ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1., Subsección 6 del Decreto 1082 de 2015, presentamos el estudio del sector para adelantar el proceso de Licitación Pública para **"PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA."**.

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene los aspectos generales del mercado, el análisis de la oferta, el análisis de la demanda por parte de las Entidades Estatales del Servicio de Transporte de Pasajeros, Gremios, asociaciones. Para el caso puntual, se tiene previsto adelantar un proceso de selección a través de la modalidad de Selección Abreviada de Subasta Inversa:

2. DEFINICIONES

Para los fines de este proceso de selección, a menos que expresamente se estipule de otra manera, los términos deben entenderse de acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015 y el Anexo - Definiciones. Los términos no definidos deben entenderse de conformidad con su significado natural y obvio.

De igual forma, y según el artículo 29 del Código Civil, las palabras técnicas de toda ciencia o arte se tomarán en el sentido que les den los que profesan la misma ciencia o arte; a menos que aparezca claramente que se han formado en sentido diverso.

3. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR ECONÓMICO AL CUAL PERTENECE LA NECESIDAD

El servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, siempre que hagan parte de un grupo determinable.

La prestación de estos servicios se ejecuta luego de que las partes interesadas, la empresa de transporte habilitada y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, suscriban un contrato que debe contener como mínimo las condiciones de la prestación del servicio, las obligaciones y deberes de ambas partes.

Lo anterior de conformidad con los lineamientos definidos por el Ministerio de Transporte y lo señalado en las leyes aplicables. Los contratos suscritos deben ser reportados a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información y en los términos que este determine.

Actualmente existen en Colombia 2077 empresas habilitadas para prestar el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros. Estas empresas acceden al sector a través de la habilitación que concede el Ministerio de Transporte para prestar este tipo de servicios.

4. ASPECTO ECONÓMICO

El transporte tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, es el medio que permite el acceso de la población en áreas remotas a los servicios sociales, así mismo, es un dinamizador del desarrollo económico local, nacional, e internacional.

Es así como en las últimas décadas, el concepto de transporte ha evolucionado a conceptos más amplios como el de la logística, que involucran a la infraestructura, integra los servicios que se prestan a través de ella y planifica los flujos de personas y bienes que la transitan. El sector del transporte en general dinamiza otros sectores y es un gran generador de empleo, facilitando el comercio local, nacional e internacional y el intercambio cultural a través del turismo.

Importancia del sector: Una parte esencial de la integración nacional e internacional y el incremento de la competitividad colombiana es el sector transporte. De esta manera, se viene evidenciando una transformación dentro de este sector, marcada e impulsada por el crecimiento de la población urbana.

En la actualidad la competitividad de un país se fundamenta en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y sobre todo en la infraestructura vial del país. En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura de carreteras, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales que dio origen a la apertura económica.

Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque establece los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior. La competitividad y la expansión de los negocios internacionales están limitados por deficiencias en la infraestructura vial y los servicios de transporte, cuya solución es pieza clave de la política de internacionalización e integración económica.

Según el documento Conpes 3547, Política Nacional Logística, el sistema logístico nacional será el encargado de apoyar la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos de la distribución física de los mismos, mediante el uso eficiente de la capacidad instalada de la infraestructura de transporte y logística, con una oferta de servicios en términos de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que equilibre la creciente demanda productiva del país, haciéndola más competitiva en mercados nacionales y en la economía global

El transporte vehicular es el vínculo físico que permite el suministro de materias primas y mano de obra al aparato productivo, así como el movimiento de estas mercancías resultantes y sus compradores a los centros de comercio. Permite la unión de personas integrantes de una sociedad con otras personas, y les da acceso a estas para llegar a sus necesidades básicas tales como alimentación, salud, trabajo, recreación; en este caso puntual de la categoría de Naciones Unidas UNSPSC 78111800 está principalmente representado en la necesidad del transportar estudiantes que presentan dificultades de acceso y permanencia hacia sus Instituciones Educativas.

Empresas, gremios y asociaciones: Los gremios y asociaciones del sector transporte buscan consolidar el desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora.

En Colombia se encuentran agremiadas las empresas relacionadas con el servicio de transporte especial, entre otras en las siguientes asociaciones:

COLFECAR, Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera: la federación busca la consolidación del desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora en Colombia.

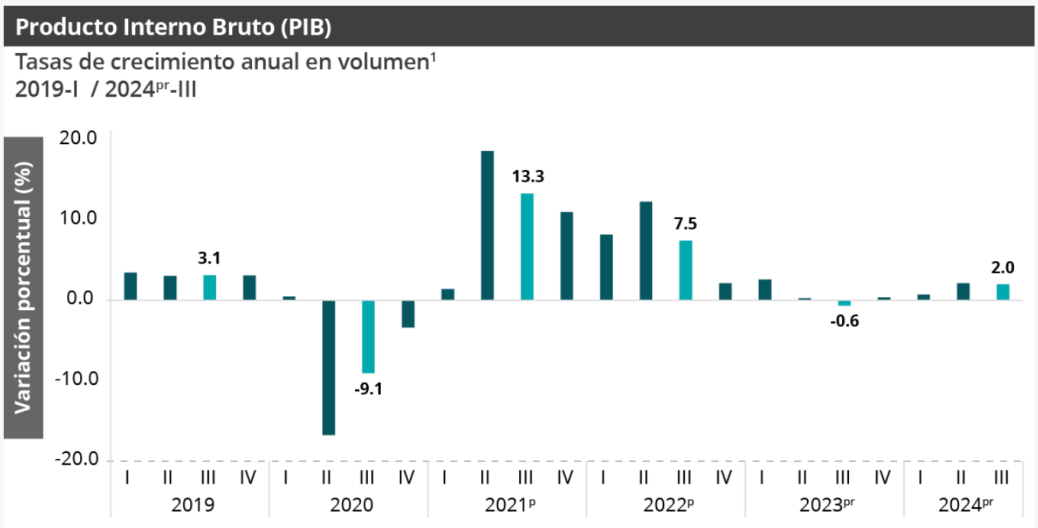
ANDI, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia: es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros.

ACC, Asociación Colombiana de Camioneros: es una agremiación sin ánimo de lucro de carácter nacional que busca proteger los derechos de los camioneros tradicionales ya sean propietarios o conductores; ha participado en la elaboración de la normatividad vigente en materia de transporte asumiendo su responsabilidad para con los agremiados y el país.

ATC, Asociación de Transportadores de Carga: agremiación que vela por los intereses de los propietarios, conductores y empresas de transporte de carga en Colombia.

ACOLTES, Asociación Colombiana Del Transporte Especial Y De Turismo: 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.

Participación en el PIB y relación con el sector: (*Boletín Técnico*, 2024)



Fuente: DANE, PIB_T
¹: Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015
pr: preliminar
p: provisional

En el tercer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,0% respecto al mismo periodo de 2023pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,7% (contribuye 1,1 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 14,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria;
Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,1%
(contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2024pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,6%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica
del valor agregado son:
• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 8,9% (contribuye 0,9 puntos

porcentuales a la variación anual).
• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria;
Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,2%
(contribuye 0,7 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 9,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades
económicas relacionadas:
• 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 3,6%.
• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 2,5%.
• Actividades financieras y de seguros crece 1,5%.

Del sector del PIB y la Categoría Servicios de transporte

El presente proceso pertenece a la Categoría de Servicios de Transporte, y se relaciona con la actividad económica 'Comercio al por mayor y al por menor'. "Esta división comprende Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida." *(Fuente: Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas. DANE 2020.)*

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024[pr]-III / 2023[pr]-III	2024[pr] / 2023[pr]	2024[pr]-III / 2024[pr]-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	10,7	8,9	2,5
Explotación de minas y canteras	-7,1	-4,1	-2,1
Industrias manufactureras	-1,3	-2,8	0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,0	2,7	-0,2
Construcción	4,1	2,4	-0,2
Comercio al por mayor y al por menor[3]	1,0	0,2	0,3
Información y comunicaciones	0,8	-0,9	1,2
Actividades financieras y de seguros	4,4	0,9	1,5
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	0,5	0,2	0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	2,1	4,2	-0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	14,1	9,8	3,6
Valor agregado bruto	**2,1**	**1,7**	**0,2**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,3	0,7	0,2
Producto Interno Bruto	**2,0**	**1,6**	**0,2**

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: DANE, PIB_T Prpreliminar

1 Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
2 Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
3 Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
4 Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.

5 Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
6 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.

Valor agregado actividad económica comercio al por mayor y al por menor

En el tercer trimestre de 2024pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 1,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. 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 crece 3,4%.
• Transporte y almacenamiento crece 1,6%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 6,2%.
Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,3%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:
• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,8%.
• Transporte y almacenamiento crece 0,6%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 1,4%.

Tabla Actividad económica comercio al por mayor y al por menor Tasas de crecimiento en volumen2

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024[pr]-III / 2023[pr]-III	2024[pr] / 2023[pr]	2024[pr]-III / 2024[pr]-II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	3,4	2,0	1,8
Transporte y almacenamiento	1,6	0,7	0,6
Alojamiento y servicios de comida	-6,2	-5,4	-1,4
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**1,0**	**0,2**	**0,3**

Fuente: DANE, PIB_T

Perspectiva económica:

en esta perspectiva se debe establecer los factores que influyen en el poder de compra y los patrones de gasto de las Entidades Estatales y otros compradores, tales como: cambios en los presupuestos, cambios en las formas de adquisición, cambios en los ciclos de producción, fluctuaciones del valor de las materias primas y costos de producción, inflación, devaluación y otros índices económicos representativos para el sector.

El servicio de Transporte público automotor terrestre especial se encuentra reglamentado bajo el decreto 174 de 2001, en el cual se 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 de personas, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y el grupo específico de usuarios.

Transporte Urbano de Pasajeros (*Boletín ETUP_Itrim2024*, 2024)

Gráfico. Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades.

Variable	Variaciones (%) trimestrales III trim 2024 / II trim 2024	Variaciones (%) anuales III trim 2024 / III trim 2023
Promedio mensual de vehículos afiliados	**-0,3**	**-2,0**
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	-0,6	-3,6
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	0,0	-0,7
Promedio mensual de vehículos en servicio	**0,5**	**0,0**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	0,8	-0,4
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	0,2	0,3
Total Pasajeros Transportados	**1,2**	**-1,0**
Pasajeros Transportados (SITM)	1,1	-1,0
Pasajeros Transportados sistema (Sistema tradicional)	1,4	-1,1

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el tercer trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de 0,8% en los vehículos en servicio y de 1,1% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2024.
En cuanto a las comparaciones anuales, para el tercer trimestre de 2024, se presentó una variación de -0,4% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de -1,0%, en relación con el tercer trimestre de 2023.

Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales del SITM1.

Tabla. Variaciones trimestrales, anuales y cuatrienales de vehículos en servicio y pasajeros transportados. Sistema Integrados de Transporte Masivo – III Trimestre de 2024

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales III trim 2024 / II trim 2024		Variaciones anuales III trim 2024 / III trim 2023	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**0,8**	**1,1**	**-0,4**	**-1,0**
Transmetro (Barranquilla)	-5,9	4,3	-17,0	-7,8
SITM* (Bogotá)	1,0	1,2	-1,0	0,2
Metrolínea (Bucaramanga)	-7,9	-4,2	-19,4	-16,5
MIO (Cali)	3,5	2,5	11,8	11,3
Transcaribe (Cartagena)	10,4	11,5	8,8	-6,2
Cable (Manizales)	-2,5	-6,7	2,6	-13,1
SITVA** (Medellín)	-0,4	-0,2	-0,6	-5,7
Megabús (Pereira)	-1,7	1,3	1,1	1,4

Durante el tercer trimestre de 2024, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron el MIO (Cali) y 1Sistemas Integrados de Transporte Masivo 3 Boletín técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) Tercer trimestre de 2024 el Transcaribe (Cartagena) con 11,8% y 8,8% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones anuales en el MIO (Cali) y el Megabús (Pereira) con 11,3% y 1,4%, respectivamente frente al mismo periodo de 2023.

Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional. [2] (fuente)

Tabla. Variaciones anuales, trienales y trimestrales de vehículos en servicio y pasajeros transportados. Sistema de Transporte Tradicional – III Trimestre de 2024

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el tercer trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de 0,2% en los vehículos en servicio y de 1,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2024.
En relación con las variaciones anuales, en el segundo trimestre de 2024, los vehículos en servicio presentaron una variación de 0,3% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 1,1%, en comparación con el tercer trimestre de 2023.

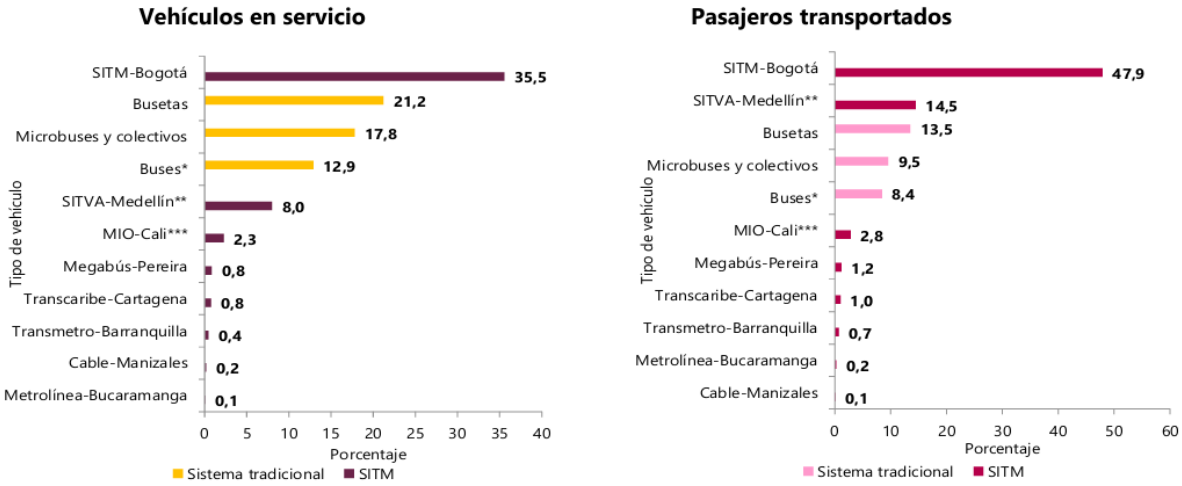
Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales III trim 2024 / II trim 2024		Variaciones anuales III trim 2024 / III trim 2023	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**0,2**	**1,4**	**0,3**	**-1,1**
Buses*	0,9	1,9	-1,8	-7,7
Busetas	0,3	2,6	1,8	2,2
Microbuses - colectivos	-0,4	-0,5	0,1	0,7

Para el sistema de transporte tradicional, en el primer trimestre de 2024, se presentó una variación trimestral de -1,3% en los vehículos en servicio y una reducción de 4,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2023.

En relación con las variaciones anuales, en el primer trimestre de 2024, los vehículos en servicio presentaron una variación de -0,7% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 2,5%, en comparación con el primer trimestre de 2023.

Durante el primer trimestre de 2024, el tipo de vehículo Microbuses-colectivos registró la menor variación anual en el parque automotor en servicio (-1,5%) mientras que, en el número de pasajeros transportados, el tipo de vehículo busetas registró una variación de 1,5%, comparado con el primer trimestre de 2023

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados
III Trimestre de 2024[P]



Transporte urbano área metropolitana de Bogotá

Variación anual

Para el tercer trimestre de 2024, el SITM de Bogotá contó con un promedio mensual de 10.162 vehículos en servicio, el cual presentó una disminución anual de 1,0% con respecto al mismo trimestre de 2023. De igual forma, transportó 374,3 millones de pasajeros, correspondiente al 93,7% de los usuarios en el área metropolitana; comparado con el mismo trimestre del año anterior presentó un incremento de 0,2% en el número de pasajeros transportados por el sistema.
Las busetas registraron el mayor incremento en el número de pasajeros transportados (5,2%).

Cuadro 2. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Bogotá III Trimestre (2023 - 2024 P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2023	2024P	Variación anual (%)	2023	2024P	Variación anual (%)	2023	2024P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Bogotá	**13.302**	**12.829**	**-3,6**	**11.853**	**11.774**	**-0,7**	**398.026**	**399.399**	**0,3**
SITM Bogotá	11.194	10.721	-4,2	10.264	10.162	-1,0	373.616	374.275	0,2
SITM Alimentador	950	948	-0,2	874	877	0,3	68.031	64.902	-4,6
SITM Padrón*	272	273	0,5	252	254	0,5			
SITM Troncal	2.091	1.925	-7,9	1.841	1.790	-2,8	150.958	149.550	-0,9
SITM Cable	163	163	0,0	160	160	0,0	1.939	2.027	4,5
SITM Zonal y complementario**	7.718	7.411	-4,0	7.136	7.081	-0,8	152.688	157.796	3,3
Sistema Tradicional	2.108	2.109	0,0	1.589	1.612	1,4	24.410	25.125	2,9
Buses	141	142	0,9	95	96	1,0	2.927	2.774	-5,3
Busetas	341	341	0,0	180	188	4,6	3.428	3.605	5,2
Microbuses-Colectivos	1.626	1.626	0,0	1.313	1.327	1,0	18.055	18.746	3,8

Fuente: DANE, ETUP.

5. DE LOS COSTOS

Desde los costos Es importante tener en cuenta el costo para la utilidad total del ejercicio, así como el crecimiento del proveedor, la adecuada modernización de la flota y los procesos que garanticen la seguridad, pertinencia y comodidad en el servicio a recibir: Conductor Acompañante Combustible Mantenimiento Póliza todo riesgo SOAT Póliza responsabilidad civil Depreciación Cuota de administración (afiliación) Utilidad propietarioAdministración contrato.

Anteriormente se muestra algunos costos donde unos son variables, relacionados con el rodamiento que tenga el bus, camioneta en kilómetros, pero también varía según el estado de la vía dependiendo del desgaste que sufra cada equipo.

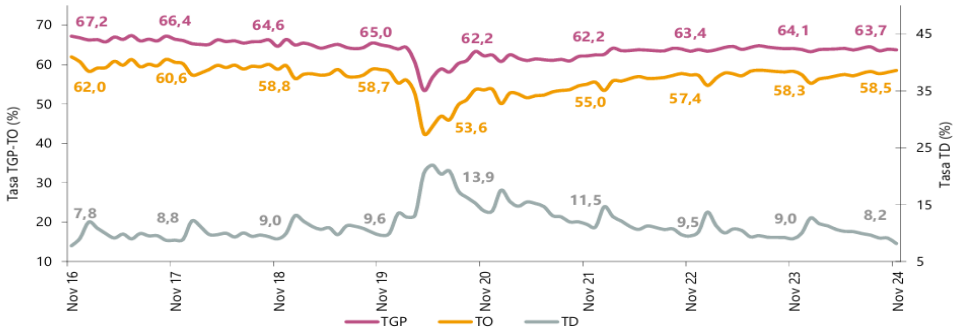
Mientras tanto los otros costos son fijados al valor contable del equipo como son depreciación y seguros. El siguiente cuadro refleja la serie de precios anualizada, tomando datos a 31 de diciembre de cada año, desde 2011 y hasta octubre del año 2022, en este se toman los precios nivel nacional Colombia, que registraron a esa fecha: el galón de ACPM, la tasa representativa del mercado de ese día, el salario mínimo legal mensual vigente del año el IPC, el DTF y el porcentaje de variación de la inflación. Además, incorpora dos columnas, una que relaciona el costo de un galón en dólares a la fecha y otra que muestra con el salario mínimo de la fecha cuántos galones de combustible se podían o se pueden comprar.

Año	GL ACPM (COP)	TRM (COP)	GL en USD	SMLV (COP)	SMLV en GL ACPM	Inflación	Tasa DTF
2011	$7.774	1.942	4,00	535.600	68,90	3,73	4,98
2012	$8.085	1.773	4,56	566.700	70,09	2,44	5,27
2013	$8.180	1.926	4,25	589.500	72,07	1,94	4,07
2014	$8.234	2.372	3,47	616.000	74,81	3,66	4,34
2015	$7.517	3.149	2,39	644.350	85,72	6,77	5,22
2016	$7.289	3.081	2,37	689.455	94,59	5,75	6,86
2017	$7.855	3.050	2,58	737.717	93,91	4,09	5.21
2018	$8.829	3.188	2,77	781.242	88,49	3,18	4,54
2019	$9.268	3.277	2,83	828.116	89,35	3,80	4,52
2020	$8.245	3.651	2.24	877.803	106.46	1,97	1.97
2021	$8.672	3.783	2,29	908.526	104,77	5,62	2,15
2022	$9.302	4.948	1,88	1.000.000	107,50	9,7	11,23
2023	$9.357	4.222	2,22	1.160.000	123,97	8	13,08

Empleo que genera el sector (*Boletín Mercado Laboral*, n.d.)

Para el mes de noviembre de 2024, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,2%, lo que representó una disminución de 0,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2023 (9,0%). La tasa global de participación se ubicó en 63,7%, mientras que en noviembre de 2023 fue 64,1%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,5%.

Gráfico.
Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) Total nacional Mayo (2016 - 2024)



Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Salario mínimo

El salario mínimo para Colombia en 2025 es de $1.423.500 COP, sin incluir el auxilio de transporte, lo cual representa un aumento del 9,54% comparado con el salario mínimo de 2024. Por su parte, el auxilio de transporte experimentó un aumento significativo del 23,457%, ubicándose en $200.000 COP.

Dicho incremento del salario mínimo coincide con lo que, en su momento, pronosticaron algunos expertos en economía, quienes sostuvieron que este, en caso de ser decretado, podría oscilar entre el 9 y el 10 por ciento.

El aumento, tal como se mencionó previamente, marcó un punto medio entre las propuestas de empleados y empresarios. Mientras que durante todas las conversaciones en la mesa de diálogos la CUT exigió un aumento del 12% al salario mínimo (o de dos dígitos como mínimo), el parte de algunos empresarios se mantuvo sobre el 6,8% o menos en algunos casos.

En caso de que se hubiera aceptado el incremento solicitado por la CUT, el salario mínimo de los colombianos para 2025 habría quedado en $1.456.000. Por otra parte, si el Gobierno nacional se hubiera acercado a lo propuesto por el empresariado, este salario habría quedado en 1.388.790. La diferencia entre lo que proponían los empresarios y los trabajadores, en términos de dinero real, era de cerca de 68.000 pesos.

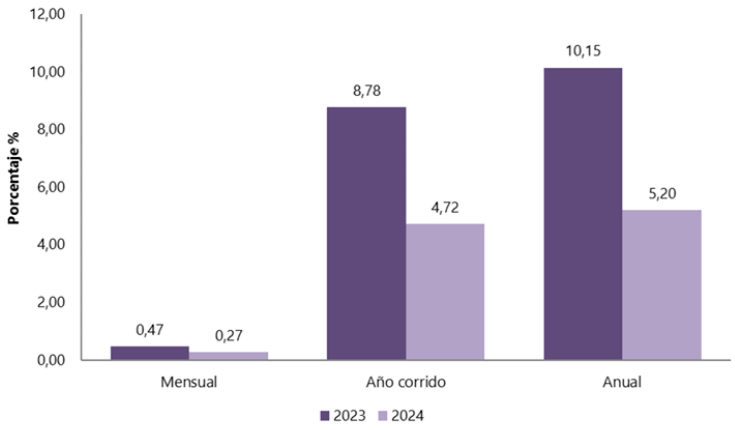
Sobre las apreciaciones del aumento del salario mínimo de los aglomerados empresariales en la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), entre otras, el primer mandatario aseguró que "dicen que si yo crezco el salario mínimo real se desploma la economía nacional; eso no es cierto. Llevo subiendo el salario mínimo real muy por encima de la inflación en 2022, 2023 y ahora en 2024; la economía nacional lo que hace es crecer. La recibimos casi en recesión, va para un 2% y esperamos un 3% el año entrante".



INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (*ÍNdice De Precios Al Consumidor -IPC-Histórico*, n.d.)

Noviembre 2024

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Noviembre 2023 - 2024



Fuente: DANE, IPC.

VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN MENSUAL POR DIVISIONES DE GASTO

En el mes de noviembre de 2024, el IPC registró una variación de 0,27% en comparación con octubre de 2024, cinco divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,27%): Recreación y cultura (1,68%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,53%), Salud (0,36%), Restaurantes y hoteles (0,35%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,29%). Por debajo se ubicaron: Bienes y servicios diversos (0,27%), Prendas de vestir y calzado (0,23%), Transporte (0,18%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,17%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,13%), Educación (-0,02%) y por último, Información y comunicación (-0,04%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Noviembre 2023 – 2024

		2023		2024	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Recreación y cultura	3,79	0,20	0,01	1,68	0,05
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,62	0,01	0,53	0,01
Salud	1,71	0,58	0,01	0,36	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,83	0,09	0,35	0,04
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	1,05	0,32	0,29	0,09
TOTAL	**100,00**	**0,47**	**0,47**	**0,27**	**0,27**
Bienes y servicios diversos	5,36	0,27	0,01	0,27	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,23	0,01	0,23	0,01
Transporte	12,93	0,72	0,10	0,18	0,02
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,14	0,01	0,17	0,01
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	-0,45	-0,09	0,13	0,02
Educación	4,41	0,00	0,00	-0,02	0,00
Información y comunicación	4,33	-0,01	0,00	-0,04	0,00

Fuente: DANE, IPC
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,27%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Recreación y cultura, Restaurantes y hoteles, Alimentos y bebidas no alcohólicas y Transporte, las cuales aportaron 0,22 puntos porcentuales a la variación total.

Perspectiva internacional:
Acuerdos comerciales

Los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados entre Estados, que tienen como fin incrementar el intercambio de bienes, servicios y otorgar seguridad jurídica a las inversiones, a partir de obligaciones y derechos que se incorporan en los mismos, en diversas disciplinas, incluyendo la relacionada con las compras públicas. En dichos acuerdos existe como mínimo el compromiso de trato nacional para los proponentes de bienes y servicios del Estado con el que se firma el Acuerdo Comercial.

En Colombia, los Acuerdos Comerciales son aprobados e incorporados en la normativa colombiana por medio de una Ley de la República y las Entidades Estatales deben cumplir en sus Procesos de Contratación con las obligaciones incluidas en los Acuerdos Comerciales suscritos por Colombia.

Cualquier proponente tiene el derecho a exigir el cumplimiento de los Acuerdos Comerciales cuando estos son aplicables a los Procesos de Contratación, ya que, del mismo modo, este también es un derecho de los proponentes frente a los Procesos de Contratación que adelantan los Estados con los cuales Colombia ha suscrito Acuerdos Comerciales.

Algunas de las disposiciones contenidas en los Acuerdos Comerciales están incorporadas en las leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 y en el Decreto 1082 de 2015, como por ejemplo las modalidades de selección, las reglas de publicidad en el SECOP, los Planes Anuales de Adquisiciones y avisos de convocatoria, así como la posibilidad de realizar convocatorias limitadas a Mipyme.

Los Acuerdos Comerciales establecen reglas adicionales relacionadas por ejemplo con el trato nacional y los plazos mínimos para la presentación de las ofertas.

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.1.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, y acorde con el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en procesos de contratación publicado en el Portal Único de Contratación Colombia Compra Eficiente, y teniendo en cuenta el valor del presente contrato, así como los servicios a prestar el presente proceso esta exceptuado de la aplicación de acuerdos comerciales, tal y como se establece en el estudio previo del proceso.

Tasa de cambio

El precio del dólar ha sido sensible a los comportamientos económicos, financieros, políticos, sociales, entre otros muchos factores tanto a nivel local como mundial. Para 2024, la estabilidad en los mercados internacionales, el ajuste de las tasas de interés por parte de la Reserva Federal de Estados Unidos y la moderación de los conflictos geopolíticos han jugado un papel clave en la fluctuación de la divisa. Según el Plan Financiero de 2024, el Gobierno proyectó un rango de cotización del dólar entre $4.400 y $4.600 pesos. Sin embargo, factores como el aumento en los precios del petróleo y una mayor entrada de inversión extranjera han contribuido a una apreciación del peso colombiano.

Durante el primer trimestre de 2024, el dólar osciló cerca de los $4.500, pero a medida que avanzó el año, mostró una tendencia bajista, cerrando el tercer trimestre en $3.950 debido a una combinación de mayor estabilidad económica local y una reducción de la incertidumbre global. A finales de diciembre de 2024, la tasa de cambio se ubicó en $3.910, reflejando un fortalecimiento sostenido del peso colombiano comparado con los valores históricos de 2023.



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 chasis 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.

Perspectiva técnica:

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 el servicio especial camionetas y camperos se tiene una connotación diferente y aunque 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; para el servicio en bus el costo de la operación depende de los kilómetros recorridos y el estado de los mismos.

En el servicios de transporte especial es importante tener en cuenta el estado de la malla vial y según el INVIAS en el caso de Cundinamarca, según los datos del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), se presentó una disminución para el segundo semestre del 2023 en las cifras del estado de las vías pavimentadas en las categorías “muy bueno” con el 95.1% y “bueno” con 90.5%. En cuanto a “regular” disminuyó en 49.6% y un 44.7 % en el “malo” estado de las vías.

No existe información actualizada del estado de la malla vial, no obstante, se tiene conocimiento de que la mayoría de las vías son terciarias y que se tienen vías de difícil acceso, para el caso del transporte escolar las rutas a contratar deben llegar a las veredas de lejanas del casco urbano.

No se encuentra reporte de que la administración municipal haya adelantado procesos de selección para continuar con la prestación del servicio de transporte escolar.

Para la vigencia 2024, se requieren vehículos tipo bus, vehículos tipo buseta y vehículos tipo Microbús, adicionalmente se requieren vehículos tipo camioneta para cubrir dos rutas especiales. Ahora bien, de acuerdo con el estudio de mercado realizado para esta vigencia, se encuentra que de acuerdo al tipo de

vehículo y la ruta, los valores del recorrido son los siguientes:

Las Empresas cuentan con un radio de acción nacional, incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales, y/o municipales. Sin embargo, para efectos de que conste la celebración del contrato entre las empresas habilitadas en esta clase de servicio con los usuarios del mismo, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

Excepcionalmente, las empresas de transporte especial, pueden suplir deficiencias del parque automotor de las empresas regulares de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencia de equipo, previo contrato escrito suscrito con dichas empresas.

El esquema empresarial basa su modelo en el esquema “afiliado” lo cual conlleva a una estructura empresarial que en algunos casos no permite estar en capacidad de hacer gestión sobre la planificación y el control de la operación de transporte, así como efectuar la evaluación y retroalimentación que sea del caso.

Marco Regulatorio

El marco normativo correspondiente a la prestación del Servicio de Transporte Especial de Pasajeros incorpora entre otros las Leyes, Decretos, Resoluciones y Circulares que se enuncian en el presente capítulo.

No obstante, el Servicio de Transporte en General y las modalidades del Transporte Especial se encuentran sujetas a una gran cantidad de normas, por lo que no da lugar a ahondar en la unificación normativa, sin embargo, se plantearán las particularidades y complejidades de estandarizar criterios habilitantes y condiciones de servicio para cada una de las modalidades de transporte:

Código de Comercio – Artículo 981

La Prestación del servicio de transporte deviene de la naturaleza del contrato de transporte previsto en el artículo 981 del Código de Comercio, que establece: “El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales”. Ahora bien, las disposiciones del Código de Comercio establecen el marco más general y abstracto para la operación del contrato, pues como se observa no exige formalidad alguna, desde que se hayan convenido condiciones de plazo, forma y precio.

No obstante, tal reglamentación ha sido modificada y regulada específicamente buscando proteger no solamente la integridad de los pasajeros sino, las complejidades de las dinámicas de la prestación del servicio.

Así mismo, como marco general deben incluirse las disposiciones que sobre el particular trae el Código Civil relacionadas con el arrendamiento de transporte, contenidas en los artículos 2070 a 2078, de las cuales pueden predicarse generalidades de la Prestación del servicio y en particular de la relación entre el prestador del servicio, el pasajero y para casos especiales la carga encargada de transportar. Igualmente se contemplan unas responsabilidades generales a cargo de las partes involucradas en el contrato y que se ven

materializadas a profundidad en la normatividad actual expedida por el Ministerio de Transporte.

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.” Esta Ley preceptúa en el artículo 3° que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de usuarios sujeto a una contraprestación económica. Así mismo, señala que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios; que se, permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Por lo anterior, se exige a las empresas que prestan el Servicio Público cuenten con vehículos matriculados ante la entidad competente y cumplan con los requisitos y especificaciones validados
por el Ministerio de Transporte, dentro de los que se encuentra: Peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control de velocidad, control de contaminación ambiental, entre otras.

Decreto 170 de 2001 “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros” Aunque establece un marco general para la prestación del Servicios de transporte colectivo, contiene disposiciones para tener en cuenta en la operación en áreas metropolitanas, distritos y municipios.

Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" Por la naturaleza del objeto del Acuerdo Marco, las disposiciones del Código Nacional de Tránsito cobran especial importancia en lo relacionado con las buenas prácticas que deberán observar los conductores de transporte público en la modalidad de especial, y las responsabilidades que se predican de las empresas transportadoras en la verificación del cumplimiento de estas obligaciones por parte de los conductores.

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". El citado Decreto estableció en los artículos 29 a 37 las sanciones a imponer a las empresas, propietarios, tenedores o poseedores de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y a los propietarios y entidades educativas o empresas privadas que presente el servicio de transporte especial escolar. Allí se establecen requisitos como la obligatoriedad de portar el permiso expedido por la autoridad competente para circular, contar con la respectiva tarjeta de operación, mantener actualizada la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual entre otras. Condiciones que deberán ser tenidas en cuenta para la estructuración de la documentación exigida para la presentación de propuestas.

Resolución 1069 de 2015 Esta Resolución establece que el FUEC es el documento de transporte que deben portar todos los conductores de vehículos que estén prestando el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad especial. Este documento deberá contener como mínimo la siguiente información: (i) número del FUEC; (ii) razón social de la empresa; (iii) número del contrato; (iv) contratante; (v) objeto del contrato; (vi) origen-destino, describiendo puntos intermedios del recorrido; (vii) Convenio de Colaboración Empresarial, en caso de que aplique; (viii) duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación; (ix) características del vehículo (placa, modelo, marca, clase y número interno); (x) Número de Tarjeta de Operación; (xi) identificación de los conductores. La Resolución también establece que, para los convenios de colaboración empresarial, consorcios y uniones temporales, la expedición del extracto del contrato será responsabilidad de la empresa que suscribió el contrato de transporte. Sin embargo, el extracto indicará la existencia del respectivo convenio, consorcio o unión temporal.

Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" El capítulo 6 compila toda la normatividad relacionada con Transporte Terrestre Automotor Especial, recogiendo y ampliando las disposiciones de las Leyes y decretos existentes.

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 decreto". Así mismo, establece que "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 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" Se definen también las generalidades a tener en cuenta respecto del parque automotor y el equipo automotor, que deberán ser contempladas para la operación en la definición de la capacidad transportadora, así como la exigencia de la suscripción de un contrato para la prestación del servicio e incluso prevé la celebración de Convenios de colaboración empresarial para optimizar el uso del equipo automotor. Define los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, para la habilitación de empresas para la prestación del servicio. En atención a lo mencionado previamente respecto de las sanciones a imponer a las empresas y transportadores de Servicio de Transporte Especial, resalta la obligatoriedad de contar para la operación con seguros de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual que los ampare en desarrollo de su actividad. Finalmente, establece para cada modalidad de Transporte Especial las particularidades a tener en cuenta para la determinación de requisitos, habilitación y prestación, así como la naturaleza del contrato de transporte y las condiciones específicas que se deben tener en cuenta para cada modalidad de transporte especial. Este Decreto compila, entre otros y deroga las disposiciones del Decreto 348 de 2015 "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones"

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" En aras de garantizar y optimizar el cumplimiento de lo previsto en el decreto 1079 de 2015, se hizo necesario adicionarlo y modificarlo buscando reducir algunos requisitos y exigencias que contravenían las disposiciones antitrámite de la política pública.

Decreto 1305 de 2017 "Por el cual se modifica el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto 1079 de 2015" El Art.45 del Decreto 431 de 2017 establece la posibilidad a los propietarios de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor, para cambiarse al servicio particular, siempre que el año modelo no sea de una antigüedad superior a cinco años, lo cual, no dará lugar a la reposición vehicular, ajustando la capacidad transportadora de la empresa disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.

El Decreto 1305 de 2017, estableció que el plazo del año se contaría a partir de la reglamentación de dicho artículo

Demás disposiciones aplicables en materia tributaria

Estatuto Tributario

Impuesto sobre las ventas

En primer lugar, hay que considerar que los prestadores de servicios como actividad económica por regla general, se encuentran sometidos a todos los impuestos de nivel nacional, como son los impuestos de renta e IVA, e igualmente al mecanismo anticipado del recaudo del impuesto, la retención en la fuente.

El artículo 420 del Estatuto Tributario señala como hecho generador del IVA la prestación de servicios y de no encontrarse el servicio dentro de los contemplados como excluidos en el artículo 476 del Estatuto Tributario, el servicio se encuentra gravado.

A su vez, el artículo 436 del Estatuto Tributario establece: "*Servicios excluidos del impuesto a las ventas -IVA. Se exceptúan del impuesto los siguientes servicios y los bienes relacionados explícitamente a continuación: (..)*.

Los servicios de educación prestados por establecimientos de educación preescolar, primaria, media e intermedia, superior y especial o no formal, reconocidos como tales por el Gobierno nacional, y los servicios de educación prestados por personas naturales a dichos establecimientos.

Están excluidos igualmente los servicios prestados por los establecimientos de educación relativos a restaurantes, cafeterías y transporte, así como los que se presten en desarrollo de las Leyes 30 de 1992 y 115 de 1994, o las disposiciones que las modifiquen o sustituyan. Igualmente están excluidos los servicios de evaluación de la educación y de elaboración y

aplicación de exámenes para la selección y promoción de personal, prestados por organismos o entidades de la administración pública. (…)

El servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo. Igualmente, se excluye el transporte de gas e hidrocarburos". Ahora bien, la determinación de la exención dependerá de si se presta como servicio público, o si por el contrario, es servicio de transporte privado para particulares.

En ese sentido, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales mediante concepto No 000622 de fecha 27 de junio de 2016 estudió la naturaleza de la prestación del servicio de transporte público terrestre de personas y en particular lo referido a las modalidades de transporte especial. Al respecto concluyó que: *"Para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, como modalidad de transporte público, se requiere igualmente solicitar y obtener habilitación para operar. En este contexto puede afirmarse que para catalogar el servicio de transporte en público o privado debe considerarse no solamente el análisis de la fijación de la tarifa o precio pactado como remuneración, sino los demás factores, pues en el Transporte Terrestre Automotor esta fijación obedece en principio al mandato del artículo 29 de la Ley 336 de 1996. En virtud de esta facultad, el Gobierno Nacional consideró que "*

La tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de libre determinación entre las partes, pero deberá ser reportada al Ministerio de Transporte", este aspecto que no basta por sí solo para calificar el servicio como privado, pues para ello deberán considerarse las condiciones, exigencias, controles y demás aspectos que los definen. De igual manera es importante reconocer que ha sido la Ley, los decretos reglamentarios y las altas cortes quienes han determinado y confirmado en su orden, que los servicios de transporte terrestre automotor especial son de naturaleza pública y respecto de los cuales se han definido sus características, requisitos, formas de operar, habilitación, control y vigilancia, determinación que debe ser considerada por esta dependencia. Por lo anterior, el servicio público de transporte terrestre automotor especial, que cumpla con las condiciones y características legales y reglamentarias se encuentra excluido del impuesto sobre las ventas.

Retención en la fuente En materia de renta los servicios descritos están gravados y son objeto de retención si quien efectúa el pago o abono en cuenta es agente retenedor, hay que tener presente que de conformidad con el artículo 368 del Estatuto Tributario todas las personas jurídicas son agentes retenedoras. Las obligaciones del agente retenedor están señaladas a partir del artículo 375 del Estatuto Tributario y específicamente con respecto a la certificación que debe expedir por conceptos diferentes a la retención por salarios, está contemplada en el artículo 381.

Impuesto de Industria y Comercio El impuesto de industria y comercio –ICA–

debe pagarse en el municipio en donde se ejerce la actividad gravada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 195 del Decreto Ley 1333 de 1986, según el cual el impuesto de industria y comercio recaerá en cuanto a materia imponible sobre las actividades

comerciales, industriales y de servicio que se realicen en las respectivas jurisdicciones municipales, directa o indirectamente, por personas naturales, jurídicas o por sociedades de hecho, ya sea que se cumplan en forma permanente u ocasional en inmuebles determinados con o sin establecimiento de comercio. Según lo consagrado en el numeral 3 del artículo 343 de la Ley 1819 de 2016, en las actividades de servicios el ingreso se entenderá percibido en el lugar donde se ejecute la prestación del mismo; salvo en casos como actividades de transporte, el ingreso será percibido en el municipio o distrito desde donde se despache la mercancía, bien o persona. A partir de la entrada en vigor de la ley en mención, los contribuyentes del ICA que realicen actividades de transporte deberán pagar el impuesto desde donde operen sus centros de despacho

ARTÍCULO 300. ZONAS DIFERENCIALES PARA EL TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 182 de la Ley 1753 de 20155, el cual quedará así:

Artículo 182. Zonas diferenciales para el transporte. Para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito. Dichas zonas estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y cuya vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable. La extensión geográfica de la zona diferencial será determinada por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte y los gobiernos locales, en forma coordinada, podrán expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público o servicios de tránsito con aplicación exclusiva en estas zonas. Los actos administrativos expedidos conforme a lo determinado como Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET), con anterioridad a la presente ley, se entenderán sujetos a lo establecido en este artículo para las Zonas Diferenciales de Transporte y mantendrán su vigencia. Parágrafo. En lo relacionado con el transporte escolar, el Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización de las zonas diferenciales para el transporte dando prioridad a zonas rurales o de frontera, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Decreto 746 de 2020 “Por el cual se sustituye el Título 8 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" El decreto expedido el 28 de mayo de 2020 consolida lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo para la creación de las llamadas Zonas Estratégicas para el Transporte – ZET, considerando que en el territorio nacional existen municipios en los que, en parte de su jurisdicción, urbana, suburbana o rural, c. Motivo por el cual, se autorizó la creación de estas zonas diferenciales con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, se estableció el procedimiento por el cual el alcalde, o alcaldes de los municipios que pretendan ser parte de una ZET puedan hacer la solicitud al Ministerio de Transporte para este particular. • Ley 2033 de 2020 “Por medio de la cual se dictan disposiciones

especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso" Esta Ley promueve la implementación de las Zonas Estratégicas de Transporte para el segmento de transporte escolar, permitiendo que los municipios o grupos de municipios que cuenten con circunstancias especiales puedan acreditarlas como criterio de focalización al Ministerio de Transporte para que se declare la excepción y puedan prestarse el servicio de transporte escolar en condiciones diferenciadas. Aunque se refiere a los mismos postulados del decreto 746 de 2020, está orientada exclusivamente al segmento escolar.

Ley 1964 de 2019 "Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones" Esta Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Para el efecto,

Plan Estratégico Nacional 2020-2050 El PEN 2020-2050 es un documento indicativo de prospectiva energética y presenta los caminos que se podrían emprender para alcanzar la transformación energética que habilite el desarrollo sostenible de Colombia y cuáles son las implicaciones de cada camino, en términos de abastecimiento energético, aporte al cambio climático, riesgos tecnológicos y costos para el sector. En este texto se presentan escenarios energéticos de largo plazo, a través de los que se pueden analizar aspectos tecnológicos y económicos asociados a la transformación energética, que sirven como punto de apoyo en las decisiones estratégicas del sector.

Ahora bien, frente a la modalidad contractual a emplear es la consagrada en el numeral 2° del Artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, establece: "Serán causales de selección abreviada las siguientes:
La adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización por parte de las entidades, que corresponden a aquellos que poseen las mismas especificaciones técnicas, con independencia de su diseño o de sus características descriptivas, y comparten patrones de desempeño y calidad objetivamente definidos.

Para la adquisición de estos bienes y servicios las entidades deberán, siempre que el reglamento así lo señale, hacer uso de procedimientos de subasta inversa o de instrumentos de compra por catálogo derivados de la celebración de acuerdos marco de precios o de procedimientos de adquisición en bolsas de productos.

Entiéndase por bienes y servicios de características técnicas uniformes, según el inciso 6 del artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, aquellos bienes y servicios de común utilización con especificaciones técnicas y patrones de desempeño y calidad iguales o similares, que en consecuencia pueden ser agrupados como bienes y servicios homogéneos para su adquisición, y a los que se refiere el literal a) del numeral 2. del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, es decir aquellos que poseen las mismas especificaciones técnicas, con independencia de su diseño o de sus características descriptivas, y comparten patrones de desempeño y calidad objetivamente definidos.

ANALISIS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO MARCO DE PRECIOS

Las entidades públicas, en virtud del principio de planeación, están obligadas a la elaboración previa de estudios y análisis suficientemente serios y completos, antes de iniciar un procedimiento de selección, encaminados a determinar, entre muchos otros aspectos relevantes:

(i) la verdadera necesidad de la celebración del respectivo contrato;
(ii) las opciones o modalidades existentes para satisfacer esa necesidad y las razones que justifiquen la preferencia por la modalidad o tipo contractual que se escoja;
(iii) las calidades, especificaciones, cantidades y demás características que puedan o deban reunir los bienes, las obras, los servicios, etcétera., cuya contratación, adquisición o disposición se haya determinado necesaria, lo cual, según el caso, deberá incluir también la elaboración de los diseños, planos, análisis técnicos, etcétera;
(iv) los costos, valores y alternativas que, a precios de mercado reales, podría demandar la celebración y ejecución de esa clase de contrato, consultando las cantidades, especificaciones, cantidades de los bienes, obras, servicios, etcétera., que se pretende y requiere contratar, así como la modalidad u opciones escogidas o contempladas para el efecto;
(v) la disponibilidad de recursos o la capacidad financiera de la entidad contratante, para asumir las obligaciones de pago que se deriven de la celebración de ese pretendido contrato; (vi) la existencia y disponibilidad, en el mercado nacional o internacional, de proveedores, constructores, profesionales, etc., en condiciones de atender los requerimientos y satisfacer las necesidades de la entidad contratante;
(vi) los procedimientos, trámites y requisitos que deban satisfacerse, reunirse u obtenerse para llevar a cabo la selección del respectivo contratista y la consiguiente celebración del contrato que se pretenda celebrar.

El presente documento plantea la necesidad que tiene el Municipio de Subachoque Cundinamarca para el cumplimiento de los objetivos propuestos y analiza la procedencia de satisfacer esta necesidad a través del Acuerdo Marco TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS II.

Sobre lo expuesto, es importante señalar que Colombia Compra Eficiente adelantó proceso para la adopción del Acuerdo Marco de Precios denominado TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS II y conforme a las disposiciones del artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015 que dispone: “Procedencia del Acuerdo Marco de Precios. Las Entidades Estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, están obligadas a adquirir Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes de Común Utilización a través de los Acuerdo Marco de Precios previamente justificados, diseñados, organizados y celebrados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente.

Que en virtud de lo anterior, la adquisición de bienes y servicios al amparo de un Acuerdo Marco es un Proceso de Contratación, inicia con el evento de cotización cuando en la Operación Secundaria hay lugar a cotización o con la Orden de compra cuando no hay

lugar a cotización, en tal razón el Municipio, procedió a revisar las condiciones para la contratación de servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros al amparo del Acuerdo Marco, encontrando lo siguiente:

1. El Acuerdo Marco tiene cobertura a nivel nacional, los proveedores deben garantizar la prestación de los servicios según la modalidad, zona, segmento y nivel de servicio definidos por la Entidad Compradora.
2. El acuerdo marco de precios de transporte terrestre de pasajeros II tiene una vigencia de: 31 de marzo de 2023 hasta 31 de marzo de 2025, por lo cual se encuentra vigente.

3. El Acuerdo Marco cuenta con dos (2) modalidades:

• Vehículos con motor de combustión interna, que son aquellos que cuentan con un motor térmico que obtiene la energía del proceso de ignición del combustible, transformándola en la energía mecánica que permite el movimiento del vehículo.
• Vehículos con motor eléctrico o híbrido: Son aquellos que tienen uno o más motores eléctricos que convierten la energía eléctrica en la energía mecánica que contribuye al movimiento del vehículo.

4. Sobre las particularidades del segmento se encontró: Segmento: Escolar: Se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

5. Sobre las zonas donde se presta el servicio se encontró la siguiente zona de cobertura identificada con la N° 11 Así:

6. Sobre los niveles de servicio se encontraron dos (2) niveles de servicio:

• Nivel 1 En este nivel de servicio los Proveedores deben cumplir con la prestación del servicio según lo definido en los anexos 2 y 3 del Acuerdo Marco, además de lo mencionado en el Artículo 3 del decreto 431 de 2017.

• Nivel 2 En este nivel de servicio los Proveedores deben cumplir con la prestación del servicio según lo definido en los anexos 2 y 3, además de lo mencionado a continuación: (i) Modelo del vehículo dentro de los cinco (5) años anteriores al 31 de diciembre del año de colocación de la orden de compra. Aplica todos los segmentos. (ii) Cojinería en cuero. Esta especificación dependerá de si la Entidad Estatal lo solicita o no al adquirir el servicio en el nivel 2. Aplica para los segmentos Empresarial, Grupo Específico de usuarios y Salud. (iii) Aire acondicionado. Aplica para todos los segmentos.

7. Sobre el tiempo contratado del servicio de transporte indica en anexo técnico del acuerdo marco que el servicio de transporte se presta de manera continua de acuerdo con el tiempo contratado por la Entidad Compradora, es decir, si contrata una (1) hora de servicio esta hora se prestará de manera continua y no será objeto de fraccionamiento en diferentes momentos del día, por lo cual se requerirían las 8 horas de servicio de un día, a efectos de prestar el servicio en la mañana y en la tarde luego de culminar la jornada escolar.

CONCLUSIONES SOBRE APLICACIÓN DEL ACUERDO.

Primera: Dentro de los vehículos que se ofertan se encuentran: Automóvil, camioneta/campero, pick up, microbús, buseta y bus, sin embargo, para el servicio de transporte escolar solo se encuentran disponibles microbús, buseta y bus.

Segunda: El tiempo contratado del servicio de transporte implicaría las 8 horas de servicio de para cada día en razón a la consideración de que el servicio de transporte se presta de manera continua de acuerdo con el tiempo contratado, es decir, si contrata una (1) hora de servicio esta hora se prestará de manera continua y no será objeto de fraccionamiento en diferentes momentos del día, lo cual encarecería mucho el servicio contratado.

Tercera: Los requerimientos específicos en el segmento escolar, implica el cumplimiento de las condiciones de que trata el decreto 1079 de 2015, por lo cual se concluye que para el caso de las camionetas/camperos que ofrece el acuerdo marco, no cumplen con dichos requisitos atinentes a dicho segmento.

Ahora bien, es importante precisar que en el Acuerdo marco si bien es cierto contempla la zona 11 en la cual se encuentra Subachoque Cundinamarca, no es factible establecer si en el municipio se presta el servicio de transporte especial escolar en el municipio ya que la zona es global para 4 tipos de servicios.

Por otro lado la entidad realizo el RFI en el cual se identifica que no se presta este servicio en el municipio de Subachoque.

CONDICIONES TOPOGRÁFICAS DE LAS ZONAS QUE REQUIEREN EL SERVICIO

Que, las vías que conducen a las diferentes instituciones educativas de carácter rural del municipio son vías del orden terciario. Adicionalmente por tener dicha característica, su intervención, mantenimiento y construcción pertenece al departamento en cabeza de la Gobernación.

De acuerdo a lo anterior y luego de la inspección física en cada una de ellas y debido a la falta de mantenimiento rutinario, a la ola invernal que aqueja al país por cuenta del fenómeno del niño y a diversos factores de carácter geológico; se determina que, dichas vías no se encuentran en condiciones adecuadas para el uso del servicio de vehículos de tracción sencilla, vehículos tipo colectivo, buses, busetas o vehículos pesados.

Análisis de la oferta Cadena de suministro

Una cadena de suministro de un bien es una secuencia de actividades realizadas por individuos que colaboran en la transformación de insumos para su posterior distribución y comercialización al cliente final. Este concepto es más asociado con empresas de manufactura, sin embargo, en la prestación de servicios esta cadena también tiene gran validez, aunque con particularidades especiales.

En la mayoría de los contratos de prestación de servicios el consumo y la prestación del servicio se dan de manera simultánea, pues los compradores proporcionan los insumos necesarios para que los proveedores presten el servicio en concordancia y de esta manera se mitigan los inconvenientes en la ejecución del contrato y se aumenta la calidad del servicio.

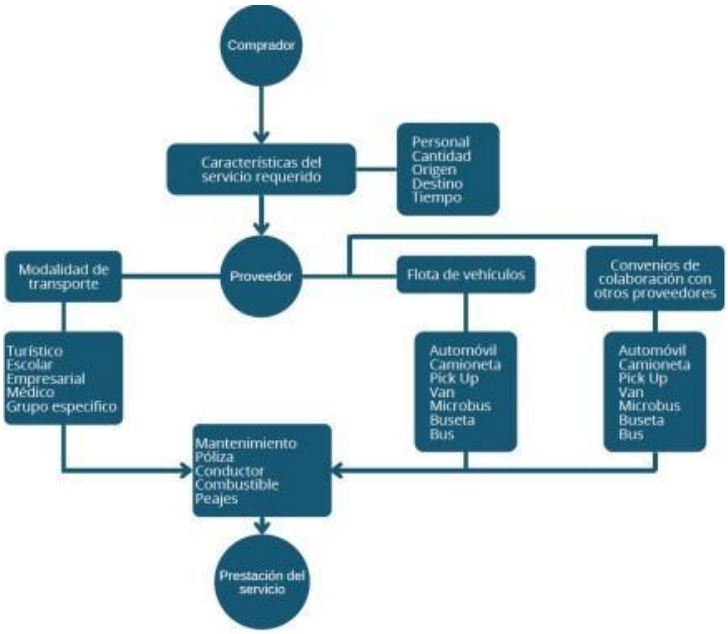
En el caso del transporte terrestre de pasajeros los compradores proporcionan las características del personal a transportar, el punto de recogida, la hora de recogida, el punto de llegada, la hora de llegada, el tipo de vehículo requerido y la cantidad de pasajeros a transportar, entre otros.

Con esta información el proveedor de servicios de transporte articula sus capacidades con el fin de prestar un servicio de calidad, que cumpla las expectativas del cliente y que tenga un costo adecuado. En cuanto a los costos para los proveedores de servicios de transporte terrestre de pasajeros, pueden agruparse en fijos y variables. Los costos fijos son los menores de cualquier medio de transporte, dado que no son propietarios de las vías por las que operan, entre ellos están las pólizas de seguro, el salario de los conductores, la depreciación de los vehículos, el mantenimiento de los vehículos, entre otros.

Por otro lado, los costos variables tienden a ser mayores, dado que el gobierno cobra la construcción y el mantenimiento de las vías a los ciudadanos a través de impuestos y de peajes.

Estos costos deben calcularse por distancia recorrida y dentro de ellos se encuentran el combustible, los peajes, las llantas, entre otros.

En la Ilustración se muestra la estructura general de la cadena de suministro de servicios de transporte terrestre de pasajeros.



Fuente: Colombia Compra Eficiente

Las grandes ventajas del servicio de transporte de pasajeros terrestre, frente a otros medios, son su capacidad de brindar el servicio puerta a puerta, frecuencia, disponibilidad y velocidad. Sin embargo, tiene algunas desventajas como capacidad de los vehículos y las condiciones de seguridad de las vías.

Identificación de los proveedores

Los proveedores del Acuerdo Marco de Precios serán las empresas de transporte terrestre de pasajeros autorizadas por el Ministerio de Transporte, según lo mencionado en el decreto 1079 de 2015, y cuya Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU- sea:

4921: Transporte de pasajeros

Características de los servicios que ofrece el mercado

A partir del decreto 1079 del 2015 se entiende que el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad por el Ministerio de Transporte.

Se presta a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el mencionado decreto.

El servicio se presta a través de vehículos con tiempo de uso de máximo 20 años, aquellos

que superen este tiempo de uso deben ser sometidos a desintegración física total y podrán ser objeto de reposición por vehículos nuevos de la misma clase o de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar. Como caso particular, los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial registrados a partir del 14 de marzo de 2017 solo podrán prestar el servicio escolar por 16 años contados a partir de su registro inicial. Vencido este tiempo de uso, podrán continuar prestando el servicio en otra modalidad del servicio hasta alcanzar los 20 años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

Modalidades de prestación del servicio

Conjunto de servicios relacionados con servicio Especial de Transporte Terrestre Automotor 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. La categoría está dividida en tres (3) subcategorías así:

- Escolar
- Pasajeros
- Aéreo

Para el año 2023 la categoría Servicio de Transporte Escolar tuvo una inversión de $ 34.155.196.770 millones de pesos. Por lo tanto, este tipo de transporte se clasifica en la matriz de provisión de abastecimiento, como un servicio crítico, por su alto nivel de gasto, riesgo e impacto dentro de la organización:

Se suscribe entre la entidad contratante, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

Es importante señalar que en la jurisdicción de Subachoque no existe oferta para la movilización de estudiantes en la jurisdicción, a la fecha, se requiere la prestación del servicio por parte de empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal, legalmente constituidas y habilitadas y que cumplan con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, en tal razón y por las condiciones de acceso a dichas veredas.

Conforme a lo anterior, y teniendo en cuenta que el Municipio debe garantizar la prestación de servicio escolar rural para dar continuidad al calendario escolar 2024, evitando atrasos académicos de los estudiantes del sector rural, se recomienda adelantar el proceso por la modalidad de selección abreviada por subasta inversa conforme a los recursos disponibles, en razón a que conforme a las condiciones técnicas requeridas la necesidad no puede

satisfacerse a través del acuerdo marco.

Convenios de colaboración empresarial

Con el objetivo de racionalizar el parque automotor y prestar un servicio de mayor calidad, las empresas podrán realizar convenios de colaboración según la reglamentación que establezca el Ministerio de Transporte y previo consentimiento de quien solicita y contrata el servicio. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 984 del Código de Comercio, este convenio no modificará las condiciones del contrato de transporte y se realizará bajo la responsabilidad de la empresa de transporte a la que le han sido contratados los servicios de transporte. Lo anterior sin perjuicio de la responsabilidad contractual solidaria que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 991 del Código de Comercio, existe entre la empresa a quien se contrató para la prestación del servicio
-transportador contractual- y la empresa que efectivamente realizó el transporte de los pasajeros - transportador de hecho-.

Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente.

Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios de colaboración empresarial que suscriba.

Pólizas de seguro del servicio De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los siguientes riesgos:

• Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos: muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales
• Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos: muerte o lesiones a una persona, daños a bienes de terceros, muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV.

La vigencia de estas pólizas será condición para la operación de la totalidad de los vehículos propios o legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio.
Vehículos

Todos los vehículos que se destinen a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio.

Además, el Ministerio de Transporte establecerá las condiciones técnicas que deberán

tener los vehículos que se destinen para la prestación del servicio de transporte especial de personas con discapacidad, movilidad reducida y pacientes no crónicos, de tal manera que el traslado se efectúe de manera cómoda, segura y accesible. En cuanto a la capacidad del vehículo, en ningún caso se admitirán pasajeros de pie. Cada pasajero ocupará un puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito.

En caso de incumplimiento el infractor será sancionado de conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte.

Capacidad transportadora Es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios de transporte.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora de su propiedad y/o de sus socios, en ningún caso podrá ser inferior a un vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero. Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados. Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de esta cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios de transporte y no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa. Para la fijación de una nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento. Con el objetivo de que el uso de los vehículos sea eficiente frente al servicio.

Zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito

En Colombia hay municipios en donde no existen sistemas de transporte cofinanciados por el gobierno nacional y en donde no es posible prestar el servicio de transporte de pasajeros de acuerdo con la normativa vigente y aplicable. Por esta razón, el Ministerio de Transporte tiene la facultad de crear zonas diferenciales para el tránsito y transporte siempre y cuando atiendan a alguna de las siguientes condiciones:

Vocación rural • Características económicas y/o geográficas y/o sociales, étnicas u otras propias del territorio. La creación de estas zonas tiene inicio en la solicitud que los alcaldes de los municipios, de manera individual o conjunta, hagan al Ministerio de Transporte justificando las razones por las cuales consideran que determinada zona debe ser tratada de manera diferencial para el tránsito y/o transporte.

Después de analizar la solicitud, mediante acto administrativo el Ministerio de Transporte podrá crear las zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito estableciendo su

duración, conformación, extensión, ubicación geográfica, perímetro de transporte, las modalidades de transporte que aplicarán y demás condiciones transitorias necesarias para la prestación de los servicios de transporte público y/o tránsito que aplicarán en dichas zonas.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

A continuación, se relacionan los contratos ejecutados por el municipio relacionadas con el objeto contractual:

No. CONTRATO	CONTRATISTA	OBJETO	VALOR TOTAL DEL CONTRATO
AMS-SASI-001-2024	TOURS DE LAS AMERICAS S.A.S	PRESTAR SERVICIO DE TRANSPORTE PARA GARANTIZAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEPARTAMENTALES DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE CUNDINAMARCA	$ 305,000,000
AMS-SASI-004-2024	UT TOURS -TRICO SUBACHOQUE 2024	PRESTAR LOS SERVICIOS PARA APOYAR LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR, DIRIGIDO A ESTUDIANTES DE LAS IED OFICIALES, ASEGURANDO LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA SU PERMANENCIA EN EL SISTEMA EDUCATIVO EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA	$ 342,094,000

CONTRATACIONES DE OTRAS ENTIDADES

NUMERO DE PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	MODALIDAD	VALOR TOTAL DEL CONTRATO
PS 004- 2024 SG	ALCALDIA DE FILANDIA	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA GARANTIZAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS ALUMNOS DE ESCASOS RECURSOS DE LA ZONA RURAL URBANA, A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DE LA ZONA URBANA Y RURAL DEL	CONTRATACION DIRECTA	$ 205,922,609
SAMC 006-2024	MUNICIPIO DE MARIPI	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LA POBLACIÓN ESTUDIANTIL DE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE MARIPI- BOYACÁ - SEGUNDO SEMESTRE DEL CALENDARIO ACADEMICO	LICITACION PUBLICA	$ 544,272,000
LIC-007-2024	MUNICIPIO DE DUITAMA	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR VIGENCIA 2024, PARA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE DUITAMA	LICITACION PUBLICA	$ 680,961,627
SAM-011-2024	DISTRITO DE TURBO	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR	SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTIA	$ 567,496,580
PLI-SA-SI-007-2024	MPIO DE STA MARIA	SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTE ESCOLAR, DURANTE 96 DÍAS CALENDARIO ESCOLAR, CORRESPONDIENTES AL SEGUNDO SEMESTRE 2024, PARA LOS ESTUDIANTES DEL COLEGIO JACINTO VEGA PERTENECIENTES A LA POBLACIÓN R	SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTIA	$ 315,441,920

ANÁLISIS FINANCIERO

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una

contraprestación económica.

De acuerdo con la clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, revisión cuarta, adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C), las empresas que pueden suministrar los bienes o servicios requeridos por la Entidad se pueden clasificar en los siguientes códigos CIIU y actividades económicas:

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.		
SECCIÓN	**H**	**TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO**
División	**49**	**Transporte terrestre; transporte por tuberías**
Grupo	492	Transporte terrestre público automotor
Clase	4921	Transporte de pasajeros

La clase 4921 incluye las siguientes actividades:

- El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable
- El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.
- Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.
- El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Indicadores financieros y de capacidad organizacional

Teniendo en cuenta que en el proceso de selección se deben incluir criterios de verificación financiera según lo establecido en los numerales 3. “Capacidad Financiera” y 4. “Capacidad Organizacional”, del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y el decreto 579 del 31 de mayo de 2021, y con el fin de que estos se ajusten al sector específico del servicio a adquirir, a continuación, se analiza los índices financieros de empresas del sector relativo al bien o servicio que se requiere contratar.

De acuerdo con lo señalado anteriormente, las empresas que pueden suministrar el servicio requerido por la Entidad se encuentran con el código CIIU H 4921 Transporte de pasajeros.

Para obtener información de referencia y así establecer los indicadores financieros, se realizaron búsquedas de las empresas del sector en la siguiente base de datos públicas:

1. 210030_Estado de situación financiera, corriente_no corriente.xlsx
2. 310030_Estado de resultado integral, resultado del periodo, por función de gasto.xlsx

La información obtenida en las dos fuentes de información, se consolida en el siguiente cuadro denominado “INFORMACIÓN FINANCIERA DE REFERENCIA”.

N°	FUENTE DE INFORMACION	NIT	Fecha de Corte	Razón social de la sociedad	CIIU	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	RAZON COBERTURA INTERESES	CAPITAL DE TRABAJO	RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO	RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS
1	SIIS	800029156	2023-12-31	PALMIRA SA	H4921	0.78	0.67	1.24	(828,775)	0.30	0.10
2	SIIS	800222540	2023-12-31	CREDITRAN SAS	H4921	5.75	0.03	0.00	1,370,661	0.18	0.18
3	SIIS	830041168	2023-12-31	INVERSIONES BARREALS EN C S	H4921	7.79	0.07	30.16	9,590,390	0.04	0.04
4	SIIS	830098216	2023-12-31	DOLPHIN EXPRESS SA	H4921	4.18	0.46	0.00	3,158,148	0.13	0.07
5	SIIS	830502328	2023-12-31	INTERCARIBE S.A.	H4921	5.68	0.65	0.00	2,593,580	0.01	0.00
6	SIIS	890117522	2023-12-31	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	H4921	8.37	0.04	0.00	983,015	-0.04	-0.04
7	SIIS	890305700	2023-12-31	INVERSIONES BELEN SAS	H4921	36.98	0.45	0.00	660,073	0.04	0.02
8	SIIS	900009507	2023-12-31	RTA PUNTO TAXI SAS	H4921	1.02	0.89	4.14	1,208,337	0.19	0.02
9	SIIS	900068323	2023-12-31	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	H4921	1.39	0.59	-1.08	384,772	-0.13	-0.05
10	SIIS	900108582	2023-12-31	FREGO Y CIA S.A.S	H4921	283.33	0.00	0.00	2,095,205	-0.01	-0.01
11	SIIS	900155645	2023-12-31	PARRA ARTEAGA SAS	H4921	0.60	0.82	1.07	(610,988)	0.11	0.02
12	SIIS	900273933	2023-12-31	INVERCENTRO COLOMBIA S.A.S.	H4921	0.61	0.78	0.00	(1,283,047)	-0.01	0.00
13	SIIS	900308171	2023-12-31	ASHER SAS	H4921	26.77	0.24	20.43	1,100,677	0.05	0.04
14	SIIS	900358313	2023-12-31	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	H4921	4.37	0.40	1.34	1,631,702	0.13	0.08
15	SIIS	900379933	2023-12-31	LAAN SAS	H4921	0.00	0.85	0.00	2,124	0.00	0.00
16	SIIS	900390928	2023-12-31	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	H4921	1.50	0.17	0.54	354,792	0.01	0.01
17	SIIS	900422659	2023-12-31	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	H4921	0.09	0.42	0.00	(271,891)	-0.06	-0.04
18	SIIS	900470772	2023-12-31	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	H4921	5.60	0.37	0.00	5,677,542	0.17	0.10
19	SIIS	900480780	2023-12-31	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	H4921	22.93	0.10	49.43	6,009,805	0.02	0.02
20	SIIS	900633527	2023-12-31	MAXI TAXI S.A.S.	H4921	3.33	0.17	222.19	1,081,112	0.03	0.02
21	SIIS	900702793	2023-12-31	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	H4921	1.47	0.59	0.00	3,416	0.09	0.04
22	SIIS	900707774	2023-12-31	CENTRO DE INVERSIONES DEL TOLIMA SAS	H4921	0.07	0.74	0.64	(1,330,812)	0.04	0.01
23	SIIS	900817050	2023-12-31	INVERSIONES CHEJAR SAS	H4921	0.00	0.11	0.00	(633,829)	0.00	0.00
PROMEDIO SIMPLE						**18.37**	**0.42**	**14.35**	**1432435.17**	**0.06**	**0.03**
MEDIANA						**3.33**	**0.42**	**0.00**	**983,015**	**0.04**	**0.02**
MINIMO						**0.00**	**0.00**	**-1.08**	**(1,330,812)**	**-0.13**	**-0.05**
MAXIMO						**283.33**	**0.89**	**222.19**	**9,590,390**	**0.30**	**0.18**
DESVIACION ESTANDAR						**57.26**	**0.29**	**45.88**	**2,547,256**	**0.09**	**0.05**
PROMEDIO ACOTADO POR LA DESVIACION ESTANDAR						**4.44**	**0.41**	**1.73**	**888,877**	**0.05**	**0.02**

Fuentes: Sistema Integrado de Información Societaria con corte a 31 de diciembre de 2023, de las empresas requeridas por la Superintendencia de Sociedades, disponible en internet en: https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports Fecha de consulta: 02 de Diciembre de 2025
Elaboración Propia

Teniendo en cuenta que en la muestra de empresas establecida para realizar el análisis de los indicadores financieros del sector se identificaron empresas con indicadores atípicos, se procedió a "normalizar" la muestra, excluyendo dichos indicadores con el fin de evitar distorsiones al calcular las medidas de tendencia central. A continuación, se resume, para cada índice a acreditar por los oferentes, los indicadores de las empresas excluidos por la razón expuesta, y se calculan nuevamente las medidas de tendencia central.

Para normalizar la muestra se aplica un tratamiento estadístico de común aceptación que es el descarte de los valores extremos calculando el promedio acotado por la desviación estándar. La metodología para calcular este promedio consiste en descartar aquellos datos que son superiores al valor resultante de la suma del promedio y una desviación estándar o inferiores al valor resultante de la resta del promedio menos una desviación estándar. El promedio de cada uno de
los indicadores con la muestra normalizada, luego de aplicado el tratamiento estadístico previamente descrito, queda de la siguiente manera:

Promedio acotado por la desviación estándar:

ÍNDICE DE LIQUIDEZ (veces)	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA INTERESES (veces)	CAPITAL DE TRABAJO (Miles)	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
4.44	**0,41**	**1.73**	**$ 888.877**	**0,05**	**0,02**

Del análisis anterior se puede identificar que:

- El índice de liquidez promedio de la muestra normalizada es de 4.44 veces. Se puede establecer que el 90% de las empresas analizadas cuentan con una liquidez mayor o igual a 2,6 veces.
- El índice de endeudamiento promedio de la muestra normalizada es de 0,41 Se concluye que el 95 % de las empresas analizadas cuentan con un endeudamiento menor o igual a 0,50.
- La razón de cobertura de intereses promedio de la muestra normalizada es de 1,73 veces y el 96% de las empresas analizadas cuentan con una razón de cobertura de intereses mayor o igual a 2 veces.
- El capital de trabajo promedio de la muestra normalizada es de 888.877 miles. Se puede establecer que el 70% de las empresas analizadas cuentan con un capital de trabajo mayor o igual a 50% del presupuesto oficial.
- El promedio de la muestra normalizada del índice de rentabilidad del patrimonio es de 0,05. Al analizar la muestra se evidencia que el 60% de las

empresas cuentan con una rentabilidad del patrimonio mayor o igual a 0,04.

- El promedio de la muestra normalizada del índice de rentabilidad del activo es de 0,02. De igual forma, se puede establecer que el 60% de las empresas analizadas cuentan con una rentabilidad del activo mayor o igual a 0,06.

Con base en los análisis expuestos anteriormente, se establecen los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional mínimos a ser acreditados por los proponentes, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015. Se considerarán habilitados financieramente los proponentes que cumplan con la totalidad de los parámetros definidos a continuación:

- **Indicadores de capacidad financiera**

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Liquidez	Activo corriente sobre pasivo corriente	Mayor o igual a 2,6 veces
Nivel de endeudamiento	Pasivo total sobre activo total	Menor o igual al 0,50
Razón de Cobertura de intereses	Utilidad operacional dividida por los gastos de intereses	Mayor o Igual a 2 veces
Capital de trabajo	Activo corriente menos pasivo corriente	Mayor o igual al 50% del presupuesto oficial

Cuando la cuenta de gastos de intereses sea igual a cero ($0), debido a que el proponente no tiene obligaciones financieras, ocasionando que la razón de cobertura de intereses resulte en indefinido o indeterminado, se considera que el proponente cumple con el indicador de Razón de Cobertura de Intereses.

Cuando el proponente con un pasivo corriente igual a cero ($0) por lo que el índice de liquidez resulta indefinido o indeterminado, se considera que este cumple con el Indicador de Liquidez.

Interpretación

- ✓ Indicador de liquidez: Es la capacidad financiera que tiene el proponente para cubrir las obligaciones a corto plazo con terceros, mediante la conversión en efectivo de sus bienes o derechos que son a corto plazo (Activo Corriente).
- ✓ Nivel de endeudamiento: Es el porcentaje de obligaciones con terceros que tiene el proponente.
- ✓ Razón de Cobertura de Intereses: Es el número de veces que el proponente cuenta para cumplir con los gastos intereses.

✓ Capital de trabajo: Representa la liquidez operativa del proponente, es decir, el remanente con el que cuenta el proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo.

- **Indicadores de capacidad organizacional**

El proponente deberá acreditar una capacidad organizacional con el cumplimiento de los siguientes indicadores, los cuales miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado, acorde al numeral 4 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015:

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Rentabilidad del Patrimonio (RP)	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0,04
Rentabilidad del Activo (RA)	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0,06

Interpretación

✓ Rentabilidad del patrimonio: Es la capacidad de generación de utilidad por cada peso invertido en el patrimonio

✓ Rentabilidad del Activo: Es la capacidad de generación de utilidad por cada peso invertido en el activo.

En el pliego de condiciones del respectivo proceso de selección se establecerá la forma como deberán acreditar los proponentes los indicadores de capacidad financiera y organizacional.

References

(n.d.). SIIS - /. Retrieved July 18, 2024, from https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports

Boletín ETUP_Itrim2024. (2024, May 14). DANE. Retrieved July 19, 2024, from https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-may2024.pdf

Boletín técnico. (2024, May 15). Boletín técnico. Retrieved July 19, 2024, from https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2024-v2.pdf

Índice de Precios al Consumidor -IPC- Histórico. (n.d.). DANE. Retrieved July 18, 2024, from https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico