, la entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes y productos de origen o destinación agropecuaria. En el proceso de compra existe una Sociedad Comisionista que actuará por cuenta de la Entidad Estatal. Proveedor – Vendedor: Persona natural o jurídica que actúa a través de una sociedad Comisionista Miembro de Bolsa y que suministra los bienes, productos y/o servicios, la entrega a la Entidad Estatal de acuerdo con las condiciones pactadas en la negociación y recibe el pago total de esta última en el plazo convenido.	Quienes participan: Entidad Estatal: La entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes, mediante la modalidad de selección abreviada por subasta inversa electrónica. Proveedor: Persona natural o jurídica (en consorcio o unión temporal) que suministra los bienes, productos y/o servicios objeto de la necesidad, de acuerdo con las condiciones pactadas en los documentos del proceso de selección.
Publicidad y control: El sistema bursátil promueve la transparencia mediante un escenario público regulado. La Bolsa Mercantil de Colombia y las Sociedades Comisionistas son vigiladas y controladas por la Superintendencia Financiera de Colombia. Las sociedades comisionistas, además, son supervisadas por el órgano de autorregulación de la Bolsa.	Publicidad y control: Colombia Compra Eficiente dispone en el SECOP II la plataforma para la configuración, desarrollo y evaluación de la Subasta Inversa Electrónica. Este proceso de subasta se rige por la normatividad aplicable en la materia en Colombia.
Responsabilidades. Las sociedades comisionistas son las responsables del cumplimiento de la operación, adicionalmente la bolsa cuenta con un sistema de compensación con garantías constituidas que se usan para mantener las operaciones sin interrupción, en caso de presentarse incumplimiento	Responsabilidades Exigibilidad de cumplimiento a través de las garantías para la presentación de la oferta (garantía de seriedad de la oferta)
Tiempo de duración del proceso: 30 dias calendario aproximadamente	Tiempo de duración del proceso: Los estimados en el cronograma del proceso de selección según la normatividad aplicable
Otros aspectos relacionados. Reducción de posible riesgo de colusión entre los interesados y entre estos y la Entidad Estatal en la medida que se trata de un esquema de mercado ciego, en el cual la entidad pública no conoce a los proponentes participantes en la puja.	Otros aspectos relacionados. Garantía de transparencia y publicidad del proceso a través de la plataforma SECOP II. Promueve mayor participación y pluralidad de oferentes, no es limitada

De acuerdo con lo expuesto, se determina que el ahorro en costos adicionales en que pudiere incurrir la entidad a través de la contratación mediante la adquisición de los bienes a través de bolsa de productos en razón del reconocimiento y pago al comisionista redunda en la optimización de recursos económicos para la entidad; de igual manera, la adquisición de bienes y servicios a través de bolsa de productos se encuentra limitada para algunos elementos u oferentes, razones que conllevan a

concluir que resulta más ventajoso para la Superintendencia de Transporte, surtir el proceso de contratación a través de la modalidad de selección abreviada por subasta inversa.

6. ANÁLISIS DEL RIESGO

Con arreglo a lo establecido en el artículo 4º de la Ley 1150 de 2007, el artículo 2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015 y en los lineamientos del Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, respecto del presente proceso de selección, la ANLA ha tipificado, estimado y asignado los siguientes riesgos previsibles desde su planeación hasta la liquidación del contrato.

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia delevento	Probabilidad	Impacto	Calificación Total	Categoría
1	General	Interno	Ejecución	operacional	No contar con el recurso humano idóneo y suficiente para la prestación del servicio	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Improbable	Alto	Alto	Alto
2	General	Externa	Ejecución	operacional	Indisponibilidad de los vehículos para la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones técnicas exigidas por la Entidad	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Improbable	Moderado	Medio	Media
3	General	Interna	Ejecución	Operacional	Demora por parte del FONAM/ANLA, en la aprobación de los informes presentados por el contratista.	Genera retrasos en el trámite de pago a favor del contratista	Improbable	Moderado	Medio	Baja
4	General	Externa	Ejecución	Regulatorio	Se presenta por la expedición de normas que impongan nuevos tributos, impuestos o cargas fiscales que puedan afectar el equilibrio contractual	Genera una carga adicional a la prevista que puede afectar a las partes	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
5	General	Externa	Ejecución	Operacional	Daños, pérdidas y/o reclamaciones realizadas por terceros derivadas de la operación de los vehículos entregados para la ejecución del contrato	Reclamaciones de terceros ante la Entidad por los daños ocasionados.	Probable	Alto	Alto	Alto
6	General	Externa	Ejecución	Operacional	Daños, pérdidas y/o reclamaciones derivadas de la operación de los vehículos entregados para la ejecución del contrato, reportadas por el contratista	Reclamaciones del contratista ante la Entidad por los daños ocasionados.	Probable	Alto	Alto	Alto
7	General	Externa	Ejecución	Operacional	Variación en el precio del combustible que afecte la estructura de costos en la prestación del servicio y el desempeño financiero del Proveedor	Genera una carga adicional a la prevista que puede afectar la ejecución del contrato	Probable	Alto	Alto	Alto
8	General	Externa	Selección	Jurídico	Riesgo derivado de la declaratoria desierta	Retrasa la adjudicación del contrato objeto de selección, se hace necesario modificar en algunos aspectos la modalidad de selección, se retrasa la satisfacción de la necesidad.	Probable	Alto	Alto	Alto
9	General	Interno	Planeación	Operacional	Que el presupuesto asignado para el proceso no sea suficiente de acuerdo con el análisis de mercado	Que el contrato no se pueda ejecutar en las condiciones establecidas por la Entidad	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
10	General	Interno	Planeación	Operacional	Que los estudios previos y el pliego de condiciones sean confusos y no esté debidamente soportado técnicamente	Que no se presenten oferentes en el proceso selectivo	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
11	General	Externo	Adjudicación	Operacional	Presentación de ofertas con precios artificialmente bajos	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Probable	Alto	Alto	Alto

12	General	Externo	Planeación	Operacional	Advenimiento de circunstancias de riesgo público (actos terroristas, huelgas, bloqueos en vías)	Genera retrasos en la prestación del servicio – Lesiones para el personal transportado	Probable	Alto	Alto	Alto
13	General	Externo	Planeación	Operacional	Ocurrencia de desastres relacionados con fenómenos naturales (inundaciones, derrumbe en las vías, etc)	Genera retrasos en la prestación del servicio – Lesiones para el personal transportado	Probable	Alto	Alto	Alto
14	General	Externa	Ejecución	operacional	No autorización del servicio bien por razones de orden público, calamidad, catástrofes naturales, entre otros)	Cancelación del servicio por causas atribuibles a la entidad	Improbable	Moderado	Medio	Media

La siguiente es la forma de mitigación de los riesgos anteriores:

MATRIZ DE MITIGACIÓN DE RIESGOS

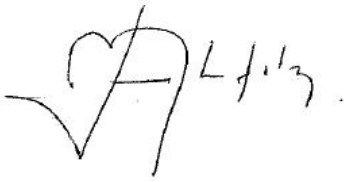
No.	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/ Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento			¿Afecta el equilibrio económico del contrato?	Persona responsable por implementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabilidad	Impacto	Calificación Total			¿Cómo se realizael monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
1	Anla	Hacer seguimiento del cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato	Probable	Modera do	Baja	No	Supervisor	Seguimiento a la ejecución contractual	Permanente
2	Anla	Hacer seguimiento del cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato	Probable	Modera do	Baja	No	Supervisor	Seguimiento a la ejecución contractual	Permanente
3	Anla	Oportunidad en la recepción, verificación y aprobación de informes	Raro	Moderad o	Baja	No	Supervisor	Revisión y aprobación de informes de manera diligente	Conforme a los plazos contractuales
4	Anla	Aplicación oportuna de las disposiciones legales y ajuste de los procesos internos	raro	Alto	Baja	No	Supervisor	Permanente consulta y actualización normativa	Permanente
5	Anla	Exigir y verificar las pólizas que cubren los daños ocasionados al vehículo como consecuencia de la prestación del servicio.	Probable	Alto	Baja	No	Supervisor	Verificar las garantías requeridas durante la ejecución del contrato.	Desde la etapa de planeación del proceso y durante la ejecución contractual
6	Contratista	Se exigen obligaciones de constituir las pólizas que cubren los daños ocasionados en el marco de la ejecución contractual	Posible	Mayor	Alto	Si	Contratista	Verificar las garantías y pólizas requeridas durante la ejecución del contrato se encuentran vigentes.	Desde la etapa de planeación del proceso y durante la ejecución contractual
7	Contratista	Aplicación oportuna de las disposiciones legales y ajuste de los procesos internos	Posible	Mayor	Alto	SI	Contratista	Consideración de todos los impuestos, costos y gastos que pueda generar la ejecución del contrato. Permanente consulta de posibles variaciones en el precio de combustible	Permanente
8	Anla	Aclarar los requisitos, requerimientos y especificaciones del suministro a contratar	Posible	Mayor	Alto	SI	Área Solicitante	Verificación de los Requerimientos técnicos de la entidad definidos en la ficha técnica	Desde la etapa de planeación del proceso
9	Anla	Aclarar los requisitos, requerimientos y especificaciones del suministro a contratar	Posible	Mayor	Alto	NO	Área solicitante	A través de la socialización de las ventajas de la herramienta y capacitación impartida en su funcionamiento	Desde la etapa de planeación del proceso

10	Anla	Analizar al detalle el servicio que se quiere contratar para construir los documentos previos con rigurosidad y claridad que requiere el proceso	Improbable	Moderado	Medio	SI	Área Solicitante	Verificación de los Requerimientos técnicos de la entidad definidos en la ficha técnica	Desde la etapa de planeación del proceso
11	Contratista	El estudio de mercado debe ser claro para permitir contar con valores acordes con la realidad del sector las necesidades de la entidad	Improbable	Moderado	Medio	SI	Área Solicitante	Verificación de las condiciones de mercado y revisión de la ejecución contractual en vigencias anteriores	Desde la etapa de planeación del proceso
12	Anla	Monitoreo de las condiciones de seguridad en la zona – Implementación de medidas del Plan de Seguridad Vial adoptado por la ANLA	Posible	Mayor	Alto	SI	Supervisor	Verificación previa a la autorización de los servicios por parte del personal dispuesto en el Grupo de Gestión Administrativa – Seguimiento a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el contratista	Permanente
13	Anla	Monitoreo de las condiciones climáticas y atmosféricas en la zona – Implementación de medidas del Plan de Seguridad Vial adoptado por la ANLA	Posible	Mayor	Alto	SI	Supervisor	Verificación previa a la autorización de los servicios por parte del personal dispuesto en el Grupo de Gestión Administrativa – Seguimiento a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el contratista	Permanente
14	Anla	Verificación de las condiciones de la comisión previo a la autorización del servicio	Probable	Modera do	Baja	No	Supervisor	Trámite inmediato de la cancelación del servicio	Conforme a los plazos contractuales

No obstante lo anterior, durante el termino de observaciones, los posibles oferentes o interesados en participar en el proceso deberán manifestar a la entidad, teniendo en cuenta el conocimiento que tienen como expertos en su actividad ordinaria, la existencia de posibles riesgos asociados a la ejecución del contrato que puedan afectar el equilibrio económico del mismo de conformidad con lo expresado por el artículo 863 del código de comercio, según el cual, las partes deberán proceder de buena fe exenta de culpa en el periodo precontractual, so pena de indemnizar los perjuicios que se causen. En consecuencia, la Entidad no aceptará reclamaciones relacionadas con circunstancias previsibles por el contratista que afecten dicho equilibrio económico y que no hayan sido manifestadas por el mismo.

No obstante lo anterior, durante el termino de observaciones, los posibles oferentes o interesados en participar en el proceso deberán manifestar a la entidad, teniendo en cuenta el conocimiento que tienen como expertos en su actividad ordinaria, la existencia de posibles riesgos asociados a la ejecución del contrato que puedan afectar el equilibrio económico del mismo de conformidad con lo expresado por el artículo 863 del código de comercio, según el cual, las partes deberán proceder de buena fe exenta de culpa en el periodo precontractual, so pena de indemnizar los perjuicios que se causen.

En consecuencia, la Entidad no aceptará reclamaciones relacionadas con circunstancias previsibles por el contratista que afecten dicho equilibrio económico y que no hayan sido manifestadas por el mismo



JUAN MIGUEL MORALES FERNANDEZ
COORDINADOR DEL GRUPO DE GESTION ADMINISTRATIVA

Elaboró:
SOBIRA TERESA SOJO RODRIGUEZ (CONTRATISTA)