De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se requiere de la elaboración de los documentos y estudios previos y del sector, que sirvan de soporte para la elaboración del proyecto de pliego de condiciones o del contrato.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

La U.A.E. de Aeronáutica Civil como ente rector del sector de transporte aéreo, tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales – Decreto 1294 de 2021 y 823 de 2017.

El Decreto 1294 de 2021, "Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil — Aerocivil" - Artículo 10. Vigilar, evaluar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos propios, concesionados, de gestión indirecta, descentralizados o privados para garantizar una operación ágil y segura.

A su turno, el Artículo 38, desde el numeral 1 hasta el 6 igualmente, contempla el cumplimiento al desarrollo de todas las funciones a través de la Secretaria General y el Artículo 40: Dirección Administrativa, numeral 8. Dirigir y orientar la adecuada administración de los servicios de apoyo logístico de la entidad de acuerdo con los lineamientos, metodologías y normatividad aplicable.

Tal como se ha anotado previamente, el servicio transporte para los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se viene prestando desde sus inicios, incluso desde la época de la existencia de la Empresa Colombiana de Aeródromos –ECA- a la cual le sucedió el Departamento Administrativo De Aeronáutica Civil en el año 1977 hasta 1993 con la expedición de la ley 105 de dicha anualidad.

La Ley 105 en 1993, fusiona el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil con el Fondo Aeronáutico Nacional en una Unidad Administrativa Especial la cual tiene la característica, para los efectos de este escrito, de garantizar a sus servidores el respeto de los derechos adquiridos de diferente orden, dentro de los que se incluyen además del salario, las prestaciones sociales y otros como el servicio de transporte para sus funcionarios.

Que, en desarrollo de la misión que le ha sido encomendada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AERONÁUTICA CIVIL y que se encuentra asociada de manera principal con la movilidad y seguridad aérea del país, se ha venido requiriendo por razones operacionales y de localización de la infraestructura aeroportuaria, la prestación de los servicios de transporte para los servidores públicos técnicos, administrativos y operacionales que se encuentran vinculados a la AERONÁUTICA CIVIL en el Nivel Central, las Direcciones Regionales Aeronáuticas de Centro Sur, Occidente, Norte, Occidente, Nororiente y Oriente y sus Aeropuertos adscritos.

Que la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil requiere del servicio de transporte teniendo en cuenta que la mayoría de sus aeropuertos se encuentran fuera del perímetro urbano de las ciudades, y los mismos prestan servicios en jornadas de dieciséis (16) a veinticuatro (24) horas, situación que requiere asignación de personal técnico y administrativo para atender el control de las operaciones aéreas en forma permanente, y garantizar la continuidad de las diferentes actividades que contribuyen al desarrollo de las funciones dadas a la Entidad.

El servicio de transporte para funcionarios administrativos, personal de soporte técnico y controladores aéreos que laboran en los aeropuertos de la Aeronáutica Civil es fundamental por las siguientes razones:

Garantizar la Continuidad Operacional

Los controladores aéreos y el personal técnico son esenciales para la seguridad y eficiencia de las operaciones aeroportuarias. Un transporte confiable asegura su puntualidad, evitando retrasos en los vuelos y fallas en los sistemas críticos.

Seguridad del Personal

Muchos aeropuertos operan las 24 horas, y algunos funcionarios trabajan en turnos nocturnos o en zonas de difícil acceso. Un servicio de transporte seguro reduce riesgos de accidentes o situaciones de inseguridad en desplazamientos individuales.

Optimización del Tiempo y Productividad

El transporte dedicado evita pérdidas de tiempo en traslados, permitiendo que el personal llegue descansado y enfocado en sus labores, mejorando así la eficiencia en funciones críticas como el control aéreo y el mantenimiento de equipos.

Que, por lo tanto, la entidad requiere igualmente garantizar los desplazamientos de estos servidores desde y hacia las instalaciones técnicas, administrativas y aeroportuarias a su cargo, producto de las negociaciones sindicales desde el año 1999 se han venido negociando diferentes pliegos de peticiones de los funcionarios aeronáuticos, los cuales incluyen aspectos de diferente índole y por supuesto, el tema relacionado con la prestación del servicio de transporte, en donde se reconoce y destaca la naturaleza especial de la entidad y el hecho de prestar un servicio público esencial a la luz de la Ley 336 de 1998, durante las 24 horas del día 365 días al año, con las características fundamental de estar vinculado directamente con la seguridad nacional tal como en diversos pronunciamientos lo ha señalado el honorable Consejo de Estado.

Que el Artículo 53 de la Constitución Política de Colombia, ordena la incorporación a la legislación interna de los Convenios Internacionales del Trabajo debidamente ratificados.

Que el Artículo 55 de la Constitución Política de Colombia, garantiza el derecho de negociación colectiva para regular las relaciones laborales.

Que los Convenios 151 y 154 suscritos con la OIT, regulan la protección del derecho de sindicalización y los procedimientos para determinar las condiciones de empleo en la administración pública y la negociación colectiva.

Que la Ley 411 de 1997, aprueba el Convenio 151 de la OIT, así como la Ley 524 de 1999, incorporó el Convenio 154 de la OIT.

Los honorables Corte constitucional, el Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia han establecido como contrario al ordenamiento jurídico el recorte o desconocimiento de los derechos de los trabajadores, inicialmente aplicable en el orden privado y posteriormente extensible a los servidores públicos.

No menos importante, es el compromiso del estado colombiano del respeto a los tratados internacionales de diferente orden y dentro de ellos los suscritos y adoptados en materia laboral, tal como lo señala el tantas veces citado artículo 53 de la Carta al considerar de

obligatoria observancia lo incorporado en los tratados laborales de rango supranacional adoptados por el estado colombiano.

Finalmente, no deben perderse de perspectiva los acuerdos celebrados por el Gobierno Nacional con las federaciones y confederaciones de sindicatos, en donde es la constante la directriz del Gobierno a las entidades públicas para la búsqueda de recursos para proveer de servicios de transporte a los funcionarios de aquellas entidades que lo cuentan con tal beneficio laboral.

Para ello la Aeronáutica Civil, debe contar con un servicio de transporte para garantizar el desplazamiento de sus servidores públicos desde y hacia las instalaciones técnicas, administrativas y aeroportuarias a su cargo, para el caso en particular, para los Aeropuertos de la Regional Norte y otros aeropuertos.

Teniendo de presente el recorte presupuestal por 127 mil millones al presupuesto de funcionamiento realizado por el Gobierno Nacional, no fue posible en la vigencia 2024 adelantar el proceso por cupo de vigencias futuras 2024-2026, por lo que la entidad tuvo que adicionar y prorrogar los contratos vigentes como ya se indicó, razón por la cual el contrato No. 22001458- 04 H3 de 2022 lote 04 se adicionó hasta el 50% y prorrogó hasta el 05 de marzo de 2025, vencido este término y siendo necesario para la entidad, se adelantó la contratación por mínima cuantía para el mencionado lote, ya que es un servicio indispensable, el cual debe garantizarse en la prestación del servicio para los funcionarios la regional Norte, mientras se surtían los tramites del nuevo proceso de contratación para el resto de la vigencia 2025 hasta el 30 de diciembre de 2025.

Así las cosas, la AEROCIVIL y LA UNIÓN TEMPORAL USA 2025, celebraron Contrato de Prestación de Servicios, número 25000413 H3 de 2025 con el objeto de "PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL LA DIRECCION REGIONAL AERONAUTICA NORTE Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A ELLA", el cual tenía plazo inicial de ejecución hasta el 21 de marzo de 2025.

El 21 de marzo de 2025 se prorrogó, el citado contrato, en el plazo de ejecución inicial en 7 días calendario a partir del 22 de marzo de 2025, es decir, hasta el 28 de marzo de 2025. Como consecuencia de lo anterior, también se modificó el valor del contrato, adicionándolo hasta el cincuenta por ciento (50%) del valor inicialmente pactado, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

Que, de manera concomitante con lo anterior, la Entidad adelantó un nuevo proceso de selección con número 25000449 H3 DE 2025.

Mediante Resolución No. 00488 del 06 de marzo de 2025, se ordenó la apertura de la Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica número 25000449 H3 DE 2025 que tiene por objeto "PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AEROCIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CUNDINAMARCA, ANTIOQUIA, ATLANTICO, VALLE NORTE DE SANTANDER Y META". Dicho proceso se estructuró nuevamente por lotes, siendo subdividido en 7 lotes distintos.

Que el plazo de ejecución inicialmente establecido en los estudios previos es hasta el 30 de diciembre de 2025. Por su parte, se estimó que el valor total del contrato sería por la suma de VEINTIDOS MIL CIENTO CINCUENTA MILLONES SEISCIENTOS VEINTICUATRO MIL QUINIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS M/CTE ($ 22.150.624.576.00), el cual no incluye IVA, respaldado por el CDP SIIF Nación No. 62425. La anterior suma se encuentra discriminada por lotes de la siguiente manera:

Lotes Servicio de transporte de funcionarios	Sede o Regional	Presupuesto estimado
LOTE 1	Nivel Central	$ 7.935.011.608
LOTE 2	Centro Sur	$ 3.541.857.055
LOTE 3	Noroccidente	$ 1.724.749.698
LOTE 4	Norte	$ 3.897.681.102
LOTE 5	Occidente	$ 2.902.273.249
LOTE 6	Nororiente	$ 1.674.744.906
LOTE 7	Oriente	$ 474.306.958
TOTAL		**$ 22.150.624.576**

Que atendiendo lo establecido en el cronograma del proceso, el día 12 de marzo de 2025 a las 10:00 a.m., fecha y hora señalada para el cierre del proceso y presentación de las ofertas, se recibieron 8 ofertas, las cuales se relacionan a continuación:

No.	PROPONENTE	LOTE (S) AL QUE SE PRESENTA
1.	SERVIUNIDAS SAS	6 y 7
2.	UNITRANSCOND SAS	1 y 2
3.	TRANSCONCORD TRAVEL S.A.S	3
4.	CELUTAXI CITY S.A.S	7
5.	OPTIMA LOGISTICA INTEGRAL S.A.S	3
6.	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL 1	1
7.	UT ESISERV 2025	4
8.	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL TS	2, 4 y 7

Que el 12 de marzo de 2025 a las 10:00 a.m., se cumplió la fecha y hora límite establecida en el cronograma del proceso en la plataforma SECOP II. Mediante informe de evaluación preliminar la entidad calificó los proponentes de la siguiente manera:

LOTE 4 NORTE

	Proponente	REQUISITOS HABILITANTES				CONCEPTO FINAL
		JURÍDICO	FINANCIERO	ORGANIZACIONAL	TÉCNICO	
1	SERVIUNIDAS SAS	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
2	UNITRANSCOND SAS	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
3	TRANSCONCORD TRAVEL S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
4	CELUTAXI CITY S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
5	OPTIMA LOGISTICA INTEGRAL S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
6	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL 1	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
7	UT ESISERV 2025	NO CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	NO CUMPLE	NO CUMPLE
8	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL TS	NO CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	NO CUMPLE	NO CUMPLE

Que mediante consolidado del informe de evaluación definitivo (jurídica, financiera y técnica) del proceso de selección abreviada subasta inversa No.25000449 H3 de 2025 se estableció el no cumplimiento del proponente UNIÓN TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL TS, y, por otro lado, se evaluó que la oferta del proponente UT ESISERV 2025, cumplía con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones, por lo que fue habilitado.

	Proponente	REQUISITOS HABILITANTES				CONCEPTO FINAL
		JURÍDICO	FINANCIERO	ORGANIZACIONAL	TÉCNICO	
1	SERVIUNIDAS SAS	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
2	UNITRANSCOND SAS	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
3	TRANSCONCORD TRAVEL S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
4	CELUTAXI CITY S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
5	OPTIMA LOGISTICA INTEGRAL S.A.S	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
6	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL 1	NO PRESENTÓ PROPUESTA A ESTE LOTE				
7	UT ESISERV 2025	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE
8	UNION TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL TS	RECHAZO	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	RECHAZADO

Que, conforme al resultado de la evaluación, el 21 de marzo de 2025, se llevó a cabo la apertura de los sobres económicos a través de la plataforma SECOP II, que contiene la oferta económica de los proponentes habilitados y la verificación de estas por parte del comité técnico evaluador con el siguiente resultado:

- Lote No. 4 Norte: único proponente habilitado proponente No. 7 UNION TEMPORAL ESIRSEV 2025, con propuesta económica por valor de CUATROCIENTOS DIECIOCHO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA MIL PESOS M/CTE ($418.930.000) excluido de IVA, a la cual se le realiza corrección aritmética considerando que no realizó el cálculo por los 10 meses de servicio requerido dando como resultado CUATRO MIL CIENTO SETENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 4,174,000,000) excluido de IVA, la cual supera el valor del presupuesto oficial establecido para el lote, por lo cual fue rechazada.

Con base a lo anterior, la Aeronáutica Civil por medio de la resolución No. 0626 del 26 de marzo de 2025 declaró desierto el Lote No. 4 Norte del Proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa, dado que la oferta económica del único proponente habilitado No. 7 UT ESISERV 2025 superó el valor del presupuesto oficial. La propuesta incurrió en la causal de rechazo teniendo en cuenta lo establecido en el pliego de condiciones numeral 7. Presupuesto oficial estimado. Nota 1, según el Formato Complementario al Pliego de Condiciones, apartado 3.18, numeral XI y conforme al numeral 18 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

Por lo anterior y ante la inminente suspensión del servicio de transporte, esencial para el traslado del personal misional y técnico de la entidad, personal que utiliza rutas técnicas, administrativas y puerta a puerta y ante la imposibilidad de recurrir a una nueva adición presupuestal dentro del proceso que finaliza el 28 de marzo del 2025, se hace necesario declarar la urgencia manifiesta.

Que teniendo en cuenta los argumentos antes reseñados y con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio se hace necesario contar con una contratación que permita la prestación del servicio de transporte de servidores públicos de la Aerocivil que laboran en la Regional Norte y otros aeropuertos, mientras se surte el nuevo proceso de contratación.

Que la urgencia manifiesta es una figura regulada en los artículos 42 y 43 de la Ley 80 de 1993, los cuales establecen:

> *"ARTICULO 42. DE LA URGENCIA MANIFIESTA. Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro; cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos.*
>
> *La urgencia manifiesta se declarará mediante acto administrativo motivado.*
>
> *PARAGRAFO. Con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta, se podrán hacer los traslados presupuestales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente*.
>
> *ARTICULO 43. DEL CONTROL DE LA CONTRATACION DE URGENCIA. Inmediatamente después de celebrados los contratos originados en la urgencia manifiesta, éstos y el acto administrativo que la declaró, junto con el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, se enviará al funcionario u organismo que ejerza el control fiscal en la respectiva entidad, el cual deberá pronunciarse dentro de los dos (2) meses siguientes sobre los hechos y circunstancias que determinaron tal declaración. Si fuere procedente, dicho funcionario u organismo solicitará al jefe inmediato del servidor público que celebró los referidos contratos o a la autoridad competente, según el caso, la iniciación de la correspondiente investigación disciplinaria y dispondrá el envío del asunto a los funcionarios competentes para el conocimiento de las otras acciones. El uso indebido de la contratación de urgencia será causal de mala conducta.*
>
> *Lo previsto en este artículo se entenderá sin perjuicio de otros mecanismos de control que señale el reglamento para garantizar la adecuada y correcta utilización de la contratación de urgencia."*

Que, como se ve, se trata de una contratación directa sustentada en la necesidad de preservar la prestación de cara al servicio público, por

situaciones que "imposibiliten acudir a los procedimientos de selección", de acuerdo con lo señalado en la ley. Sobre este asunto, el literal a, del numeral 4, del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 , establece la urgencia manifiesta como una causal de contratación directa.

Que a su vez, el Decreto 1082 de 2015 establece que para la contratación directa, la Entidad Estatal debe:

> *Artículo 2.2.1.2.1.4.1. Acto administrativo de justificación de la contratación directa. La Entidad Estatal debe señalar en un acto administrativo la justificación para contratar bajo la modalidad de contratación directa, el cual debe contener: señalar en un acto administrativo la justificación para contratar bajo la modalidad de contratación directa, el cual debe contener (1) La causal que invoca para contratar directamente. (2) El objeto del contrato. (3) El presupuesto para la contratación y las condiciones que exigirá al contratista. (4) El lugar en el cual los interesados pueden consultar los estudios y documentos previos.*
>
> *Este acto administrativo no es necesario cuando el contrato a celebrar es de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, y para los contratos de que tratan los literales (a) y (b) del artículo 2.2.1.2.1.4.3 del presente decreto. Artículo 2.2.1.2.1.4.2. Declaración de urgencia manifiesta. Si la causal de contratación directa es la urgencia manifiesta, el acto administrativo que la declare hará las veces del acto administrativo de justificación, y en este caso la Entidad Estatal no está obligada a elaborar estudios y documentos previos"*

Que teniendo en cuenta lo anterior, el Consejo de Estado, de manera reciente en sentencia del 27 de junio de 2024, señaló que la ley 80 de 1993 precisamente otorga facultades al representante legal y al ordenador del gasto de la entidad estatal para declarar la urgencia manifiesta cuando ocurran situaciones excepcionales vinculadas a calamidades, fuerza mayor o desastres que demanden medidas inmediatas. Asimismo, si la continuidad del servicio requiere el suministro de bienes, la prestación de servicios o la ejecución de obras en el corto plazo, también se podrá declarar dicha urgencia.

Que es relevante mencionar la sentencia con Radicado 14425, proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado el 07 de febrero de 2011, se ha convertido en un verdadero hito sobre el tema de la contratación directa por la causal de urgencia manifiesta, puesto que en ella se recogen todos los elementos y características de esta importante figura. Por esta razón, vale la pena reseñar lo consignado en dicha providencia.

Que la contratación directa por urgencia manifiesta, en palabras del Consejo de Estado, *es "un mecanismo excepcional, diseñado con el único propósito de otorgarle instrumentos efectivos a las entidades estatales para celebrar los contratos necesarios, con el fin de enfrentar situaciones de crisis (...)".*

Que de esta forma, la contratación directa por urgencia manifiesta se justifica en la inconveniencia de adelantar un proceso de selección sujeto a las reglas habituales. Dicha postura fue reiterada mediante sentencia del 4 de febrero de 2022 y en el mismo sentido comentó:

> *"La contratación por urgencia manifiesta es tan expedita que, inclusive, la administración puede prescindir del contrato escrito y del acuerdo sobre el precio (artículo 41 de la Ley 80), siendo necesaria, únicamente, la existencia de una autorización escrita" .*

Que la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente Rad. No. 4201813000004481, explicó la aplicación de la urgencia manifiesta en la contratación estatal, de la siguiente manera:

"La normativa del Sistema de Compra Pública establece que la urgencia manifiesta es una figura excepcional para contratar por parte del

Estado, que puede decretar directamente cualquier autoridad administrativa siempre que dicha situación se encuentre dentro de los supuestos establecidos en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993.

La urgencia manifiesta exige que la contratación de bienes, obras o servicios sea inmediata y debe ser declarada a través de un acto administrativo debidamente motivado, el cual, hará las veces de acto de justificación de la causal de contratación directa de urgencia manifiesta, por tal razón, la Entidad Estatal que declare la urgencia manifiesta es quien tiene la competencia para adelantar directamente el respectivo Proceso de Contratación, pues es la Entidad Estatal quien busca garantizar la continuidad del servicio en el inmediato futuro mediante la celebración de contratos que estén estrechamente relacionados con los hechos que fundamentan la declaratoria de urgencia manifiesta.

En todo caso, de conformidad con lo señalado por el Consejo de Estado, en ninguna circunstancia puede convertirse en una regla general o en un instrumento discrecional en manos de las autoridades públicas". En el mismo sentido, el Consejo de Estado en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejero Ponente Ramiro Saavedra Becerra, en Sentencia con radicado No. 14275 (05229), determinó que:

"(...) la urgencia manifiesta procede en aquellos eventos en los cuales puede suscitarse la necesidad de remediar o evitar males presentes o futuros pero inminentes, provocados bien sea en virtud de los estados de excepción, o por la paralización de los servicios públicos, o provenientes de situaciones de calamidad o hechos constitutivos de fuerza mayor o desastres, o cualquier otra circunstancia similar que tampoco dé espera en su solución, de tal manera que resulte inconveniente el trámite del proceso licitatorio de selección de contratistas reglado en el estatuto contractual, por cuanto implica el agotamiento de una serie de etapas que se toman su tiempo y hacen más o menos largo el lapso para adjudicar el respectivo contrato, circunstancia que, frente a una situación de urgencia obviamente resulta entorpecedora, porque la solución en estas condiciones, puede llegar tardíamente, cuando ya se haya producido o agravado el daño".

En la citada providencia, el Consejo de Estado con relación a la naturaleza de la urgencia manifiesta y su finalidad preventiva, aclaró que: *"(...) La urgencia manifiesta no está instituida exclusivamente para solucionar eventos calamitosos o de desastre anteriores o concomitantes al acto que la declara, esto es, con una finalidad curativa. También contiene una finalidad preventiva. (...) Sería el caso de situaciones que indican que, de no hacerse una obra de manera rápida, se presentará una calamidad o un desastre. Sería absurdo y contrario a toda lógica que el ordenamiento no permitiera hacer nada para evitar la anomalía y esperar a que suceda para ahí si legitimar el uso de la figura. Por supuesto que, en este caso, como todo lo que concierne a la urgencia manifiesta, el requerimiento de las obras, bienes o servicios debe ser evidente, particularmente en el inmediato futuro para evitar la situación calamitosa que se pretende conjurar"*.

Que la Sala reconoce, además, la existencia de unos "requisitos formales" para la declaratoria de urgencia manifiesta, los cuales se pasan a resumir:

i. El artículo 42 de la Ley 80 de 1993 exige que la urgencia manifiesta se declare mediante acto administrativo motivado. Señala el alto Tribunal que "dicho acto se enmarca dentro de las competencias discrecionales de la entidad contratante, puesto que pese a tener que sujetarse a requisitos formales, la declaración de urgencia depende completamente de los motivos de mérito o conveniencia que valore el respectivo funcionario."

ii. Un segundo requisito consiste en que, en la motivación del acto administrativo que declara la urgencia manifiesta, debe hacerse referencia específica a cada uno de los contratos que se vayan a celebrar con el objeto de señalar claramente su causa y finalidad. Sin embargo, dicho acto puede referirse a uno o varios contratos que se funden en el mismo motivo.

iii. Esta forma de contratación tiene un régimen jurídico especial, pues, en determinados eventos, está permitido el contrato consensual, esto siempre que las circunstancias impidan la suscripción de un contrato escrito.

iv. Finalmente, el último requisito formal se refiere a lo preceptuado en el artículo 43 de la Ley 80 de 1993, es decir, a la obligación que tienen las entidades de remitir los contratos que se originen en la urgencia manifiesta, junto con el acto administrativo que la declaró, el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, a la autoridad competente para realizar el control fiscal. Esto, con el fin de que la autoridad investigue si la declaratoria de urgencia era o no procedente.

Que es importante destacar que en la providencia del Consejo de Estado del 2011 se señala que *"la contratación por la vía de urgencia no puede ser una contratación abusiva, contraria a los principios de la contratación estatal, es decir, se debe garantizar la transparencia, la selección objetiva, la debida ejecución del contrato y el cumplimiento de las finalidades del mismo, esto es, prestar un buen servicio público a los administrados" urgencia manifiesta*".

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, los Estados Parte se comprometen a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea; para lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI, adopta y enmienda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales correspondientes, contenidos en los Anexos Técnicos a dicho Convenio.

Que la República de Colombia, como Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947 y, como tal, miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se comprometió a dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados en el citado Convenio, contenidos en sus anexos y documentos complementarios.

Que el Artículo 2 de la Ley 336 de 1996 -Estatuto Nacional del Transporte-establece que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Que el Artículo 68 de la citada disposición, confiere al transporte aéreo la condición de servicio público esencial, y por mandato de la Ley 105 de 1993, le corresponde a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil Aerocivil ser la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional, prestar los servicios en materia de servicios aeroportuarios y de aeronavegación, adelantar las investigaciones de accidentes de la aviación civil.

Que atendiendo los pronunciamientos y desarrollo jurisprudencial antes citados, para el caso objeto de estudio resulta necesario resaltar la obligación que le asiste a la Aeronáutica Civil de suministrar el transporte especial a los servidores públicos que prestan sus servicios en el área misional tales como personal de soporte técnico, servicio de extinción de incendios, controladores de tránsito aéreo, servicios de información Aeronáutica, así como del personal administrativo , lo cual se encuentra asociado de manera principal con la movilidad y seguridad aérea del país, por consiguiente, se ha venido requiriendo por razones operacionales y de localización de la infraestructura aeroportuaria, la prestación de los servicios de transporte para los servidores públicos técnicos, administrativos y operacionales que se encuentran vinculados a la AERONÁUTICA CIVIL en la Regional Norte.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil requiere la prestación permanente e ininterrumpido de un servicio de transporte, teniendo en cuenta que la mayoría de sus aeropuertos se encuentran fuera del perímetro urbano de las ciudades y/o muy distantes dentro

del perímetro de la ciudad, como es el caso del aeropuerto Internacional Ernesto Cotizos que se encuentra ubicado en el municipio de Soledad pero presta sus servicios a la ciudad de Barranquilla lo que demanda trayectos largos, los mismos prestan servicios de dieciséis (16) a veinticuatro (24) horas, situación que requiere asignación de personal técnico y administrativo para atender el control de las operaciones aéreas en forma permanente, y garantizar la continuidad de las diferentes actividades que contribuyen al desarrollo de las funciones dadas a la Entidad, y por ende requiere igualmente garantizar los desplazamientos de estos servidores desde y hacia los aeropuertos de la Regional Norte y otros aeropuertos, en diferentes horarios, producto de la misión encomendada.

Que aunado a lo anterior, es necesario tener en cuenta que Colombia por su ubicación geográfica tiene una gran importancia en la conectividad aérea en la región. En efecto, la mayoría de sus aeropuertos internacionales son centros de conexión a destinos en Norteamérica, Suramérica y Europa y recientemente a Asia con la llegada de la aerolínea Emirates y pronto con la aerolínea Qatar Airways. Al respecto, es importante señalar que, por ejemplo, el aeropuerto internacional El Dorado, en el año 2024 movilizó un total de 45.9 millones de pasajeros, lo que demuestra su importancia como uno de los grandes aeropuertos de Suramérica. Igualmente, a título de ejemplo, vale la pena también traer a colación el aeropuerto internacional Rafael Núñez de Cartagena que en el año 2024 movilizó 6.5 millones de pasajeros con una gran cantidad de destinos nacionales, a sur y centro América, Europa y Estados Unidos.

Así las cosas, en lo que respecta al servicio de transporte que se requiere para la Aerocivil y los distintos funcionarios de los aeropuertos de las áreas misionales y técnicas, el mismo se traduce en esencial, pues en la medida en que no se preste de manera adecuada, permanente e ininterrumpida pueden generarse perjuicios graves para la operación aérea de los vuelos nacionales e internacionales. Por ende, es de suma importancia que este servicio esté debidamente garantizado para que los distintos funcionarios puedan llegar a tiempo a cumplir con sus labores, garantizando así la seguridad operativa de los aeropuertos.

Que en razón a que Colombia es un punto estratégico en la conectividad aérea regional e internacional, por su ubicación geográfica, aunado a que una afectación en la disponibilidad de controladores podría generar repercusiones en la operación de vuelos internacionales, incumplimientos en compromisos con organismos como la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y un deterioro en la imagen del país como centro de tránsito aéreo confiable. Por lo tanto, la declaratoria de urgencia manifiesta permite garantizar la disponibilidad del personal en los centros de control y torres de control aeroportuarias, evitando alteraciones en la prestación del servicio aéreo y asegurando el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de navegación y seguridad aérea.

Que, en este sentido, al no brindar la Entidad el transporte a dichos servidores públicos y en razón a la lejanía y distancia de los aeropuertos que se encuentran a las afueras de las ciudades en donde se prestan los servicios misionales operativos y administrativos de los aeropuertos a nivel nacional, que garantizan la seguridad aérea del país y quienes, a lo largo de los años, fueron contratados con esta prerrogativa para su desplazamiento, proporcionando la entidad, los medios necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Que, de acuerdo con la naturaleza y requisitos de la urgencia manifiesta, la Ley permite la celebración de contratos directos, que, para el caso en concreto y considerando la inmediatez de las acciones, no es posible adelantar la contratación del bien o servicio mediante los procesos de selección que aplican por regla general, ya que de acuerdo con los términos legales para los procesos de Selección, el término sería superior a 1 mes o más, y por ende, sería el lapso de tiempo en que la Entidad no brindaría los medios necesarios para que la operación área de los aeropuertos de la Regional Norte prestaran sus servicios de manera continua e ininterrumpida a través de sus técnicos y sus operadores misionales.

Que lo anterior se fundamenta en la finalidad de proteger y preservar el interés público o general, cuando la necesidad de carácter público en este caso, no permite que se adelante el proceso de selección correspondiente teniendo en cuenta el tiempo y gestión empleado en proceso con pluralidad de oferentes como se expuso en el párrafo anterior, lo que puede llevar a no cumplir con obligaciones de orden

constitucional y legal. Aunado que, el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta otorga competencia para hacer los traslados presupuestales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente.

Que, en cuanto a la situación particular, el contrato que se pretende celebrar consiste en "Prestar el servicio de transporte para servidores públicos de la Aerocivil que laboran en la dirección Regional Norte y otros aeropuertos", mientras se desarrolla el proceso de selección que corresponde y se garantiza la competencia por el mercado de acuerdo con las reglas que fije la entidad.

Que en comité ordinario de contratación llevado a cabo el día 27 de marzo de 2025, los miembros del comité recomendaron la declaratoria de la urgencia manifiesta para atender el servicio de transporte de los servidores públicos de la Aerocivil que laboran en la dirección Regional Norte y otros Aeropuertos.

La urgencia manifiesta se hace indispensable debido a la inminente suspensión del servicio de transporte, el cual es fundamental para garantizar la movilidad de los controladores aéreos, quienes desempeñan un rol crítico en la seguridad y continuidad de la operación aérea. La interrupción de este servicio comprometería el cumplimiento de turnos operativos, afectando la gestión del tráfico aéreo y generando posibles retrasos, cancelaciones y afectaciones en la seguridad operacional.

2. OBJETO

PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AEROCIVIL QUE LABORAN EN LA REGIONAL NORTE Y OTROS AEROPUERTOS.

Aeropuertos y sedes Aerocivil

REGIONAL	AEROPUERTOS
NORTE	SANTA MARTA, MONTERIA, VALLEDUPAR, RIOHACHA, AGUACHICA, EL BANCO, BARRANQUILLA, CARTAGENA, TOLU, MOMPOX, PLATO ,BARASTEGUI, COROZAL, MONTELIBANO, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA

BARRANQUILLA	
Administrativas	12
Técnicas	20
Puerta a Puerta	12
TOTAL	**44**
CARTAGENA	
Administrativas	2
Puerta a Puerta	7
TOTAL	**9**
SANTA MARTA	
Administrativas	2
Técnicas	2
Puerta a Puerta	7
TOTAL	**11**
VALLEDUPAR	
Administrativas	2
Puerta a Puerta	4
TOTAL	**6**
RIOHACHA	
Administrativas	2
Técnicas	5
TOTAL	**7**
COROZAL	
Administrativas	2
Técnicas	4
TOTAL	**6**

SAN ANDRES	
Administrativas	4
Técnicas	10
TOTAL	**14**
MONTERIA	
Administrativas	2
Puerta a Puerta	6
TOTAL	**8**
PROVIDENCIA	
Técnicas	2
TOTAL	**2**
TOLU	
Administrativas	2
Técnicas	2
TOTAL	**4**
AGUACHICA	
Técnicas	2
TOTAL	**2**
MOMPOX	
Técnicas	2
TOTAL	**2**
EL BANCO	
Técnicas	2
TOTAL	**2**
MAGANGE	
Administrativas	2
TOTAL	**2**
SUB TOTAL	**119**

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

El futuro contrato del presente Proceso de Contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) hasta el cuarto nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Clasificación UNSPSC	Descripción
78111802	Transporte de pasajeros por carretera en vehículos que operan bajo un cronograma definido.

2.2 CONTRATACIÓN REGISTRADA EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE LA VIGENCIA

SI	**X**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Las especificaciones técnicas detalladas de la contratación se encuentran definidas en el Formato 8 "Especificaciones Técnicas"

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 2 Disposiciones Especiales del Sistema de Compras y Contratación Pública, Sección 1 Modalidades de Selección, del Decreto 1082 de 2015, la modalidad aplicable al presente proceso de selección es:

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	
	Por Acuerdo Marco de Precios	
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	
Contratación Directa	Urgencia manifiesta	**X**
	Contratación de empréstitos	
	Contratos o convenios interadministrativos	
	Para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas	
	Cuando no exista pluralidad de oferentes	
	Para el arrendamiento o adquisición de inmuebles	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	**X**
NO	

Se verificó en la página web de CCE la existencia del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II No. CCE-144-2023, sin embargo, de acuerdo con lo indicado en la justificación la Entidad se aparta del AMP, teniendo en cuenta que no cumple con las necesidades que requiere la entidad, el AMP no cubre las necesidades que demandan los servidores de la entidad para el cumplimiento de la operación aérea veinticuatro (24) horas, servicios puerta a puerta, técnicos y circulares, de igual forma no cuenta con personal humano que requiere la entidad para el apoyo de la operación de los servicios por la programación especial que se requieren.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el objeto a contratar es un servicio de características técnicas uniformes, porque los productos y servicios a adquirir son 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 son ofrecidos en el mercado en condiciones equivalentes para quien lo solicite; la modalidad de selección a adoptar para el presente proceso de selección será el de selección abreviada por subasta inversa, consagrada en el artículo 2 literal a) de la Ley 1150 de 2007, así:

Ley 1150 de 2007:

ARTÍCULO 2o. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

(….)

2. Selección abreviada. La Selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o destinación del bien, obra o servicio puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual.

(….)

Serán causales de selección abreviada las siguientes:

(….)

a) 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 (...)

En tal sentido, el presente proceso de selección se realizará mediante la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica, conforme al Estatuto de Contratación de la Administración Pública y, en consecuencia, el régimen jurídico aplicable a la presente y al contrato que de ella se derive será el previsto en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto Ley 019 de 2012, Decreto 1082 de 2015 y demás normatividad reglamentaria y concordante aplicable a la materia.

"Así mismo, el proceso se sujetará a lo dispuesto en el pliego de condiciones y a las adendas al mismo expedidas durante el desarrollo del proceso. Para aquellos aspectos no regulados en las normas anteriores, se aplicarán las normas comerciales y civiles pertinentes.

LA AERONAUTICA CIVIL en los años anteriores para la contratación del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros ha utilizado el procedimiento establecido en la Ley 1150 de 2007, el cual indica que para la adquisición de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes y de común utilización, al contar con las mismas características técnicas y compartir patrones de desempeño y calidad

objetivamente definidos, pues se ofrecen en el mercado en condiciones equivalentes. En este sentido, las entidades deberán hacer uso del procedimiento 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, siendo esta última modalidad la más beneficiosa en este momento, en tanto permite la definición de criterios de calificación objetivos, así como ahorros significativos a la Entidad.

En atención a lo estipulado por el artículo 2° del Decreto 310 del 25 de marzo de 2021, la entidad verificó el sistema de compra pública de Colombia Compra Eficiente, si existe y/o existirá un acuerdo marco de precios vigente y que permitiera adquirir los servicios de transporte terrestre especial de pasajeros de conformidad con las necesidades de la entidad, se verificó que actualmente se encuentra vigente el Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II No. CCE- 144-2023.

No obstante, la Entidad realizó un análisis de los servicios que se encuentran contratados a través del AMP vs. las necesidades actuales de la Entidad encontrando lo siguiente:

Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II CCE-144-2023

Actualmente se encuentra vigente el Acuerdo Marco de Precios (en adelante AMP) Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II CCE-144-2023 (3 de abril de 2023 hasta abril 2 de 2025), que conforme lo estableció en el artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015 en concordancia con lo establecido en la Ley 1150 de 2007, los Acuerdos Marco de Precios son obligatorios para las entidades estatales del orden Nacional para la adquisición de bienes y servicios de características técnicas uniformes.

Frente al mismo, esta Dependencia realizó un análisis de orden jurídico, técnico y financiero de las condiciones de la necesidad de contratación del servicio de transporte especial de pasajeros para la entidad, revisando las directrices para la aplicación de las reglas de decisión para la escogencia del mecanismo para adquirir bienes y servicios de características técnicas uniformes por parte de Entidades Estatales, teniendo en cuenta el tipo de recorridos requeridos por la Aerocivil, el equipo de personal para la coordinación de los servicios dentro de la programación veinticuatro (24) horas que debe estar a disposición de cada sede los cuales están determinados en el anexo técnico del proceso.

En cuanto a la verificación e identificación que la Entidad debe realizar, en el catálogo dispuesto por Colombia Compra Eficiente, en el minisitio del AMP - CCE-144-2023 de transporte II, se evidenció que, ante la consulta de búsqueda respecto de las tipologías requeridas para las correcta satisfacción de sus necesidades, el total de las tipologías requeridas que son de uso frecuente por cada una de las sedes, no se encuentran contenidas en dicho catálogo, situación que llevo a la Entidad determinar que el mecanismo de selección más ventajoso para la contratación de los servicios de transporte especial de pasajeros será el mecanismo de **subasta inversa**.

Analizadas la situaciones descritas, se denota que para la Entidad el acuerdo marco de precios vigente en materia de transporte especial de pasajeros no suple en su totalidad la necesidad, pues no se encuentran publicadas todas las tipologías de los vehículos que hacen parte del acuerdo que requiere la entidad para el desarrollo del objeto contractual, actualmente Aeronáutica Civil cuenta con cuatro (4) modalidades de servicio de transporte que están acordes con las actividades de su personal como son: rutas puerta a puerta, ruta circular, rutas técnicas y rutas administrativas que se ajustan a la operación de la entidad cubriendo jornadas de lunes a domingo en turnos de 6, 12 y 24 horas dependiendo del tipo y nivel de operación de la Aerocivil, situación que no se encuentran disponible en el catálogo del acuerdo marco, como se expuso, este es un criterio diferencial para la escogencia de los mecanismos de agregación de demanda.

Además, La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil requiere del servicio de transporte teniendo en cuenta que la dinámica de la operación aérea, los mismos prestan servicios de dieciséis (16) a veinticuatro (24) horas, situación que requiere asignación de personal técnico

y administrativo para atender el control de la integralidad de las operaciones aéreas, y garantizar la continuidad de las diferentes actividades que contribuyen al desarrollo de las funciones dadas a la Entidad, y por ende requiere igualmente garantizar los desplazamientos de estos servidores desde y hacia las sedes en diferentes horarios, necesidades, que como ya es evidencio, no están establecidas en el acuerdo marco de precios.

A partir de lo expuesto, se concluye que:

- Existe acuerdo marco de precios vigente, en materia de transporte especial de pasajeros.
- El análisis efectuado desde la Coordinación Administrativa determinó que este no cumple con las necesidades de la Entidad. La prevalencia de garantizar el servicio por medio de otro mecanismo distinto selección, que para este caso será, a través de la modalidad de SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA ELECTRÓNICA.

4. TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

Teniendo en cuenta el alcance del objeto y actividades a ejecutar, el tipo de contrato a suscribir es:

Tipología		Marcar con una X
Prestación de servicios		X
Consultoría	Interventoría	
	Supervisión	
	Estudios y/o diseños	
Obra pública		
Compraventa		
Suministro		
Seguros		
Arrendamiento		
Otro (indicar)		
Orden de Compra	Compraventa	
	Prestación de Servicios	
	Suministro	
	Seguros	
	Otro (indicar)	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA.

NO APLICA

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO:

NO APLICA

5. VISITA:

TIPO DE VISITA	APLICA (si o no)	RESPONSABLE DE SU COORDINACION Y EJECUCIÓN
Visita de los interesados en el correspondiente proceso de selección al lugar de ejecución del contrato	NO	NO APLICA
Visita en el marco de la verificación y evaluación de las ofertas	NO	NO APLICA

5.1 Objetivo de la Visita

NO APLICA

5.2 Dinámica de la Visita

NO APLICA

6. ESTUDIO DEL SECTOR

De acuerdo con el Capítulo VI del Decreto 1510 de 2013, Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública, y articulo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.

La UAEAC, realiza el estudio del sector de conformidad con la Guía para la elaboración de estudios de sector de Colombia Compra Eficiente, el cual hace parte de la planeación del proceso de contratación y materialización de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993.

Teniendo en cuenta que la prestación del servicio de transporte especial para los servidores públicos de las entidades públicas, es calificada, por sus características, como un servicio técnico uniforme y de común utilización, la modalidad de selección será la prevista en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 en concordancia con lo dispuesto en la Subsección 2, de la Sección 1, del Capítulo 2 del Decreto 1082 de 2015, para lo cual se tramitará un proceso de selección abreviada por el sistema de subasta inversa.

Para el cumplimiento de las funciones de la Unidad, se hace necesario la contratación de operadores de Transporte Terrestre Automotor Especial, mediante un proceso de selección objetiva, los cuales deberán garantizar la prestación del servicio en términos de calidad, seguridad, eficiencia y comodidad, en concordancia con lo establecido en el Decreto 348 de 2015, que reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Por consiguiente, la Aerocivil verificará que la empresa y/o persona jurídica, se encuentre habilitada para operar en la modalidad del servicio público de transporte terrestre especial.

- **Aspectos Generales**

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, permitirá de una manera más eficaz y oportuna la movilización y

el traslado permanente de los servidores públicos para el desarrollo de los procesos enmarcados en el desarrollo de los objetivos misionales y de apoyo para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Resulta indispensable contar con el apoyo de este servicio, puesto que, de no tenerlo, se estaría limitando la capacidad de gestión de los servidores públicos ya que tendrían que recurrir a tomar transporte público, llevando esto a una pérdida de tiempo, riesgos, inseguridad y costos que esto implica.

Así mismo, La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil requiere del servicio de transporte, teniendo en cuenta que la mayoría de los aeropuertos se encuentran fuera del perímetro urbano de las ciudades, con operación aeroportuaria dentro del rango de las doce (12) horas hasta las veinticuatro (24) horas, es decir, aeropuertos nocturnos que presentan extensión horaria de operación. Para ello la Unidad programa turnos del personal técnico para atender todos los servicios que presta la Unidad, y por ende, requiere garantizar un transporte eficiente y seguro para el desplazamiento de sus servidores públicos desde puntos circundantes a sus lugares de residencia hasta la UAEAC y los retorna en las mismas condiciones anotadas, contribuyendo así al bienestar de los servidores públicos.

De no efectuar este servicio no se podría garantizar en un 100% el cumplimiento de los turnos establecidos para atender los diferentes servicios aeronáuticos y aeroportuarios que permiten el óptimo funcionamiento de las operaciones aéreas en dichos terminales, teniendo en cuenta la dificultad para acceder al transporte público habitual principalmente en horarios entre las 21:00 h y las 06:00 a.m.

Una parte integral 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. Las cambiantes relaciones de producción, circulación y distribución configuran una economía internacional y nacional, cada vez más competitiva y una virtual revolución en la organización, tipo y contenido del trabajo en todas las áreas y disciplinas del conocimiento.

La globalización de mercados, el acelerado avance tecnológico y los nuevos esquemas de organización de la producción, configuran una economía que requiere renovaciones fundamentales en las organizaciones tendientes a la innovación tecnológica de productos y servicios y de la revalorización del talento humano vinculado a la permanente mejora de la productividad y competitividad empresarial.

El ambiente de mercado se caracteriza por el rápido cambio tecnológico, por la creciente competencia de carácter multinacional, por el cambio de las fuerzas políticas y económicas, la conformación de bloques económicos regionales, tendencia hacia la desregulación, la consolidación de alianzas estratégicas entre empresas, el crecimiento del comercio internacional y de la inversión extranjera.

El escenario del comercio mundial se caracteriza por una serie de exigencias, las cuales deben ser superadas con el fin de que las empresas puedan continuar en el mercado, circunstancia que les obliga a incorporar innovaciones científicas y tecnológicas, desarrollo de programas para el aseguramiento de la calidad de procesos y productos, requiriendo para ello de un talento humano creativo, altamente competente en su desempeño, capaz de trabajar en equipo y en permanente capacitación y actualización.

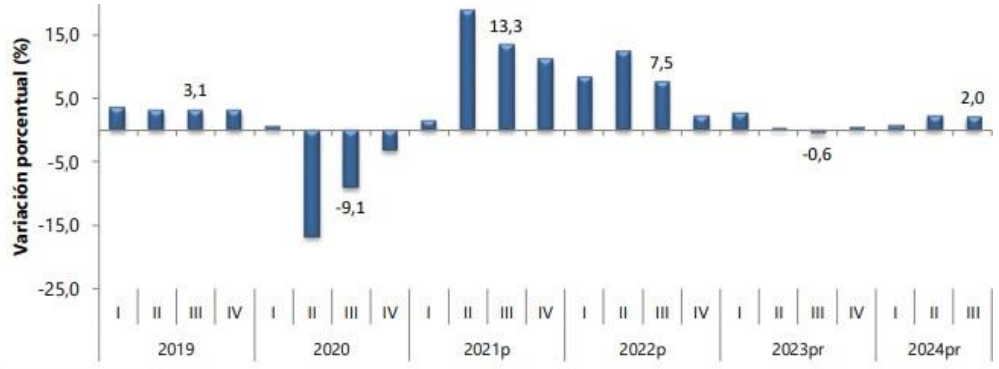
En la actualidad, la competitividad de un país se fundamenta, más que en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y su infraestructura.

- **Aspecto Económico**

La entidad con el fin de revisar el aspecto económico del servicio a contratar enfatiza, el análisis en sector terciario; el cual comprende actividades de servicios intangibles. Entre estas actividades encontramos el sector transporte.

(www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion- tecnica).

Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre 2024 preliminar
Gráfico 1. Producto Interno Bruto Tasa de crecimiento en volumen1 2019-I / 2024pr -III



Fuente: DANE, PIB_T
[1] Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015
Prpreliminar
Pprovisional

1.1 PIB desde el enfoque de la producción

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%.

Se presenta a continuación el detalle del Valor Agregado por actividad económica y las tasas de crecimiento en volumen, correspondiente al tercer trimestre del año 2024:

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
[Pr] preliminar
[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.

Como se mencionó anteriormente la Industria del Comercio al por Mayor y al por Menor se compone, además del Transporte y Almacenamiento, de la Reparación de Vehículos Automotores y Motocicletas y el Alojamiento y Servicios de Comida. Cada uno de estos mercados tiene dinámicas diferentes y por lo tanto agregan valor de manera distinta al indicador general de la industria que componen.

Comercio al por mayor y al por menor8 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 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
[pr]preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y en comisión o por contrata; comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles); comercio de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios.

- Evolución del Salario Mínimo Legal Vigente

Dentro las variables económicas que tienen relevancia en el desarrollo del presente proceso se considera el comportamiento

del SMMLV, como un factor importante toda vez que tiene una incidencia directa en los costos y gastos en que incurre el contratista para la ejecución del contrato.

La constitución creo la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales y es la encargada de fijar el salario mínimo y está integrada por representantes del Gobierno, de los empleadores y de los trabajadores.

Para establecer el salario mínimo se tiene en cuenta, entre otros, la meta de inflación para el año siguiente, la productividad acordada por el Comité tripartita que coordina el Ministerio del Trabajo, la contribución de los salarios al ingreso de la Nación, el incremento del Producto Interno Bruto. La inflación real del año que culmina, el Índice de Precios al Consumidor (IPC), la especial protección constitucional del trabajo, la necesidad de mantener una remuneración mínima vital y móvil, la función social de la empresa, los objetivos constitucionales de la dirección general de la economía a cargo del Estado, especialmente el de "asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso a los bienes y servicios básicos.

La evolución del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente ha sido la siguiente:

PERIODO	MONTO MENSUAL ($)
Enero 1 de 2005 a Dic. 31 de 2005	385.500
Enero 1 de 2006 a Dic. 31 de 2006	408.000
Enero 1 de 2007 a Dic. 31 de 2007	433.700
Enero 1 de 2008 a Dic. 31 de 2008	461.500
Enero 1 de 2009 a Dic. 31 de 2009	496.900
Enero 1 de 2010 a Dic. 31 de 2010	515.000
Enero 1 de 2011 a Dic. 31 de 2011	535.600
Enero 1 de 2012 a Dic. 31 de 2012	566.700
Enero 1 de 2013 a Dic. 31 de 2013	589.500
Enero 1 de 2014 a Dic. 31 de 2014	616.027
Enero 1 de 2015 a Dic. 31 de 2015	644.350
Enero 1 de 2016 a Dic. 31 de 2016	689.455
Enero 1 de 2017 a Dic. 31 de 2017	737.717
Enero 1 de 2018 a Dic. 31 de 2018	781.242
Enero 1 de 2019 a Dic. 31 de 2019	828.116
Enero 1 de 2020 a Dic. 31 de 2020	877.802
Enero 1 de 2021 a Dic. 31 de 2021	908.526
Enero 1 de 2022 a Dic. 31 de 2022	1.000.000
Enero 1 de 2023 a Dic. 31 de 2023	1.160.000
Enero 1 de 2024a Dic. 31 de 2024	1.300.000
Enero 1 de 2025 a Dic. 31 de 2025	1.423.500

Agremiaciones de Transporte

La Asociación Nacional de Transporte ASOTRANS nace en septiembre de 1977 como solución de los empresarios del transporte por carretera y colectivo urbano, que se unen para lograr un mayor nivel de representación ante el gobierno nacional. Las empresas que firmaron el acta de constitución reflejaron en sus directivas los sectores modales de pasajeros. En la década de los 80 ASOTRANS fue aceptado por el gobierno nacional como el interlocutor más importante del Transporte teniendo en cuenta los aportes técnicos y jurídicos que la organización hizo para modernizar el sector.

El grado de representatividad que se alcanzó se refleja en la composición geográfica de las empresas y agremiaciones vinculadas a ASOTRANS. A partir de 1991 con la expedición de la nueva constitución política se generaron en ASOTRANS iniciativas que se convirtieron posteriormente en las Leyes 105/93 y 336/96 marcos jurídicos que rigen el transporte nacional. Luego, las ideas propuestas por los asociados de ASOTRANS, fueron incorporados a los decretos reglamentarios de las anteriores leyes. Para lograr estos avances jurídicos ASOTRANS lideró el trabajo parlamentario y público que dio resultados tan positivos.

El crecimiento de la asociación ha sido continuo, agrupando hoy 350 empresas, algunas de ellas asociadas a los capítulos regionales que fueron creados para atender de manera más puntual los requerimientos de los transportadores en cada región, todo ello bajo las políticas ordenadas por la Junta Directiva Nacional.

ASOTRANS ha presentado a cada gobierno nacional, investigaciones y estudios, muchos de ellos aceptados y convertidos en normas.

Entre las principales agremiaciones de transporte especial de pasajeros, encontramos:

ESPECIALES	**FENALTER**	FEDERACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIOS ESPECIALES Y	RAFAEL SIERRA SANCHEZ	Carrera 7 #75-73 ó 75-39, Bogotá	3267878	248 00 29
	FENALTRAES	FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL Y DE TURISMO	IVAN DARIO NUÑEZ	Calle 10 No. 43 –55 oficina 308 Edif. Juliana Cali	(5722) 3265642	(092) 3341052-3250101
	ACOLTÉS	Asociación Colombiana del Transporte Terrestre Automotor Especial	LUPOANI SANCHEZ CELEMÍN	Carrera 69P No 63C-71 Bogotá-Colombia	310 5614951 310 6883970	260 99 96
	GENTE	Gremio Empresarial Nacional de	Carlos Andrés Fandiño	Carrera 76 # 42-14 Barrio Laureles.	3166283821	5164816

		Transporte		Medellín		
	FENALCO	La Federación Nacional de Comerciantes- Dirección de Transporte Especial y Taxis	Paula A. Cardona F.	Carrera 4 No. 19-85 Piso 7 Bogotá		3500600
	ATESA	Asociación de Transportadores de servicio especial de Santander. Bucaramanga	Juan José Castellanos Arias	Calle 19 No. 32 D 24 Barrio San Alonso. Bucaramanga	(7) 634 27 36 / 635 10 81	
	CONALTRAES	Confederación Nacional de Transporte especial. Bogotá.	Juan Carlos Cárdenas González	Calle 34 No. 24-05 piso 2 Bogotá	338 12 08	
	ANEPTES	ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS Y PROPIETARIOS DE	Henry Cardona - Presidente	Calle 52 No. 72 - 34 Local 4 Bogotá	314 4709571	
		Asociación de Transporte Publico y Servicio Especial de Yaguará Huila Atpeya		CALLE 3 EL CENTRO, YAGUARA, HUILA	3124126087	
	AS TRANSPORTES	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES		CARRERA 69 #49-6 Medellín		(4)4486048
	ASONALTET	ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES	OSCAR ALBERTO DUARTE RUEDA	Carrera 69P No 93C-71 Bogotá	2442275 2214816	2 44 22 75
	CORPOESPECIAL		Jairo Orlando Galindo - Director Ejecutivo		3215005151	ejecutivo.tyt@gmail.com
	SINDINAL		Orlando Herrán		314 3 33 14 35	orlandoherreran@yahoo.com.mx

- **Aspectos Técnicos**

La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil requiere del servicio de transporte, teniendo en cuenta que la mayoría de los aeropuertos de la Regional Norte y otros aeropuertos se encuentran fuera del perímetro urbano de las ciudades, con operación aeroportuaria dentro del rango

de las doce (12) horas hasta las veinticuatro (24) horas, es decir, aeropuertos nocturnos que presentan extensión horaria de operación, para esto se cuenta con un programa de turnos del personal técnico para atender todos los servicios que presta la Unidad, por lo que se requiere proveer un servicio de transporte acorde al desplazamiento de sus servidores públicos desde puntos circundantes a sus lugares de residencia hasta la UAEAC, en horarios específicos, vehículos con la capacidad requerida y recorridos de acuerdo a las cuatro tipo de rutas establecidas: administrativas, técnicas, puerta a puerta y circular; este aspecto se amplía en el formato 8 Especificaciones Técnicas

- **Aspecto Regulatorio**

El marco legal de objeto del contrato se encuentra en las normas:

Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 191 de 1995	Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre zonas de frontera.
Ley 336 de 1996	Por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte.
Decreto 101 de 2000	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte.
Decreto 171 de 2001	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
Decreto 174 de 2001	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
Ley 769 de 2002	Código de Nacional de Tránsito Terrestre.
Decreto 1609 de 2002	Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera
Decreta 1660 de 2003	Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad
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
Resolución 1555 de 2005	Por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida
Decreto 4116 de 2008	Por el cual se modifica el Decreto 2961 de 2006 relacionado con las Motocicletas
Resolución 2394 de 2009	Por la cual se dictan unas disposiciones en materia de seguridad.

Ley 1383 de 2010	Reforma el Código de Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras Disposiciones
Decreto 087 de 2011	Por medio del cual se modifica la estructura del ministerio de transporte, se determinan las funciones de sus dependencias, deroga el decreto 2053 de 2003.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Resolución 315 de 2013	Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.
Decreto 2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
Decreto 1047 de 2014	Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones
Decreto 2106 de 2019	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública
Resolución 20203040007495 de 2020	Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 "Por la cual se adopta el documento guía para la evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial"
Ley 2050 de 2020	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito

6.1.1. ESTUDIO DE LA OFERTA: N/A

6.1.2. ESTUDIO DE LA DEMANDA:

Adquisiciones anteriores relacionadas con el bien o servicio a contratar por parte de la UAEAC

Teniendo en cuenta las actividades misionales y de apoyo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el servicio de transporte público automotor terrestre es indispensable para garantizar el ejercicio y cumplimiento de los procesos que se llevan a cabo en la Unidad, Regional Norte.

Contratación Histórica de la Entidad

El servicio transporte para los funcionarios de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se viene prestando desde sus inicios,

incluso desde la época de la existencia de la Empresa Colombiana de Aeródromos –ECA- a la cual le sucedió el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil en el año 1977 hasta 1993 con la expedición de la ley 105 de dicha anualidad.

En desarrollo de la misión que le ha sido encomendada a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AERONÁUTICA CIVIL y que se encuentra asociada de manera principal con la movilidad y seguridad aérea del país, se ha venido requiriendo por razones operacionales y de localización de la infraestructura aeroportuaria, la prestación de los servicios de transporte para los servidores públicos técnicos, administrativos y operacionales que se encuentran vinculados a la AERONÁUTICA CIVIL en el Nivel Central, las Direcciones Regionales Aeronáuticas de Centro Sur, Noroccidente, Norte, Occidente, Nororiente y Oriente.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, celebró el contrato No. 22001458 A- 04 H3 de 2022 de prestación de servicios, garantizando la continuidad del servicio fundamental para el desarrollo propio de sus funciones, el cual finalizó el 05 de marzo del 2025.

A continuación, en el presente cuadro se puede observar contratación histórica de la entidad, donde se puede observar: el número del contrato, el objeto, valor y contratista al cual se le adjudicó el servicio.

NUMERO DE CONTRATO	OBJETO	VALOR
20001193 01 H3 DE 2020	Prestar servicio transporte para servidores publicos de Aerocivil que laboran en el nivel central (Vigencias Futuras)	$ 4.600.468.833,00
20001193 02 H3 DE 2020	Prestar servicio transporte servidores publicos Aerocivil que laboran Aeropuertos Adscritos a la Regional Cundinarca.	$ 1.258.662.609,00
20001193 A H3 DE 2020	Prestar servicios transp serv publicos Aerocivil laboran N. Central y Aeropuertos ascritos Reg. Cundinarmarca, Antioquia, Atlantico, Valle, Norte de Santander y Meta Lote 4. Serv Trans Regional Atlantico	$ 2.600.486.031,00
20001193 05 H3 DE 2020	Prestar servicios transp serv publicos Aerocivil laboran N. Central y Aeropuertos ascritos Reg. Cundinarmarca, Antioquia, Atlantico, Valle, Norte de Santander y Meta Lote 5. Regional Valle	$ 328.366.341,00
20001193 06 H3 DE 2020	Prestar servicios transp serv publicos Aerocivil laboran N. Central y Aeropuertos ascritos Reg. Cundinarmarca, Antioquia, Atlantico, Valle, Norte de Santander y Meta Lote 6. Regional Norte de Santander	$ 1.904.142.032,00
20001193 07 H3 DE 2020	Prestar servicios transp serv publicos Aerocivil laboran N. Central y Aeropuertos ascritos Reg. Cundinarmarca, Antioquia, Atlantico, Valle, Norte de Santander y Meta Lote 7. Regional Meta	$ 408.311.363,00
18001565 01 H3 DE 2018	Prestaciones del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 3.677.700.000,00
18001565 02 H3 DE 2018	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 1.100.121.833,00
18001565 03 H3 DE 2018	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 2.536.078.708,00
18001565 04 05 06 H3 DE 2018	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 7.168.046.776,00
18001565 07 H3 DE 2018	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 489.924.539,00
16000531 H3	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 10.908.623.861,00
14000159-OK-2014	Prestacion del servicios de transporte de funcionarios a Nivel Nacional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil	$ 10.587.811.800,00
13000089-OJ 2013	Prestacion de servicios de transporte funcionarios Aeronautica Civil - Nivel Central y Direcciones Regionales Aeronauticas de Cundinamarca y Meta y sus aeropuertos adscritos	$ 10.587.811.800,00
12000222-OJ 2012	Prestacion de servicios de transporte funcionarios Aeronautica Civil Direccion Regional Aeronautica de Atlantico y sus aeropuertos adscritos	$ 708.004.440,00
12000224-OJ 2012	Prestacion de servicios de transporte funcionarios Aeronautica Civil Direccion Regional Aeronautica de Norte de Santander y sus aeropuertos adscritos	$ 1.036.296.000,00
12000223-OJ 2012	Prestacion de servicios de transportes funcionarios Aeronautica Civil - Direccion Regional Aeronautica del Valle	$ 718.200.000,00

Es de anotar que el proceso de contratación del año 2022, fue tramitado con vigencias futuras para el periodo diciembre de 2022 hasta 26 de diciembre de 2024; adicionados prorrogados hasta el 31 de marzo de 2025 (Lotes 02,03,05,06 y 07) y hasta el 5 de marzo de 2025 (Lotes 01 y 04), como se muestra a continuación:

No. Contrato	Objeto	Lote	Regional	Valor Final
22001458 01 H3 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE NIVEL CENTRAL LOTE 01	Lote 1	Nivel Central	$ 12.723.408.998
22001458 B 02 H3 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE CENTRO SUR LOTE 02	Lote 2	Centro Sur	$ 5.434.698.027
22001458 A 03 H3 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE REGIONAL NOROCCIDENTE LOTE 03	Lote 3	Noroccidente	$ 3.895.040.605
22001458 A 04 H3 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE REGIONAL NORTE LOTE 04	Lote 4	Norte	$ 5.210.669.242
22001458 05 H3 de 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE REGIONAL OCCIDENTE LOTE 05	Lote 5	Occidente	$ 7.300.389.322
22001458 A 03 H3 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE,	Lote 6	Nororiente	$ 3.096.539.521

	NORORIENTE, Y ORIENTE REGIONAL NORORIENTE LOTE 06			
22001458 07 H3 de 2022	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AERONÁUTICA CIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CENTRO SUR, NOROCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, NORORIENTE, Y ORIENTE REGIONAL ORIENTE LOTE 07	Lote 7	Oriente	$ 1.200.725.617

NOTA: En los costos finales de los contratos señalados se encuentran incluidos nuevos recorridos, rutas, modificación de tipo de recorrido, kilometraje, retoma aeropuerto de Barranquilla.

Adicional a lo anterior, la Entidad adelantó un nuevo proceso de contratación 25000449 H3 DE 2025, cuyo objeto estableció: PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA SERVIDORES PÚBLICOS DE LA AEROCIVIL QUE LABORAN EN EL NIVEL CENTRAL Y LOS AEROPUERTOS ADSCRITOS A LAS REGIONALES DE CUNDINAMARCA, ANTIOQUIA, ATLANTICO, VALLE NORTE DE SANTANDER Y META. A fin de cubrir el servicio hasta el 30 de diciembre de 2025.

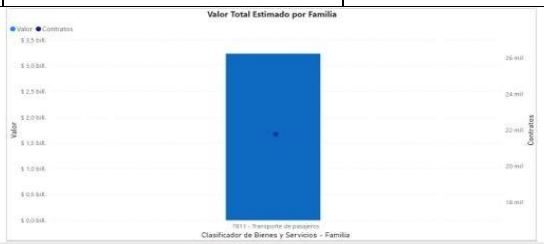
Como resultado del proceso de selección adelantado por la Aerocivil, en el consolidado del informe de evaluación definitivo (jurídica, financiera y técnica) del proceso de subasta inversa No.25000449 h3 de 2025 se estableció el no cumplimiento del proponente UNIÓN TEMPORAL ALIANZA AEROCIVIL TS, habilitándose UT ESISERV 2025, proponente que resultó rechazado para participar en la Subasta Inversa Electrónica, por la evaluación económica, quien, al aplicar la corrección aritmética, no realizó el cálculo por los 10 meses del servicio requerido para la Regional Norte, superando el presupuesto oficial, por lo cual fue rechazado.

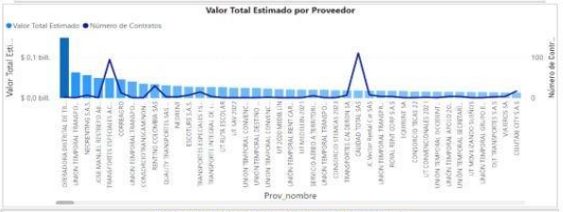
PROCESOS SIMILARES EN OTRAS ENTIDADES:

Se consultó en la Herramienta Análisis de la Demanda del MAE los procesos adelantados durante el periodo 01/Ene/2020 – 23/Septiembre/2023, identificados con el código UNSPSC descrito

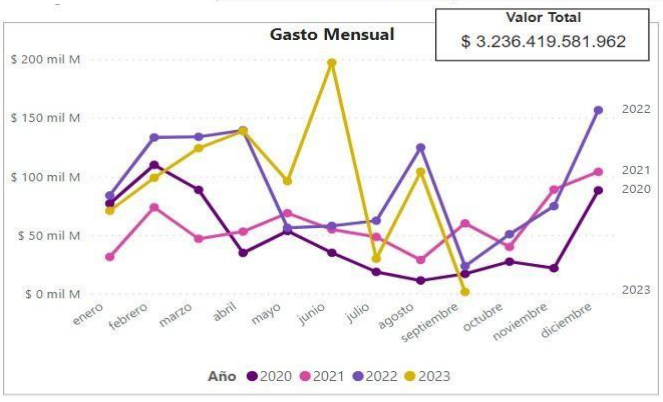
En la Ilustración 13. Resumen gráficas demanda otras entidades públicas, se presenta el gasto mensual, anual, valor total por código UNSPSC (agrupados por familia), número de contratos por proveedor y el valor estimado por modalidad de selección, entre otras variables:

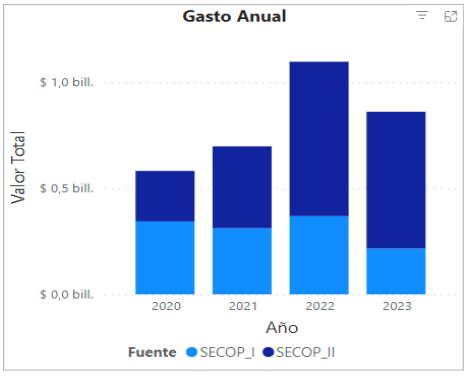
Ilustración 13. Resumen gráficas demanda otras entidades públicas











Filtros: Periodo: 01/01/2020 – 23/09/2023, Entidad: todas, UNSPSC listados Códigos UNSPSC relacionados con los bienes y servicios requeridos https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo- de-abastecimiento-estrategico, fecha de consulta: Octubre 2023.

De acuerdo con la información de la entidad, para el código UNSPSC requerido por la Entidad, durante el período analizado, se suscribieron 21.772 contratos por un valor de $3.236.419.581.962, de donde se deduce que el valor promedio de los contratos es de $148.650.541 millones. La entidad con mayor cantidad y valor de contratos suscritos es la OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTES con una participación del 4,59% en el valor de contratos.

Al analizar el valor estimado por modalidad de selección, se encuentra que la mayoría de los contratos han sido suscritos mediante selección abreviada de subasta inversa ($757 bill) Licitación Pública ($754 bill.) y Selección Abreviada de Menor Cuantía ($545 bill.).

Finalmente, se relacionan Contratos adelantados por otras entidades, del presente documento, se incluyen 5 procesos que se consideran

relevantes para el presente análisis teniendo en cuenta que su objeto es similar al que pretende adelantar la entidad.

A continuación, se mencionan las principales variables de dichos contratos

Año proceso de selección	*No. Proceso de selección*	*Entidad*	*Objeto*	*Modalidad*	*Plazo de ejecución en meses*	*Presupuesto Oficial (P.0)*
2023	*lic-dal-001-2023*	*Gobernación de Bolivar*	*Prestación de servicios de transporte terrestre automotor especial necesario para el desplazamiento de los funcionarios de la gobernación de bolívar en cumplimiento de funciones misionales y arriendo de vehículos particulares para esquema de seguridad de gobernador*	*licitación pública*	*10*	*$2,863,554667*
2023	*SIE 001 DE 2023*	*Área Metropolitana del Valle de Aburrá*	*Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial para el cumplimiento de las actividades misionales y de funcionamiento del área metropolitana del valle de Aburrá*	*Selección abreviada subasta inversa*	*7*	*$1,964,982,012*
2023	*9014449*	*Distrito Especial de Ciencia Tecnología e innovación de Medellín*	*Prestar el servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros bajo la modalidad de camperos y camionetas*	*Selección abreviada subasta inversa*	*3*	*$17,696,732,012*
2022	*SF-LP-002 DE 2022*	*Superintendencia del Subsidio Familiar*	*Contratar la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial para los funcionarios de la superintendencia del subsidio familiar en la ciudad de Bogotá*	*Licitación pública*	*43*	*$4,329,769,076*
2022	*TOLIMA*LPS-0014-*	*Corporación Autónoma Regional del Tolima Cortolima*	*Contratar la prestación del servicio de transporte terrestre para la Corporación Autónoma Regional del Tolima - Cortolima*	*Contratar la prestación del servicio de transporte terrestre para la Corporación Autónoma Regional del Tolima - Cortolima*	*12*	*$3,583,514,663*

Del análisis a la contratación en otras entidades, se evidencia una demanda creciente del servicio, conocimiento y experiencia de

las empresas.

Adicionalmente se puede observar como otras entidades del estado han celebrado contratos iguales o similares al que pretende adelantar la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica, no obstante, se debe tener en cuenta que, tanto el tamaño y el tiempo, como las necesidades de cada entidad puntualmente varían, sumado al servicio adicional técnico especial de soporte a la operación aérea de la Aerocivil, que contadas entidades requieren.

Es de anotar que el proceso de contratación del año 2022, fue tramitado con vigencias futuras y ha traído beneficios para la entidad tales como:

a. Garantizar el bienestar y calidad de vida de los servidores que hacen uso del servicio de transporte, promoviendo una atención integral y propendiendo por su desarrollo productivo, a partir de la satisfacción de sus necesidades, particularmente en lo que respecta a la movilidad hacia y desde su lugar de trabajo los centros de control de la operación aérea.
b. Dar cumplimiento al acuerdo entre la Asociación Sindical de Servidores Públicos y la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica
c. Continuidad en la entrega del beneficio de las rutas a los servidores de la Aerocivil dando cumplimiento al Decreto 1567 de 1998, la Ley 909 de 2004 y el Decreto 1083 de 2015, disposiciones legales en las que se dispone que las entidades públicas están en la obligación de organizar para sus servidores programas de bienestar social que propendan por la disminución del stress y así mismo atender variables que afecten el clima organizacional.

6.2. ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Es deber de la entidad dar cumplimiento al principio de planeación, en tanto manifestación del principio de economía, tiene por finalidad asegurar que todo proyecto esté precedido de los estudios de orden técnico, financiero y jurídico requeridos para determinar su viabilidad económica y técnica y así poder establecer la conveniencia o no del objeto por contratar; deberá estar acompañado, además, de los estudios de prefactibilidad o factibilidad; qué modalidades contractuales pueden utilizarse y cuál de ellas resulta ser la más aconsejable para la entidad.

Por lo que, en aras de dar cumplimiento a los lineamientos de racionalización del gasto público y lo establecido en el Decreto No. 199 del 20 de febrero de 2024 "*Por el cual se establece el Plan de Austeridad del Gasto 2024 para los órganos que hacen parte del presupuesto general de la Nación*", y teniendo de presente el recorte presupuestal por $127 mil millones al presupuesto de funcionamiento realizado por el Gobierno Nacional, se toma la decisión de realizar el estudio de mercado con los precios históricos de la última contratación correspondiente a la vigencia 2022.

En el proceso 22001458, inicialmente solo se consideró el incremento del SMLV, lo que llevó a que varios lotes fueran declarados desiertos (lotes 02, 03, 04 y 06), (Resolución 02793 del 7 de diciembre de 2022), Posteriormente, fue necesario incluir tanto el SMLV como el IPC para reflejar de manera más precisa la estructura de costos del servicio de transporte. Esta experiencia demuestra que considerar únicamente el SMLV no es suficiente para garantizar la participación de oferentes y la viabilidad de la contratación, máxime cuando el servicio integral de transporte no solo corresponde al componente de mano de obra, pues siendo un servicio integral está concebido la inclusión de los costos directos e indirectos que corresponden al servicio de transporte especial de pasajeros.

Se toman los precios unitarios de los recorridos por tipo, por sede y por aeropuerto del contrato suscrito en la vigencia 2022 para la regional norte No. 22001458 A- 04 H3 de 2022, teniendo de presente las fluctuaciones de los precios considerando incrementos del SMLV para

la vigencia 2025; esta variable fue incluida para la determinación del presupuesto estimado en el presente proceso con el propósito de no desconocer el contrato que finalizó el 05 de marzo del 2025 y que hace parte del ejercicio para la determinación del presupuesto estimado para la vigencia 2025.

Teniendo en cuenta lo anterior se procedió a la estructuración del presupuesto con base en precios históricos de la última contratación que ha adelantado la Aerocivil, considerando que los servicios de número de rutas, recorridos, trazados, sedes y aeropuertos se han mantenido en el tipo de servicio, (aun cuando se hayan incrementado el número de recorridos o se haya cambiado el tipo de modalidad de servicio) y dado que los ajustes de ley en cuanto al salario mínimo legal vigente autorizado por el Gobierno Nacional se han venido realizando en cada vigencia, de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas para el presente proceso.

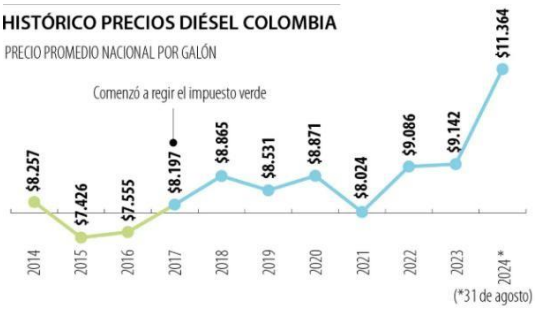
Para la determinación del presupuesto estimado que soporta el valor del contrato a celebrarse, se tuvieron en cuenta los precios referencia de la última contratación; es de aclarar que el presupuesto se construye en un escenario predecible para la asignación y ejecución de los recursos públicos, facilitando con ello el desarrollo de una gestión orientada al cumplimiento de los resultados de políticas de austeridad y eficiencia del gasto público, Directiva Presidencial 13 de 2024, a través de la cual se imparten DIRECTRICES GENERALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN DE AUSTERIDAD DEL GASTO PARA LA VIGENCIA FISCAL 2025, con el compromiso de reducir el Gasto Público, en el marco de una política de austeridad, eficiencia y efectividad en el uso de los recursos públicos.

Se realiza proyección con los precios de los contratos vigentes y se incrementa un ajuste de ley de 9.5 % correspondiente al SMMLV para 2025 más un estimado del 5.2%, con un plazo de ejecución 28de junio de 2025.

Para justificar la inclusión de estos incrementos para el año 2025 en el estudio de mercado de la contratación de transporte, la entidad tiene en cuenta lo siguiente:

Precio del galón del diésel se encareció solo $3.107 a lo largo de los últimos 10 años

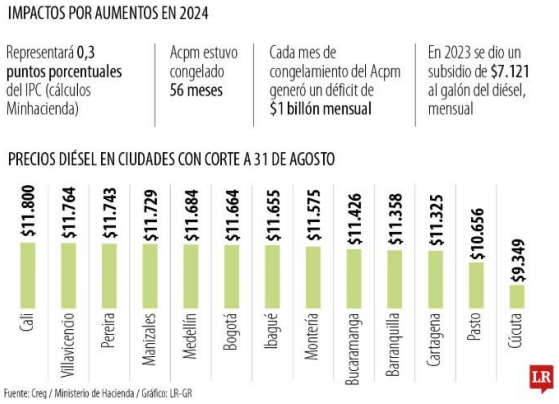
En 2024 el ACPM ha subido $2.001, más de la mitad de lo que se ha incrementado desde 2014. El ajuste impactaría 0,3 puntos porcentuales en el IPC, según el Ministerio de Hacienda



El Acpm es uno de los insumos que se ha mantenido estable en los últimos años, pero, el déficit en el Fondo de Estabilización de Precios a los Combustibles, Fepc, hizo cambiar ese congelamiento.

Esto es lo que tiene a los transportadores en las calles, pues alegan que con el más reciente incremento van a trabajar a pérdidas.

Se debe tener en cuenta que, en la última década, el precio promedio del diésel fue de $8.665, de hecho, hubo años en los que se le rebajó la tarifa al combustible. Pero, solamente en agosto, el Acpm se subió $2.001, al sumar los $1.904 que decretó el Gobierno hace un par de días y los $97 a principios de ese mes, por un ajuste a las referencias del biodiésel.



En 2014, el Acpm arrancó el año en $8.257, referencia que cayó $831 respecto al precio de inició en 2015. Al comenzar 2016, el galón subió $129 y dejó la tarifa en $7.555. Ese año marcó un antes y un después ya que 2017 implementó el cobro del denominado impuesto verde, que se le gravó a los principales contaminadores.

Entre 2017 y 2021 las referencias se mantuvieron por debajo de $9.000. Pero en esos años se disparó la deuda en el Fepc, por lo que en 2021 se hicieron ajustes de entre $150 y $400, con la idea de compensar los subsidios que se le otorgaban a los combustibles.

Entre 2021 y 2022 el aumento del Acpm fue de $1.062, que en ese momento había sido el ajuste más severo al combustible, para dejarlo en $9.086. Allí comenzando a sentirse los efectos de la pandemia. Si bien se volvieron a aplicar los subsidios al diésel, para 2023 el galón de diésel estaba en $9.142, quiere decir que se encareció $56.

Según las cuentas del Ministerio de Hacienda, el Acpm se mantuvo congelado 56 meses, en ese tiempo se generaba un déficit de $1 billón mensual en el Fepc. De hecho, para 2023 a cada galón del diésel se le giraban $7.121 de ayuda.

ARTÍCULO RELACIONADO:

Asociación Colombiana de Camioneros rechazó persecución e incremento del diésel

"*Este es un subsidio ineficiente para la economía colombiana que genera un enorme déficit fiscal y no contribuye al saneamiento de las finanzas públicas. El subsidio que le estamos dando al Acpm lo podríamos usar para entregarle un subsidio a todas las familias del país, equivalente a $500.000 por persona*", dijo el Ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla.

Según explicó el Gobierno, el incremento de $1.904 le generará un ahorro fiscal de $1,6 billones en 2024, y tendrá un impacto de 0,3 puntos porcentuales en la inflación para el cierre del año. Desde el Ministerio de Hacienda añadieron que el consumidor de diésel paga menos de 50% del precio que se le cobra al refinador o importador de combustible, y el resto lo asume el Fepc.
Fuente: https://www.larepublica.co/economia/el-precio-del-galon-del-diesel

1. **Vinculación con el SMLV:**

- El SMLV es un referente para calcular costos laborales, como los salarios de los conductores o personal asociado al servicio de transporte. Si los costos del servicio dependen de los salarios, el SMLV puede ser un factor de ajuste. Además, en algunos casos, las tarifas o precios de los servicios públicos o contratos estatales se indexan al SMLV para mantener su equidad y actualización anual.

2. **Cumplimiento normativo:**

- En el ámbito público, las contrataciones deben ajustarse a normas y principios como la transparencia, economía y planeación
- La inclusión de estos índices también evita conflictos futuros por desequilibrios económicos entre las partes.

3. **Protección de ambas partes:**

- Para la entidad contratante, garantiza que el precio pagado sea justo y esté alineado con las condiciones económicas del país.
- Combustible: Uno de los principales costos en el transporte, y su precio está altamente influenciado por la inflación.
- Mantenimiento: Los repuestos y servicios de taller pueden aumentar de precio debido al IPC.
- Seguros: Las pólizas de seguro pueden aumentar debido al incremento general de precios.

- Gastos administrativos: Servicios públicos, alquileres y otros gastos generales pueden subir.

Caso específico en el transporte de funcionarios:

- Costos directos afectados por el SMLV:
    - Salarios de conductores: Si los conductores ganan el salario mínimo o un múltiplo de este, un aumento en el SMLV elevará directamente este costo.
    - Salarios de personal operativo: Auxiliares o personal de apoyo también pueden verse afectados si sus salarios están indexados al SMLV.

- Costos indirectos afectados por el SMLV:
    - Salarios del personal administrativo: Si el personal de oficina gana el salario mínimo o un múltiplo de este, el aumento del SMLV incrementará estos costos.
    - Prestaciones sociales y aportes parafiscales: Estos costos aumentan proporcionalmente al incremento del SMLV.

El SMLV no afecta solo los costos indirectos; también tiene un impacto significativo en los costos directos, especialmente en sectores intensivos en mano de obra, como el transporte. Por lo tanto, al aplicar el SMLV en un contrato de transporte de funcionarios, se debe considerar su efecto tanto en los costos directos (salarios de conductores y personal operativo) como en los costos indirectos (salarios administrativos, prestaciones sociales y aportes parafiscales). Esto garantiza que los ajustes sean justos y reflejen adecuadamente los costos reales del servicio.

En resumen, la aplicación del SMLV así como un estimado de ajuste en consideración al incremento de los costos indirectos asociados al servicio de transporte tales como componentes de combustible, desgaste del vehículo, seguros, impuestos, mantenimiento de vehículos, autopartes, entre otros; en el proceso de contratación de transporte de funcionarios es necesario para mantener el equilibrio económico del contrato, proteger a ambas partes de la inflación y cumplir con las normas de contratación pública.

Como ejemplo de ello se cita el siguiente caso:

Tomar un Uber es un servicio de transporte que tiene costos directos e indirectos tanto para el usuario como para la plataforma. A continuación, se presenta un ejemplo detallado de los costos asociados con un viaje en Uber, desglosados en costos directos e indirectos.

Ejemplo de un viaje en Uber:

- Distancia del viaje: 10 km.
- Duración del viaje: 20 minutos.
- Tarifa base: $5,000 COP.
- Costo por kilómetro: $1,500 COP/km.
- Costo por minuto: $300 COP/min.
- Tarifa dinámica (si aplica): 1.5x (debido a alta demanda).

Cálculo del costo para el usuario:

1. Tarifa base: $5,000 COP.
2. Costo por distancia: 10 km × 1,500COP/km=1,500*COP*/*km*=15,000 COP.
3. Costo por tiempo: 20 min × 300COP/min=300*COP*/*min*=6,000 COP.
4. Tarifa dinámica (1.5x): (5,000+5,000+15,000 + 6,000)×1.5=6,000)×1.5=39,000 COP.

Total a pagar por el usuario: $39,000 COP.

Costos directos e indirectos para Uber y el conductor:

1. Costos directos:

- Combustible: Para 10 km, el consumo aproximado es de 1 litro de gasolina, con un costo de $4,000 COP (dependiendo del precio actual del combustible).
- Desgaste del vehículo: Incluye depreciación, mantenimiento y reparaciones. Para este viaje, se estima un costo de $2,000 COP.
- Salario del conductor: Uber retiene un porcentaje de la tarifa (alrededor del 25%). En este caso, el conductor recibe **29,250COP**(29,250*COP***(39,000 × 75%), que cubre su tiempo y esfuerzo.

2. Costos indirectos:

- Comisión de Uber: Uber retiene el 25% de la tarifa como comisión por el uso de la plataforma. En este caso, **9,750COP**(9,750*COP***(39,000 × 25%).
- Seguros: El conductor debe tener un seguro para su vehículo, cuyo costo se distribuye entre todos los viajes realizados. Para este viaje, se estima un costo de $1,000 COP.
- Gastos administrativos de Uber: Incluyen el mantenimiento de la plataforma, soporte al cliente, marketing y otros gastos operativos. Este costo se distribuye entre todos los viajes y se estima en $500 COP para este viaje.
- Impuestos: El conductor y Uber deben pagar impuestos sobre los ingresos generados. Para este viaje, se estima un costo de $1,500 COP.

Resumen de costos:

Para el conductor:

- Ingresos: $29,250 COP.
- Costos directos: Combustible (4,000COP)+Desgastedelvehı´culo(4,000*COP*)+*Desgastedelvehı´culo*(2,000 COP) = $6,000 COP.
- Costos indirectos: Seguro (1,000COP)+Impuestos(1,000*COP*)+*Impuestos*(1,500 COP) = $2,500 COP.
- Ganancia neta del conductor: 29,250−29,250−6,000 - 2,500=**2,500=**20,750 COP**. Para Uber:
- Ingresos: $9,750 COP (comisión).
- Costos indirectos: Gastos administrativos
- (500COP)+Soportealclienteyotros=**500*COP*)+*Soportealclienteyotros*=**500 COP**.

- Ganancia neta de Uber: 9,750−9,750−500 = $9,250 COP.

Conclusión:

En este ejemplo, el usuario paga $39,000 COP por un viaje de 10 km. De este monto:

- El conductor obtiene una ganancia neta de $20,750 COP después de cubrir costos directos e indirectos.
- Uber obtiene una ganancia neta de $9,250 COP después de cubrir sus costos operativos.

Este desglose muestra cómo los costos directos (combustible, desgaste del vehículo) e indirectos (seguros, impuestos, comisiones) se distribuyen entre el conductor y la plataforma, y cómo afectan el precio final del servicio para el usuario.

Si se utiliza un solo vehículo para llevar a los 10 funcionarios a sus casas, el costo y la logística del servicio cambian significativamente. En este caso, el conductor debe hacer múltiples paradas para dejar a cada funcionario en su destino, lo que aumenta la distancia total recorrida y el tiempo del viaje

Factores que afectan el costo:

1. Distancia adicional:
    - Cada parada para dejar a un funcionario implica un desvío de la ruta principal, lo que aumenta la distancia total recorrida.
    - Por ejemplo, si en promedio cada desvío añade 2 km adicionales, y hay 10 funcionarios, la distancia adicional sería de 20 km.
2. Tiempo adicional:
    - Cada parada implica detener el vehículo, esperar a que el pasajero salga y reiniciar el viaje. Esto aumenta el tiempo total del servicio.
    - Si cada parada toma 3 minutos, el tiempo adicional sería de 30 minutos.
3. Tipo de vehículo:
    - Para transportar a 10 funcionarios, se requiere un vehículo grande, como una van o un bus pequeño, cuyo costo base es más alto que el de un Uber normal o incluso un Uber XL.
4. Tarifa dinámica:
    - Si el servicio se solicita en horas pico o en zonas de alta demanda, es posible que se aplique una tarifa dinámica, lo que incrementa el costo.

Así las cosas, El SMLV no refleja la totalidad de los costos del transporte, impacta principalmente la mano de obra (conductores y personal asociado), pero la estructura de costos del servicio de transporte incluye muchos otros factores que no dependen de manera exclusiva a este indicador.

Costos directos:

Combustible: Su precio no está ligado al SMLV, sino a factores como la inflación, el mercado internacional del petróleo y la política de subsidios del gobierno, en los últimos años, el combustible ha tenido incrementos superiores al SMLV, afectando directamente la

operación del transporte.

Repuestos e insumos importados: La mayoría de los repuestos son importados y dependen del dólar, cuya variación impacta su costo; la escasez de suministros y las restricciones de importación han generado incrementos en los precios de repuestos clave como llantas, filtros y aceites.

Mantenimiento preventivo y correctivo: Aumentos en el costo de repuestos, mano de obra especializada y disponibilidad de insumos han encarecido el mantenimiento de los vehículos.

Costos indirectos:

Seguros, impuestos y trámites administrativos
Factores como el IPC y la política tributaria afectan el costo de los seguros y los impuestos vehiculares.

Crisis logística y disponibilidad de insumos
La situación económica global, incluyendo conflictos internacionales, ha afectado la cadena de suministro, aumentando los costos operativos.

Inflación y costo de vida
Según el DANE, la inflación en los últimos años ha superado el ajuste del SMLV en varios sectores, afectando los costos de operación.

Guerras y conflictos internacionales
Los conflictos en países productores de insumos esenciales para el transporte han generado aumentos de precios y dificultades de abastecimiento.

Fundamento Normativo

La Ley 80 de 1993 (Estatuto General de Contratación de la Administración Pública), en su artículo 3 establece que la contratación estatal debe garantizar la eficiencia en la gestión contractual, incluir solo el SMLV sin considerar un estimado de ajustes por incrementos en los costos directos como combustible, mantenimiento del parque automotor, pólizas, impuestos, importación de repuestos y autopartes, podría generar presupuestos desactualizados, desincentivar la participación de oferentes y afectar la viabilidad de la contratación.

El artículo 24, ibidem, señala la necesidad de realizar estudios de mercado adecuados para garantizar condiciones justas y objetivas en la contratación.

En virtud de lo anterior y dado que el costo del servicio de transporte no depende únicamente del SMLV, sino también de factores económicos más amplios, es fundamental que el estudio de mercado considere un estimado por los componentes del servicio ya descritos además del SMLV 2025. Esto permitirá estimar de manera más realista el incremento de costos, evitar procesos desiertos y asegurar la viabilidad de la contratación.

Servicio de transporte de funcionarios	Regional Norte	Presupuesto estimado
LOTE 4	Norte	$ 1.169.304.330

Se ha incluido los nuevos recorridos, rutas, modificación de tipo de recorrido, kilometraje para la Regional Norte y retoma aeropuerto de Barranquilla.

El estudio arroja un presupuesto estimado hasta por la suma de MIL CIENTO SESENTA Y NUEVE MILLONES TRESCIENTOS CUATRO MIL TRESCIENTOS TRENTA PESOS M/CTE ($1.169.304.330.00) moneda legal colombiana, el cual no incluye IVA, por ser un servicio exento de este tipo de impuestos, presupuesto estimado para 3 meses.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

Que el presupuesto oficial para el presente proceso de selección es por la suma de MIL CIENTO SESENTA Y NUEVE MILLONES TRESCIENTOS CUATRO MIL TRESCIENTOS TRENTA PESOS M/CTE ($1.169.304.330.00) moneda legal colombiana, el cual no incluye IVA, por ser un servicio exento de este tipo de impuestos.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA - NO APLICA

Una vez recibidas las ofertas, la Entidad aplicará las fórmulas dispuestas en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente para determinar el valor mínimo aceptable para la Entidad de acuerdo con la metodología aplicada.

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA NO APLICA

Para el presente proceso se contará con lista de precios de referencia, la cual se desarrollará en el Formato 7A “Lista de Precios”. Las ofertas que superen los precios de referencia establecidos incurrirán en causal de rechazo.

SI	
NO	**X**

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**x**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de 2025 de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación 80825 expedido el día

28 del mes de marzo de 2025

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será hasta el 28 de junio de 2025, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías, contado a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato de cada lote.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El lugar de ejecución del contrato corresponde a la Regional Norte (Atlántico) y otros aeropuertos, previa coordinación con el supervisor del contrato.

8.3 FORMA DE PAGO

Tipo	Marcar con una X
Contra entrega	
Mensualidades Vencidas	**X**
Actas Parciales	
La establecida en el A.M.P	
Otra (Indicar)	

EXPLIQUE:

La Unidad pagará al contratista el cien por cierto (100%) del valor del contrato de la siguiente manera:

Por mensualidades vencidas previa presentación de la factura comercial o documento equivalente expedida por el contratista, documento original donde se certifique la prestación del servicio a satisfacción por parte del supervisor general del contrato, informe de gestión de PQRS, aportar planillas establecidas para el control y uso de las rutas por parte de los servidores públicos, certificación suscrita por el revisor fiscal sobre el cumplimiento en el pago de los aportes parafiscales y de seguridad social de sus empleados de acuerdo con lo establecido en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002 y artículo 23 de la Ley 1150 de 2007, correspondiente al mes facturado.

En caso de la no prestación del servicio, o por retardos de las rutas, se aplicará el descuento correspondiente en la facturación acorde a la oferta económica.

Cuando el contrato se suscriba con personas jurídicas se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación suscrita por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en la que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar.

Cuando el contrato se suscriba con personas naturales se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante

certificación, de acuerdo con la normativa aplicable, en la que conste el pago de sus aportes y el de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar, junto con las planillas de pago respectivas.

Notas:

1. En el Formato No.7 Propuesta económica para cada uno de los lotes se encuentra relación por tipo de recorridos por cantidad de recorridos, por tipo de servicio, debe estar debidamente firmado por el representante legal o quien se encuentre autorizado legalmente.
2. En el evento que por necesidades del servicio se requiera incrementar los recorridos, las rutas y/o aeropuertos el contratista deberá mantener los precios ofertados por ruta y recorrido de acuerdo con el kilometraje establecido en el Anexo No. 2 Rutas y recorridos, para lo cual la Aerocivil realizará la adición correspondiente de estos servicios; y de no corresponder al tipo de recorrido y/o trazado a los establecidos en el Formato No.7 Propuesta Económica.
3. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.
4. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
5. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.
6. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar

8.3.1 ANTICIPO

SI		**%**
NO	**X**	

8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015

SI	
NO	**X**

JUSTIFICAR:

El objeto del contrato corresponde a la prestación integral de un servicio que involucra no solo el parque automotor sino también incluye personal conductor de vehículos, que cuenten con los requisitos básicos que les permita conducir un automotor, cumpliendo con la normatividad vigente en la materia de transporte de pasajeros; a su vez las empresas que presten estos servicios deben estar debidamente habilitados y autorizados por el Ministerio de Transporte, razón por la cual no puede otro grupo poblacional en condiciones de pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional brindar el servicio requerido.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4º de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y la Guía de Colombia Compra Eficiente "Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos deContratación", se realizará un análisis de riesgos del proceso contractual objeto del presente proceso, los cuales están contenidos en el **Formato 9 "Matriz de Riesgos".**

9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

De acuerdo con el objeto del contrato a celebrar, la naturaleza y características, se identifican los siguientes riesgos a amparar de acuerdo con la información consignada en la siguiente tabla:

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato para cada lote.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Cubre a la entidad contra el riesgo de incumplimiento de las obligaciones laborales a que está obligado el contratista garantizado, únicamente relacionadas con el personal utilizado para la ejecución del contrato amparado en esta póliza	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y tres (3) años más.
Póliza de Responsabilidad Extracontractual:	Daños a terceros derivados de la ejecución contractual	: 200 SMMLV	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del plazo de ejecución.

10. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE Y SU JUSTIFICACIÓN:

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

CAPACIDAD JURÍDICA

En el presente Proceso de Contratación pueden participar (i) personas jurídicas, nacionales o extranjeras; (ii) personas naturales que tengan capacidad para obligarse por sí mismas; y (iii) consorcios y uniones conformados por las personas naturales o jurídicas en las condiciones previstas anteriormente, cuyo objeto social les permita cumplir con el objeto del Contrato.

La Aeronáutica Civil revisará que los Proponentes no se encuentren en causales de inhabilidad o incompatibilidad para presentar la Oferta, celebrar o ejecutar el Contrato, para ello, revisará entre otros, el boletín de responsables fiscales, el certificado de antecedentes disciplinarios y certificado de antecedentes judiciales, asimismo, los proponentes deberán acreditar que no se encuentran en el Registro de Deudores Morosos REDAM.

De igual manera y en cumplimiento de lo señalado en la Ley 1801 de 2016, por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia, verificará que el proponente singular y los integrantes del proponente plural no registren medidas correctivas impuestas por la autoridad de Policía.

Para acreditar la capacidad jurídica se deberán presentar los siguientes documentos:

Formato 14 Carta De Presentación de la Oferta

La carta de presentación debe elaborarse según el modelo adjunto. Tanto el representante legal de la persona jurídica como la proponente persona natural, deberán aportar fotocopia de su cédula de ciudadanía, extranjería o pasaporte, según corresponda.

En caso de oferentes plurales integrado por personas naturales, cada una de las personas que los conforman deben cumplir con el requisito anteriormente enunciado, según sea el caso.

La carta de presentación deberá estar suscrita a través de Firma Manuscrita, Firma Electrónica o Firma Digital.

El Proponente debe diligenciar los Formatos que correspondan. Todos los espacios en blanco deberán diligenciarse con la información solicitada.

Pacto de Transparencia

Los Proponentes deben suscribir el pacto de transparencia contenido en el Formato No. 21 en el cual manifiestan su apoyo irrestricto a los esfuerzos del Estado Colombiano contra la corrupción. Si se comprueba el incumplimiento del Proponente, sus empleados, representantes, asesores o de cualquier otra persona que en el Proceso de Contratación actúe en su nombre, es causal suficiente para el rechazo de la Oferta o para la terminación anticipada del contrato, si el incumplimiento ocurre con posterioridad a la adjudicación del mismo, sin perjuicio de que tal incumplimiento tenga consecuencias adicionales.

Existencia y representación legal para empresas nacionales

Las personas Jurídicas Nacionales acreditarán su existencia con la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio del domicilio principal de la persona jurídica, con fecha de expedición no superior a treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de cierre del presente proceso. Las sociedades deberán acreditar que su duración no será inferior a la del plazo del contrato y un (1) año más.

En caso de modificarse la fecha de cierre del proceso, se tendrá como referencia para establecer el plazo de vigencia del certificado de existencia y representación legal la fecha originalmente establecida en el pliego de condiciones definitivo

Este certificado deberá acreditar que la sociedad en su objeto social le permite llevar a cabo el objeto del contrato a que se refiere este proceso. Para el caso de oferentes plurales, será válido que el objeto social de cada integrante complemente las actividades objeto del proceso de selección.
En todo caso todos y cada uno de los integrantes (personas jurídicas) del oferente plural, deberán presentar el Certificado de Existencia y Representación Legal o el documento idóneo correspondiente.

Existencia y representación legal para empresas extranjeras:

i. Personas jurídicas extranjeras con sucursal en Colombia

Deberán adjuntar el respectivo certificado de Cámara de Comercio de su domicilio, con fecha no superior al cierre del presente proceso. Las sociedades deberán acreditar que su duración no será inferior a la del plazo del contrato y UN (1) año más.

Este certificado deberá acreditar que su objeto social le permite llevar a cabo el objeto del contrato a que se refiere este proceso. Para el caso de oferentes plurales, será válido que el objeto social de cada integrante complemente las actividades objeto del presente proceso de selección.

ii. Personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia

Deben acreditar su existencia y representación legal con el documento idóneo expedido por la autoridad competente en el país de su domicilio el cual debe ser anterior a la fecha de presentación de la Oferta, en el cual conste su existencia, fecha de constitución, objeto, duración, nombre representante legal, o nombre de la persona que tenga la capacidad de comprometerla jurídicamente, y sus facultades, señalando expresamente que el representante no tiene limitaciones para contraer obligaciones en nombre de la misma, o aportando la autorización o documento correspondiente del órgano directo que lo faculta.

La persona jurídica deberá acreditar que su duración no será inferior a la del plazo del contrato y un (1) año más.

Acta de Junta de Socios, Asamblea General de Accionistas o Junta Directiva

Si el representante legal que presenta la oferta tiene limitaciones en sus facultades para participar en el presente proceso de contratación, deberá adjuntar el Acta en la cual conste la autorización previa de la asamblea de accionistas o junta de socios o junta directiva o del organismo social competente.

Esta Acta debe ser expedida conforme a lo establecido por el Código de Comercio, en especial el Capítulo VII Sección I y el artículo 189, para efectos de que eficacia y validez; teniendo las siguientes alternativas:(i) fotocopia del libro de actas y autenticada por Notario

o (ii) Fotocopia con inclusión de nota que es fiel copia tomada de su original y firma por el secretario o el presidente.

En caso de oferentes plurales, cada uno de sus integrantes debe cumplir con este requisito, en caso de requerirlo. Para los extranjeros, éstos deben presentar los documentos idóneos del país de origen en donde se pruebe esta capacidad.

Personas Naturales

Deben presentar los siguientes documentos en copia simple:

a. Persona natural de nacionalidad colombiana: cédula de ciudadanía.
b. Persona natural extranjera con residencia en Colombia: cédula de extranjería.
c. Persona natural extranjera sin domicilio en Colombia: pasaporte.

Certificación de pago de aportes a la seguridad social y parafiscal - Diligenciar en el Formato 16.

El proponente, persona jurídica, deberá presentar una certificación, expedida por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en la que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Servicio Nacional de Aprendizaje. Dicho documento deberá certificar que, a la fecha de cierre del presente proceso de selección, ha realizado el pago de los aportes correspondientes a la nómina de los últimos seis (6) meses, contados a partir del mes anterior a la fecha de cierre, en los cuales se haya causado la obligación de efectuar dichos pagos.

En caso de presentar acuerdo de pago con las entidades recaudadoras respecto de alguna de las obligaciones mencionadas deberá manifestar que existe el acuerdo y que se encuentra al día en el cumplimiento del mismo. En este evento el oferente deberá anexar copia del acuerdo de pago correspondiente y el comprobante de pago soporte del mes anterior al cierre del proceso de selección.

Esta misma previsión aplica para las personas jurídicas extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia las cuales deberán acreditar este requisito respecto del personal vinculado en Colombia.

El proponente, persona natural, con personal a cargo deberá presentar una declaración, bajo la gravedad de juramento que se entiende prestado con la presentación de la misma, en la que conste el pago de sus aportes y el de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Servicio Nacional de Aprendizaje. Dicho documento deberá expresar que, a la fecha de cierre del presente proceso de selección, ha realizado el pago de los aportes correspondientes a la nómina de los últimos seis (6) meses, contados a partir del mes anterior a la fecha de cierre, en los cuales se haya causado la obligación de efectuar dichos pagos.

En caso de presentar acuerdo de pago con las entidades recaudadoras respecto de alguna de las obligaciones mencionadas deberá manifestar que existe el acuerdo y que se encuentra al día en el cumplimiento del mismo. En este evento el oferente deberá anexar copia del acuerdo de pago correspondiente y el comprobante de pago soporte del mes anterior al cierre del proceso de selección.

Si se trata de personas naturales independientes sin empleados a su cargo, deberán aportar la planilla integrada de liquidación de aportes (PILA), con la cual acrediten que se encuentran al día en el pago de sus aportes al sistema de seguridad social, de los últimos seis (6) meses contados a partir del mes anterior a la fecha de cierre.

Esta misma previsión aplica para las personas naturales extranjeras con domicilio en Colombia las cuales, deberán acreditar este requisito respecto del personal vinculado en Colombia.

Cuando se trate de Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de sus integrantes, deberá aportar por separado la certificación aquí exigida.

Adicionalmente el proponente adjudicatario, deberá presentar para la suscripción del respectivo contrato la declaración donde se acredite el pago correspondiente a Seguridad Social y Aportes Parafiscales.

En caso de que el proponente, persona natural o jurídica, no tenga o haya tenido dentro de los 6 meses anteriores a la fecha de cierre personal a cargo y por ende no esté obligado a efectuar el pago de aportes parafiscales y seguridad social debe, bajo la gravedad de juramento, indicar esta circunstancia en la mencionada certificación.

NOTA: La Aeronáutica dará prevalencia al principio de buena fe contenido en el artículo 83 de la Constitución Política Nacional. En consecuencia, quienes presenten observaciones respecto del incumplimiento por parte de otros proponentes en el pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social y Aportes Parafiscales, deberán aportar los documentos que demuestren dicha circunstancia respecto del proponente observado.

En caso de no allegar con la observación dichos soportes no se dará trámite a la misma. En el evento en que la observación esté debidamente sustentada y soportada, la Entidad podrá dar traslado al proponente observado y verificará únicamente la acreditación del respectivo pago desde la fecha y hora del cierre del presente proceso de selección, sin perjuicio de los efectos generados ante las entidades recaudadoras por el no pago dentro de las fechas establecidas en las normas vigentes, oficiando a las entidades recaudadoras para que se pronuncien sobre el contenido de la observación y compulsando copias a la Junta Central de Contadores y Ministerio de la Protección Social y de ser el caso a la Fiscalía General de la Nación.

Oferente Plural

El oferente plural deberá diligenciar el "Formato 15 - Constitución Consorcio o Unión Temporal". Cualquier otra forma o tipo de asociación deben presentar el documento idóneo permitido por la ley.

Los oferentes plurales deben tener una duración por lo menos igual a la vigencia del Contrato y un (1) año más.

Soporte de Consulta REDAM

De conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 6 de la ley 2097 de 2021 el proponente singular y los integrantes del proponente plural deberán allegar la consulta del Registro de Deudores Alimentarios Morosos del Registro de Deudores Alimentarios Morosos – REDAM (www.redam.gov.co), del representante legal respectivo.

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero

CAPACIDAD FINANCIERA - NO APLICA

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

De conformidad con lo analizado en el estudio del sector, el objeto, la cuantía del proceso, entre otros aspectos, se determinan los siguientes requisitos técnicos habilitantes para el proceso de contratación:

10.4 Experiencia general del proponente

La AEROCIVIL verificará la experiencia general del proponente con la información relacionada en el Formato No. 19A – Experiencia General del Proponente, donde debe diligenciar la información de hasta tres (3) contratos registrados en el RUP e identificados en el código UNSPSC requerido y que, sumados su valor total, expresado en SMMLV, sea igual o mayor al cien por ciento (100%) del presupuesto oficial del lote al que se presenta.

Clasificación UNSPSC	Descripción	Lote
78111800	Transporte de pasajeros por carretera.	LOTE 04

Consideraciones para la Acreditación de la Experiencia General

i. Para el presente proceso de selección la experiencia a acreditar deberá encontrarse relacionada en el Formato 19A Experiencia General del Proponente
ii. En caso de que el proponente acredite contratos en los que haya participado como unión temporal o consorcio o sociedades o promesa de sociedad futura, se le acreditará como experiencia el valor que corresponda a su porcentaje de Participación. El porcentaje de participación a considerar será el reportado en el Registro Único de Proponentes – RUP.
iii. Cuando el contrato que se pretende acreditar como experiencia haya sido ejecutado en consorcio o unión temporal, el valor a considerar será el resultado de multiplicar el valor ejecutado por el porcentaje de participación que tuvo el integrante o los integrantes (cuando dos o más de sus integrantes conformen un proponente plural para participar en el presente proceso).
iv. Los proponentes extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia, no obligados a tener inscripción en el RUP, deberán diligenciar el Formato 19A Experiencia General del Proponente, adjuntando las certificaciones respectivas, las cuales deberán contener el nombre del contratante, del contratista, objeto, fecha de inicio, fecha de terminación y valor del contrato, las cuales deben cumplir con lo exigido en el artículo 480 del Código de Comercio y la resolución 1959 de 2020 expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.

Si el valor del contrato está pactado en una moneda extranjera se convertirá a pesos colombianos, dando aplicación a lo contenido en el pliego de condiciones.

Cada contrato debe de estar clasificado en los códigos solicitados en el numeral anterior y el oferente deberá presentar las certificaciones expedidas por la entidad contratante o acta de recibo final o acta de terminación o acta de liquidación para la validación de la experiencia específica, donde se exprese como mínimo:

- ✓ Objeto del contrato (Si aplica)
- ✓ Número del contrato (Si aplica)
- ✓ Entidad Contratante
- ✓ Valor inicial del contrato ü Valor final ejecutado del contrato
- ✓ Actividades y/o bienes ejecutados (Si aplica, conforme al literal iii del presente numeral)
- ✓ Fecha de inicio (debe indicar día, mes y año)
- ✓ Fecha de terminación del contrato (debe indicar día, mes y año)
- ✓ Nombre, cargo y datos de contacto de la persona que expide la certificación (para certificaciones) Certificación para empresas con menos de tres (03) años de constituidas:

A. **Certificación para empresas con menos de tres (03) años de constituidas:** Las personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia, en el caso de contratos que sean aportados por socios de empresas que no cuentan con más de tres (3) años de constituidas, deberá aportar adicionalmente a los documentos válidos para la Acreditación de la Experiencia documento debidamente suscrito por el Representante Legal y el Revisor Fiscal o Contador Público (Según corresponda) donde se indique la conformación de la empresa. . La Entidad tendrá en cuenta la experiencia de los accionistas, socios o constituyentes de las sociedades con menos de tres (3) años de constituidas. Pasado este tiempo, la sociedad conservará esta experiencia, tal y como haya quedado registrada en el RUP.

B. Nota: De conformidad con el numeral 2.5 del artículo 2.2.1.1.1.5.2. del Decreto 1082 de 2015: "Si la constitución del interesado es menor a tres (3) años, puede acreditar la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes"; por lo anterior la entidad tendrá en cuenta solo la experiencia de los accionistas, socios o constituyentes de la sociedad hasta los tres (3) años de Constituida; luego de estos tres (3) años, la sociedad conservará esta experiencia, tal y como haya quedado registrada en el RUP.

v. En caso de existir discrepancias entre la información registrada en el formato de experiencia y los documentos soporte de la misma, prevalecerá lo consignado en los documentos soporte. Así mismo, aplica para las discrepancias que se presenten entre la información registrada en el RUP y los documentos que sobre la misma experiencia aporte el proponente en su oferta, toda vez que en este caso prevalecerá la consignada en el RUP.

10.4.1 Experiencia específica del proponente

La AEROCIVIL verificará la experiencia específica del proponente en el Formato 19 B, con hasta tres (3) certificaciones de contratos o actas de liquidación o actas de terminación de contratos celebrados con entidades públicas o privadas, ejecutados y terminados; debidamente registrados en el RUP e identificados en el código UNSPSC requerido en la experiencia general; que sumados su valor total, expresado en SMMLV, sea igual o mayor al cien por ciento (100%) del presupuesto oficial del lote al que se presenta, y cuyo objeto, actividades u obligaciones contractuales esté relacionadas con:

- PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS.

Consideraciones para la Acreditación de la Experiencia Específica

i. El proponente debe relacionar en el Formato 19B Experiencia Específica del Proponente, los contratos que pretenda hacer valer para la evaluación de su propuesta, dicho formato debe estar diligenciado en su totalidad. Sólo serán tenidos en cuenta contratos que hayan sido iniciados, ejecutados y terminados.

ii. Cada contrato debe de estar clasificado en los códigos solicitados en el numeral anterior y el oferente deberá presentar las certificaciones expedidas por la entidad contratante o acta de recibo final o acta de terminación o acta de liquidación para la validación de la experiencia específica, donde se exprese como mínimo:

- ✓ Objeto del contrato (Si aplica)
- ✓ Número del contrato (Si aplica)
- ✓ Entidad Contratante
- ✓ Valor inicial del contrato
- ✓ Valor final ejecutado del contrato
- ✓ Actividades y/o bienes ejecutados (Si aplica, conforme al literal iii del presente numeral)
- ✓ Fecha de inicio (debe indicar día, mes y año)
- ✓ Fecha de terminación del contrato (debe indicar día, mes y año)
- ✓ Nombre, cargo y datos de contacto de la persona que expide la certificación (para certificaciones)

iii. En el caso de que en los contratos acreditados, adicionalmente se hayan ejecutado otras adquisiciones o servicios, diferentes o no similares a los solicitados en el presente proceso de contratación, no se tendrán en cuenta estos valores para efectos de acreditar la experiencia requerida. Para lo anterior el proponente debe aportar los documentos contractuales que considere y en donde se pueda verificar claramente el valor discriminado de los bienes suministrados y/o servicios prestados.

iv. Los contratos que se acrediten como experiencia especifica del proponente pueden ser los mismos que se relacionan en la Experiencia general del proponente, siempre y cuando cumplan las condiciones solicitadas.

v. En caso de que el proponente acredite contratos en los que haya participado como unión temporal o consorcio o sociedades o promesa de sociedad futura, se le acreditará como experiencia el valor que corresponda a su porcentaje de Participación.

vi. Cuando el contrato que se pretende acreditar como experiencia haya sido ejecutado en consorcio o unión temporal, el valor a considerar será el resultado de multiplicar el valor ejecutado por el porcentaje de participación que tuvo el integrante o los integrantes (cuando dos o más de sus integrantes conformen un proponente plural para participar en el presente proceso). El porcentaje de participación a considerar será el reportado en el Registro Único de Proponentes – RUP.

vii. Los proponentes extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia, no obligados a tener inscripción en el RUP, deberán diligenciar el Formato 19B Experiencia Específica del Proponente, adjuntando las certificaciones respectivas, las cuales deberán contener el nombre del contratante, del contratista, objeto, fecha de inicio, fecha de terminación y valor del contrato, las cuales deben cumplir con lo exigido en el artículo 480 del Código de Comercio y la resolución 1959 de 2020 expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.

viii. Si el valor del contrato está pactado en una moneda extranjera se convertirá a pesos colombianos, dando aplicación a lo contenido en el pliego de condiciones.

ix. **Certificación para empresas con menos de tres (03) años de constituidas:** Para las personas naturales o jurídicas nacionales y extranjeras domiciliadas con sucursal en Colombia, en el caso de contratos que sean aportados por socios

de empresas que no cuentan con más de tres (3) años de constituidas, el contrato deberá encontrarse debidamente inscrito y clasificado de conformidad con el pliego de condiciones en el Registro Único de Proponentes de la empresa que pretenda acreditar dicho contrato.

Certificación para empresas con menos de tres (03) años de constituidas: Las personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia, en el caso de contratos que sean aportados por socios de empresas que no cuentan con más de tres (3) años de constituidas, deberá aportar adicionalmente a los documentos válidos para la Acreditación de la Experiencia documento debidamente suscrito por el Representante Legal y el Revisor Fiscal o Contador Público (Según corresponda) donde se indique la conformación de la empresa.

Nota: De conformidad con el numeral 2.5 del artículo 2.2.1.1.1.5.2. del Decreto 1082 de 2015: "Si la constitución del interesado es menor a tres (3) años, puede acreditar la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes"; por lo anterior la entidad tendrá en cuenta sólo la experiencia de los accionistas, socios o constituyentes de la sociedad hasta los tres (3) años de Constituida; luego de estos tres (3) años la sociedad conservará esta experiencia, tal y como haya quedado registrada en el RUP.

En caso de existir discrepancias entre la información registrada en el formato de experiencia y los documentos soporte de esta, prevalecerá lo consignado en los documentos soporte. Así mismo, aplica para las discrepancias que se presenten entre la información registrada en el RUP y los documentos que sobre la misma experiencia aporte el proponente en su oferta, toda vez que en este caso prevalecerá la consignada en el RUP.

x. Para efectos de la acreditación de la experiencia requerida en el presente proceso de selección, no se aceptarán Subcontratos, ni contratos ejecutados bajo la modalidad de administración delegada u oferta mercantil.

10.4.2 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

A. Formato 8 - Especificaciones Técnicas

Contiene la totalidad de condiciones y especificaciones técnicas de los bienes y/o servicios solicitados por la Entidad y que debe cumplir el contratista para el logro del objeto del presente proceso. Los requerimientos descritos en dicho formato técnico son los mínimos exigidos por la Entidad, de obligatorio cumplimiento y se constituirán en obligaciones para el contratista. Con la presentación y firma del Formato No. 14 Carta de Presentación de la Oferta, se entiende que el proponente conoce y acepta todos los requisitos allí establecidos. En tal sentido, no será necesario aportar el formato No. 8 con la propuesta y en consecuencia no será objeto de verificación del comité evaluador.

B. Póliza Contractual y Extracontractual (Servicio de transporte especial de pasajeros)

El oferente debe presentar, junto con la propuesta certificado de la póliza contractual y extracontractual de 100 SMMLV en cumplimiento de lo establecido en el 5 Articulo 2.2.1.6.5.1 del Decreto 1079 de 2011.

De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor especial, deberán presentar por parte de una compañía legalmente constituida y autorizada en Colombia las pólizas de responsabilidad

civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

PARÁGRAFO: Los seguros mencionados deberán estar vigentes al momento de presentación de la propuesta, sin embargo, si vencieran durante el tiempo de ejecución del contrato que surja por la presente licitación, será obligación su renovación inmediata por parte del contratista allegando las constancias correspondientes al Supervisor del Contrato, so pena de incurrir en incumplimiento del contrato y acarrearle las sanciones correspondientes.

Para el caso de Consorcios o Uniones Temporales, cada integrante deberá cumplir con el requisito.

C. Habilitación Ministerio Del Transporte

El oferente deberá presentar copia de la certificación no mayor a 60 días a la fecha de cierre del proceso expedida por el Ministerio de Transporte donde conste que la habilitación se encuentra vigente para poder operar y prestar el servicio en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de conformidad con el Decreto 1079 de 2015.

En caso de consorcio o uniones temporales, cada uno de los miembros deberá presentar copia legible de la certificación de habilitación en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, expedida por el Ministerio del Transporte y estar en capacidad de prestar el servicio.

La no presentación inhabilita la propuesta.

D. Sede Para La Prestación Del Servicio

El proponente debe contar con un domicilio principal o sucursal en las ciudades establecidas en cada del lote al cual presente oferta, para lo cual la entidad verificará en el Certificado de Existencia y Representación legal o el que haga sus veces, así:

Para proponentes plurales por lo menos uno de los integrantes debe tener el domicilio principal o sucursal.

- Norte: Barranquilla o Cartagena

E. Plataforma Tecnológica

El proponente debe presentar carta de compromiso suscrita por el representante legal donde garantice que cuenta con un sistema de rastreo Control de Sistema y Seguimiento a las rutas y recorridos de transporte contratadas, con tecnología GPS y lectores de tarjeta con acceso a la plataforma por navegador que permita el control del parque automotor, las rutas y recorridos en tiempo real y los servicios efectivamente prestados, que permita el control de la flota y la operación en el lote al que se presenta, así como contar con un centro de control 24/7 para cualquier evento que se pueda presentar y que la entidad requiera de apoyo o respuesta inmediata; adjuntando el contrato con el proveedor de desarrollo y la licencia de la plataforma, la cual debe estar protocolizada y en funcionamiento máximo dentro del mes de inicio de ejecución del contrato.

F. Carta De Compromiso Modelo del Parque Automotor

El proponente deberá manifestar por escrito que el modelo de su parque automotor es mínimo de 2017 hacia adelante, para lo cual debe

diligenciar el Anexo No. 1 – Relación vehículos propios del 10% destinados a la Aerocivil y adicionalmente en su carta debe indicar que se compromete a que el 90% restante de la flota será de un modelo 2017 o superior.

Su manifestación se entenderá incorporada a las obligaciones contractuales surgidas y se encontrará respaldada por la póliza de seguros que se expida en el futuro contrato. Por lo tanto, cualquier incumplimiento de lo propuesto acarreará todas las sanciones legales y contractuales.

G. Documentos Respecto de los Vehículos

El proponente deberá diligenciar la información requerida en el Anexo 1 Relación de vehículos de propiedad del proponente, para el lote al que se presente, indicando los vehículos que estrictamente prestarán el servicio y que sean de propiedad del proponente (10% de los vehículos requeridos), anexando además copia legible de los siguientes documentos vigentes al momento del cierre del presente proceso:

- Copia de la tarjeta de propiedad o licencia de tránsito: (Se debe anexar para cada vehículo, copia completa y totalmente legible de la licencia de tránsito o copia de la tarjeta de propiedad en donde sean verificables las características mencionadas de los vehículos).

- Copia legible de la tarjeta de operación que autoriza a los vehículos del parque automotor a prestar el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

- Por cada vehículo ofertado, copia del certificado de revisión técnico-mecánica y de gases expedida por un centro de Diagnostico Automotor autorizado.

- Por cada vehículo ofertado, copia del Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT).

- Por cada vehículo, la entidad realizará la consulta en la página del RUNT donde se pueda verificar la información aportada.

- Si la totalidad de los vehículos ofertados son de total propiedad del proponente, dicha condición se comprobará con la copia de la Tarjeta de propiedad anexada.

- En caso de que la totalidad de los vehículos ofertados no sean de propiedad del proponente, el mismo deberá acreditar como mínimo la propiedad sobre el diez por ciento (10%) del total de los vehículos que conforman su capacidad operacional.

- Para el caso de que los vehículos sean de propiedad de terceros, debe adjuntar el Anexo No. 2 RELACION DE VEHÍCULOS RESTANTES (90%) podrán ser acreditados a través de cualquier vínculo comercial o un contrato de Vinculación de Flota de tipo Administración por afiliación de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.6.8.1., del Decreto 1079 de 2015 y el Decreto 431 del 14 de marzo de 2017 que reza: "Contrato de Administración de flota. El contrato de administración de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor y se compromete a utilizar los vehículos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación." el

cual deberá estar vigente al momento del cierre del presente proceso. En caso de resultar adjudicatario el proponente debe presentar y/o acreditar la suscripción de un nuevo contrato, y/o la continuación del anterior.

De igual manera, si es del caso, el proponente adjudicatario debe garantizar la continuidad del contrato comercial o de Vinculación de Flota de tipo Administración por afiliación hasta el vencimiento del plazo del presente contrato que resultare del proceso de selección.

- Para acreditar lo señalado anteriormente, el proponente deberá adjuntar copia de la certificación o contrato comercial o de Vinculación de Flota de tipo Administración por afiliación suscrito donde conste la siguiente información:

a. Razón social de la empresa o entidad contratante.
b. Nombre del Contratista.
c. Que el objeto y/o actividades contractuales correspondan a la vinculación de un vehículo de transporte público al servicio de una empresa de transporte terrestre.
d. Plazo de ejecución.
d. Fecha y firma del contrato
f. Fecha, firma y cargo del funcionario que expide la certificación (cuando se aporte dicho documento).

Nota 1: Para el 90% restante de los vehículos que hacen parte de la flota que prestará el servicio, se deberá allegar la documentación anteriormente relacionada dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la adjudicación del contrato.

Nota 2: Cuando la tenencia del vehículo haya sido adquirida mediante renting o leasing, el contrato de administración de flota deberá suscribirse entre la empresa de transporte y el arrendatario o locatario, previa autorización del representante legal de la compañía financiera con quien se celebre la operación de renting o leasing.

Nota 3: Para los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada no es necesaria la celebración del contrato de vinculación de flota.

Nota 4: Acreditado estos requisitos, comprometerá a la empresa que estos vehículos serán los que deban prestar el servicio durante la ejecución del contrato. Cualquier cambio debe ser solicitado formalmente ante el supervisor y sólo con su aprobación podrá realizarse.

H. Capacidad Transportadora

La capacidad transportadora del proponente debe estar clasificada en la modalidad o clase de vehículos exigidos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 16 del Decreto 431 de 2017.

Para la acreditación de dicho requisito, el proponente deberá anexar copia de la certificación de capacidad transportadora habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial expedida por el Ministerio de Transporte. La certificación deberá venir acompañada de la certificación vigente expedida por el Ministerio de Transporte no mayor a 60 días al cierre del proceso.

I. CERTIFICACION SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE: El proponente deberá adjuntar en su propuesta certificación expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, donde conste que se encuentra a paz y salvo por concepto de tasa de vigilancia, contribución especial, multas y sanciones con fecha no mayor a treinta días al cierre del proceso.

Para proponentes plurales todos los integrantes deben presentar esta certificación

J. RESOLUCION MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL: El proponente deberá adjuntar en su propuesta copia de la Resolución vigente al cierre del proceso de selección y durante la ejecución del contrato, expedida por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, por medio de la cual está autorizado para laborar horas extras a la empresa a nivel nacional.

Para proponentes plurales al menos uno de los integrantes debe presentar esta resolución.

K. El contratista dentro de la propuesta deberá especificar los modelos y placa de cada uno de los vehículos que prestarán el servicio. Para ello, deben acreditar esta información diligenciando los siguientes Formatos:

Anexo No. 1A - Relación parque automotor contrato de Vinculación de Flota de tipo Administración Integral o convenio de colaboración empresarial

Anexo No. 2 – Rutas y recorridos solicitados, debe señalar el número de recorridos para los diferentes tipos de ruta en cada sede (puertas a puerta, técnicas y administrativas) e incluirlos en este. Para tramitarlo debe tener en cuenta que se entiende por recorrido un trayecto que se efectúa entre dos puntos específicos y una ruta como la realización de ese mismo recorrido ida y regreso desde y hacia cualquier sitio en horarios distintos.

L. En el Anexo **2 Rutas y recorridos (Diagrama de rutas y trazados),** no se permite al posible contratista prestar el servicio administrativo en colectivos o dividir las rutas a conveniencia de este, solo con autorización del supervisor del contrato por parte de la Aeronáutica Civil, so pena de ser multado y registrado en Cámara de Comercio.

M. Para el caso de vehículos cuya tenencia sea bajo la modalidad de leasing se debe adjuntar copia del contrato de leasing en el cual se evidencie que el locatario es el proponente (o el integrante que lo aporte en caso de proponentes plurales).

N. Para el caso de los afiliados se debe demostrar con copia autenticada de la tarjeta de operación, licencia de tránsito que figure a nombre del Leasing y se manifieste con documento anexo quien es el Locatario.

O. Los vehículos comprados por la modalidad leasing y que aparezcan a nombres de los socios y/o accionistas por no estar comprados a nombre de la empresa se asemejan a afiliados.

P. La documentación de los vehículos debe presentarse separando los de cada vehículo e identificando cada uno para facilitar su revisión; igualmente debe resumirse esta información en los Anexos Nos. 1 y 1A. Así mismo, relacionarse por separado el parque automotor de propiedad de la Empresa y el que se tenga vinculado.

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN - NO APLICA

10.5.1 Factores Ponderables

NO APLICA

10.5.1.1 Menor Precio

10.5.1.1.1 Selección Abreviada por Subasta Inversa NO APLICA

Para procesos de selección Abreviada Subasta Inversa, el único factor de selección es el menor valor que resulte del evento de subasta.

Los márgenes mínimos de mejora de oferta en el presente proceso de selección abreviada subasta inversa, será de mínimo del **uno por ciento (1%)** del valor base para iniciar los lances, o sea la menor en valor de las ofertas iniciales para cada lote. Este rango aplica para cada lance.

Los lances con valores inferiores al **uno por ciento (1%)** establecido, se considerarán no válidos y, en consecuencia, no serán tenidos en cuenta. Sólo serán aceptables, los lances iguales o superiores este margen.

Para realizar los lances los proponentes deben tener en cuenta el precio base, o sea la menor de las ofertas iniciales de precio, o la menor de las ofertas del lance efectuado en la ronda anterior.

11. ACUERDOS COMERCIALES NO APLICA

12. INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor Lote No. 04 Regional Norte	X	Amplia experiencia en prestación de servicios administrativos transversales a la misionalidad de la entidad Director Regional Norte (E)	Laura Cantillo Guzmán
Apoyo a la supervisión		NO APLICA	NO APLICA
Interventoría		NO APLICA	NO APLICA

	NOMBRE Y CARGO	AREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO	ERIKA VIZCAINO HERRERA	COORDINADORA GRUPO SERVICIOS ADMINISTRATIVOS	

Nota: Los documentos deben constar en la carpeta correspondiente al área solicitante, en Términos de Referencia BOG 7