ANEXO 1: ANÁLISIS DEL SECTOR

1 OBJETO:

Suministrar a monto agotable el Servicio de transporte terrestre para movilizar aprendices a las sedes del Centro Atención Sector Agropecuario de la Regional Risaralda durante la vigencia 2025.

La dirección del SENA Regional Risaralda realiza el análisis del sector en cumplimiento a lo establecido en Artículo 2.2.1.1.1.6.1. Decreto 1082 de 2015, bajo los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, así:

1.1. ASPECTOS GENERALES[1]:

Teniendo en cuenta que la Resolución 1-01399 de 2021 " Por la cual se adopta el Plan Nacional Integral de Bienestar de los aprendices del Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA y se deroga la Resolución 2203 de 2019", define que es una estrategia institucional para contribuir en la permanencia y certificación de los aprendices de la entidad en su proceso formativo, con enfoque territorial y en coherencia con la política de atención con enfoque pluralista y diferencial

Que el estatuto de la formación profesional del SENA, adoptado por el Consejo Directivo Nacional del SENA mediante acuerdo 8 de 1997, en su numeral 1.1, define la formación profesional integral que imparte el SENA como “un proceso educativo teórico-practico de carácter integral, orientado al desarrollo de conocimientos técnicos, tecnológicos, de actitudes y valores para la convivencia social, que le permitan a la persona actuar crítica y creativamente en el mundo del trabajo y la vida”

Que, dentro de los objetivos estratégicos del Plan Nacional Integral de Bienestar al Aprendiz, puntualmente en el Objetivo estratégico número 2, se tiene como objetivo operativo – Adjudicar cupos de transporte de acuerdo con la normatividad vigente y el procedimiento que establezca la Dirección de formación profesional.

La guía de apoyos socioeconómicos FPI-G-OO7 V.6 en su numeral 10. Apoyos de transporte, define apoyo temporal “Es el transporte que brinda el centro de formación profesional para la movilización de aprendices al centro de formación o ambientes de aprendizaje en el marco de los eventos programados de la ejecución de la formación”

Por lo anterior, se hace necesaria la contratación de un medio de transporte para los aprendices del Centro Atención Sector Agropecuario de la regional Risaralda para la vigencia 2025, con base en la Resolución 1-01399 de 2021, en la cual se establece como propósito, que el Plan Nacional Integral de Bienestar al aprendiz es una estrategia institucional para contribuir en la permanencia y certificación de los aprendices de la entidad en su proceso formativo, con enfoque territorial y en coherencia con la política de atención con enfoque pluralista y diferencial.

Por otro lado, el objetivo estratégico número 2 de la Resolución antes mencionada, busca incentivar al aprendiz en su proceso de formación profesional integral, mediante la implementación de un programa de estímulos que se materializa en los objetivos operativos descritos. Lo anterior se concluye en el suministro de viajes diarios a aprendices del Centro Atención Sector Agropecuario del SENA Risaralda, a la Sede el Lembo durante la vigencia de 2025, haciendo un reconocimiento a su esfuerzo en el proceso formativo y un impulso para la excelencia, la cual será entendida como la permanencia en el proceso formativo, el cumplimiento del reglamento del aprendiz y la entrega oportuna de las actividades asociadas a su proceso formativo,

[1] https://www.mineducacion.gov.co/portal/micrositios-preescolar-basica-y-media/Encuesta-Transporte-Escolar-2019/Contexto/388034:Contexto

contrarrestando de alguna manera la deserción de los aprendices en el proceso de formación.

LA IMPORTANCIA Y PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE ESCOLAR

Hoy en día se habla mucho de la movilidad sostenible, del transporte público, de fomentarlo, y siempre visualizamos lo mismo: el transporte público urbano e interurbano, ya sea por carretera o ferrocarril, pero existe un servicio de transporte público que muchas veces queda en el olvido, y es el transporte escolar.

Hay que decir que se trata de “una porción de la tarta” muy importante para muchas empresas del transporte, sobre todo para las pequeñas y medianas empresas, pues el porcentaje de su facturación total es bastante representativo.

Muchas empresas de este tipo, alcanzan un tercio de su facturación del transporte escolar, complementado con los servicios que presten adicionalmente de transporte discrecional y transporte regular. Es por ello que el transporte escolar en sí mismo, resulta fundamental para la supervivencia de gran parte de las empresas de viajeros. Sin él, sería imposible la subsistencia de muchas de ellas.

Pero lo más importante, es un servicio esencial para la comunidad, son los clientes potenciales del transporte público del futuro.

La prestación del servicio de transporte escolar es una estrategia implementada por las Entidades Territoriales Certificadas - ETC, que contribuye a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, las niñas, los adolescentes y los jóvenes en el sistema educativo, eliminando las barreras de distancia entre la escuela y el hogar.

De acuerdo a lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, que en su artículo 2.2.1.6.10.6., reitera que "(…) corresponde a las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas organizar, dirigir y administrar la prestación del servicio educativo, por lo que deberán realizar las acciones necesarias para garantizar la permanencia de los estudiantes, adelantando el seguimiento y control al cumplimiento de los contratos de prestación del servicio de transporte escolar de su respectiva jurisdicción".

En ese sentido las Entidades tienen la posibilidad de acceder a fuentes alternativas que les permite cofinanciar la contratación para la prestación del servicio de transporte escolar, entre estas se encuentran las siguientes:

1. Sistema General de Participaciones - SGP: participación para educación, después de haber financiado las prioridades de gasto del sector señaladas en el artículo 15 de la Ley 715 de 2001 (financiar la prestación del servicio).
2. Sistema General de Regalías - SGR: como se establece en la Ley 1530 de 2012 y 1606 de 2012 a través de la aprobación de proyectos por parte de los Órganos Colegiados de Administración y Decisión OCAD a nivel regional, mediante la metodología definida por el DNP para que sean presentados y viabilizados por dicha instancia.
3. Recursos propios de las Entidades Territoriales.

La asistencia técnica brindada por el Ministerio de Educación Nacional a las Secretarías de Educación está enfocada en dos líneas: 1) orientación con relación a la normatividad vigente expedida por el Ministerio de Transporte en materia de contratación de transporte escolar; 2) asistencia en cuanto a las fuentes de financiación para la implementación de la estrategia de Transporte Escolar.

Durante estos procesos de asistencia técnica se ha evidenciado que las rutas escolares no son el único modo de transporte utilizado por los niños, las niñas y los adolescentes para llegar a la escuela, pues utilizan medios de transporte fluvial, bicicletas, la caminata e incluso semovientes.

De igual forma refieren dificultades con la contratación del servicio de transporte escolar, debido a que en algunos casos las Empresas transportadoras no cumplen con los requisitos o no pueden adquirir las pólizas contractuales y extracontractuales, entre otras que dificultan la contratación y prestación de este servicio.

1.2. ASPECTOS ECONÓMICOS:[2]

[2] https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/colombia-la-economia-colombiana-crecio-27-en-el-primer-trimestre-de-2025/
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/encuesta-de-transporte-urbano-etup
https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17849-el-transporte-es-un-importante-dinamiza

La economía colombiana creció 2,7% en el primer trimestre de 2025

La economía colombiana creció 2,7% anual en el 1T25, impulsada por el consumo de los hogares. La inversión perdió fuerza y los sectores mostraron resultados mixtos. Se espera un crecimiento de alrededor de 2,5% en 2025, con una demanda interna aún dinámica, aunque con desafíos en inversión y entorno externo.

Puntos clave

- El crecimiento del PIB en el primer trimestre estuvo acompañado por una dinámica trimestral favorable, lo que confirma una tendencia de recuperación progresiva. Aunque el impulso provino principalmente del consumo, otros componentes como el consumo público también sumaron al avance del trimestre.
- El ISE de marzo creció 4,5% anual, apoyado en el comercio, el agro y el entretenimiento. Sin embargo, el mes cerró con una caída intermensual del 0,9%, reflejando un comportamiento desigual. Minería, construcción y energía continuaron rezagadas frente a los sectores más dinámicos.
- La demanda interna creció 4,6% anual, destacándose el consumo privado (+3,8%), sobre todo en bienes durables y semidurables. El consumo público también repuntó, mientras que la inversión fija avanzó solo 1,8%, impulsada por maquinaria y equipo, pero limitada por la debilidad en vivienda y construcción.
- Por sectores, el agro lideró con un crecimiento de 7,1%, seguido de los servicios, que mostraron avances en entretenimiento y transporte. La industria creció 1,4% tras varios trimestres en negativo. Minería y construcción continuaron en descenso, sin recuperar sus niveles prepandemia.
- BBVA Research proyecta un crecimiento del PIB de alrededor de 2,5% en 2025, con la demanda interna como principal motor. El consumo seguiría firme, pero la inversión dependerá de la confianza empresarial. El contexto global plantea riesgos para las exportaciones y presión adicional sobre las importaciones.

El consumo sostiene el crecimiento en el primer trimestre, mientras la inversión pierde tracción

El PIB creció 2,7% interanual en el primer trimestre de 2025, su mayor variación desde 2022, y registró una expansión de 0,8% frente al trimestre anterior.

El resultado refleja una aceleración de la actividad económica, impulsada principalmente por una mejora de la demanda interna y, en particular, del consumo de los hogares. La trayectoria de recuperación moderada también se observó en la dinámica inter-trimestral, que fue superior a la de los dos trimestres previos.

Por su parte, el ISE ajustado por estacionalidad mostró un ritmo mensual de crecimiento de más a menos: 0,2% en enero, 0,3% en febrero y una caída de 0,9% en marzo, lo que señala una pérdida de impulso al cierre del trimestre.

En marzo, la economía creció 4,5% anual. Este desempeño estuvo impulsado por los sectores de comercio, agro y entretenimiento. Los resultados mensuales de enero (2,3%) y febrero (1,4%) fueron revisados a la baja (desde 2,6% y 1,8%, respectivamente). Pese al repunte general, el resultado de marzo siguió mostrando debilidad en algunos sectores clave. Las actividades de minería, construcción y generación de energía continuaron rezagadas, lo que sugiere que la recuperación sigue siendo parcial y heterogénea entre sectores.

La demanda interna creció 4,6% anual, impulsada principalmente por el consumo de los hogares y, en menor medida, por la inversión fija. El gasto de los hogares mantuvo su fortaleza, con un repunte en bienes durables y semidurables, y un crecimiento más moderado en servicios. El consumo público también aportó al crecimiento, tras una mayor ejecución presupuestal. Por el lado de la inversión, el avance se concentró en maquinaria y equipo, mientras que la vivienda y las estructuras no residenciales continuaron rezagadas. En conjunto, la demanda interna superó el ritmo de crecimiento del PIB, reflejando un entorno de gasto todavía dinámico, aunque con señales de heterogeneidad entre componentes.

La actividad sectorial mantuvo un patrón heterogéneo, con mayor dinamismo en los sectores orientados al consumo y rezagos en ramas intensivas en inversión. Comercio, transporte y servicios como entretenimiento y comunicaciones registraron crecimientos sólidos, impulsados por el gasto de los hogares. La industria volvió a terreno positivo tras varios trimestres de caídas, aunque con un ritmo aún moderado. En contraste, la construcción y la minería continuaron en descenso, afectadas por factores estructurales, baja ejecución de obras y debilidad en la producción extractiva.

En 2025, se espera que la demanda interna siga siendo el principal motor del crecimiento del PIB, que proyectamos alrededor del 2,5%. El consumo privado mantendrá su fortaleza, con una expansión más marcada en bienes y una recuperación gradual en servicios. La inversión fija podría ganar impulso si persiste la presión sobre la capacidad instalada, aunque su consolidación dependerá de la confianza empresarial. En este escenario, la demanda interna volvería a crecer por encima del PIB, impulsando un mayor dinamismo en las importaciones. La economía colombiana creció 2,7% en el primer trimestre de 2025 / 15 de mayo de 2025 1 La demanda interna: un análisis más detallado

La demanda interna creció 4,6% anual en el primer trimestre de 2025. Este resultado combinó el crecimiento del consumo final, especialmente de los hogares, y un aumento en la formación bruta de capital, sobre todo por acumulación de inventarios. La expansión superó al crecimiento del PIB, reflejando una mayor tracción desde la demanda local, con efectos también visibles en el incremento de las importaciones.
El consumo privado creció 3,8% anual, con un mayor dinamismo en el gasto en bienes. Aunque el crecimiento se concentró en productos, el consumo de servicios también mostró un avance no despreciable. El consumo aumentó su participación en el PIB, al representar actualmente 76,7%, por encima del 75,9% registrado en 2024 y del 68,6% observado en promedio entre 2011 y 2019.

La composición del consumo de los hogares sigue favoreciendo el gasto en bienes sobre los servicios, lo que no solo impulsa directamente la demanda, sino que también genera presión sobre la oferta interna e importada. Esta configuración continuará incentivando decisiones de inversión en sectores manufactureros y logísticos, en la medida en que se sostenga la demanda.

Los bienes durables y semidurables fueron los componentes más dinámicos del consumo. Estos registraron crecimientos anuales de 14,5% y 7,2%, respectivamente, reflejando un aumento significativo en la demanda por bienes de valor medio y alto, como electrodomésticos, muebles y vestuario. Por su parte, los bienes no durables repuntaron frente a trimestres anteriores, con un crecimiento de 3,5%, mientras que el consumo de servicios mostró un avance más moderado, con una variación de 3,3%. Entre los doce rubros del gasto de los hogares, sobresalieron recreación y cultura (11,9%), muebles y artículos del hogar (9,2%), y bienes y servicios diversos (6,1%), mientras que restaurantes y hoteles (-0,1%) y bebidas alcohólicas y tabaco (-0,8%) fueron los únicos con resultados negativos.

Las menores tasas de interés, el crecimiento todavía fuerte de los salarios de los trabajadores formales y el aumento del empleo impulsaron el buen desempeño del consumo. Aunque el empleo ha venido creciendo desde hace varios trimestres, recientemente ese avance ha estado algo más recargado hacia la informalidad. Pese a ello, el aumento del empleo sigue siendo un factor relevante para el impulso de la demanda.

El consumo volvió a crecer sin exigir niveles elevados de confianza. Como ha sido habitual desde 2014, el gasto de los hogares ha mostrado capacidad de expansión incluso en contextos en los que la confianza del consumidor se mantiene en terreno negativo. Esta característica será especialmente relevante durante 2025, un año en el que parece difícil consolidar mejoras sustanciales en los indicadores de confianza, pues ello no necesariamente implicará una limitación para la continuidad del consumo.

El consumo público creció 4,3% anual, superando el ritmo de expansión del PIB. El resultado estuvo influido por la ejecución del presupuesto nacional que había sido aplazado en 2024, lo que generó un impulso adicional al gasto público en el inicio de este año.

La inversión fija se deterioró tras lo que parecía ser el inicio de su recuperación en el trimestre anterior. En el primer trimestre de 2025, este componente registró una variación anual de 1,8%, lo que marcó un retroceso frente al repunte observado a finales de 2024.

La inversión en maquinaria y equipo creció 12,5% anual. Este comportamiento, aunque positivo, se dio en un contexto de caída en las importaciones de bienes de capital, lo que sugiere que parte de la expansión pudo estar asociada a producción nacional o rezagos de compras previas, o que las importaciones más bajas estuvieron relacionadas con el sector de la construcción. Además, las encuestas de confianza empresarial La economía colombiana creció 2,7% en el primer trimestre de 2025 / 15 de mayo de 2025 2 arrojaron señales mixtas: los empresarios reportaron una mejor percepción sobre las condiciones económicas, pero

mantuvieron una valoración negativa del entorno sociopolítico, lo que puede estar conteniendo decisiones de inversión a mayor escala.

La inversión en vivienda continuó en terreno negativo, con una contracción anual de 8,6%. El resultado estuvo en línea con los indicadores adelantados del sector que apuntaban a una prolongación de la debilidad. La escasa iniciación de nuevos proyectos contribuyó a este descenso.
La inversión en edificios no residenciales y otras estructuras cayó 4,5% anual. Las edificaciones no residenciales presentaron una baja tasa de culminación, coherente con el reducido volumen de obras en proceso que se viene observando desde hace varios trimestres, lo que limitó su aporte a la inversión total en este rubro. En las obras civiles, se destacó negativamente el bajo dinamismo de la inversión financiada con regalías y la caída en el rubro de carreteras. Aunque la inversión en minas y plantas eléctricas aumentó, no logró compensar las debilidades en el resto de los componentes.

La inversión en obras civiles financiadas con regalías sorprendió con una caída en el primer trimestre. Hasta finales de 2024, este componente venía mostrando resultados positivos, por lo que no es claro el motivo detrás de su retroceso reciente. El presupuesto bianual de regalías continúa siendo elevado, lo que deja abierta la posibilidad de que el bajo resultado responda a demoras en flujos o desembolsos que podrían concretarse en los próximos meses. Si ese fuera el caso, las obras civiles financiadas con regalías podrían retomar su aporte al crecimiento, aunque será necesario confirmar esta información con mayor detalle.

Otros componentes de la formación bruta de capital fijo, como los recursos biológicos cultivados (+11,1%) y los productos de propiedad intelectual (+0,2%), mostraron resultados positivos. Aunque su peso en el total es bajo, reflejan cierta actividad en sectores agroindustriales y en el desarrollo de capacidades intangibles.
La tasa de inversión se mantuvo baja en términos históricos, pese a una leve mejora frente al año anterior. En el primer trimestre de 2025, esta se ubicó en 17,4% del PIB, apenas por encima del 17,3% observado en todo el año 2024, pero todavía muy por debajo del promedio de 22,3% registrado entre 2011 y 2019. Este nivel confirma que la inversión fija continúa rezagada frente a sus estándares previos a la pandemia.

Las exportaciones continuaron creciendo en el primer trimestre de 2025. Parte del dinamismo pudo estar asociado a la anticipación de compras externas por parte de Estados Unidos, que aumentó sus importaciones antes de la entrada en vigencia de nuevos aranceles en abril. En este contexto, las exportaciones colombianas crecieron 2,4% anual.

Las importaciones también mostraron un buen dinamismo, en línea con el comportamiento del consumo privado. Dado que una porción importante del gasto de los hogares se concentra en bienes, muchos de ellos importados, las compras externas crecieron 11,9% anual durante el trimestre. Profundizando en la dinámica sectorial

El sector agropecuario siguió sobresaliendo dentro del conjunto de la actividad económica. Su crecimiento fue de 7,1% anual en el primer trimestre, más del doble del promedio de la economía, consolidándose como uno de los sectores más estables del último año. Este resultado estuvo impulsado principalmente por el cultivo de café, que creció 31,3% anual, y por la ganadería, con un avance de 8,9%. La economía colombiana creció 2,7% en el primer trimestre de 2025 / 15 de mayo de 2025 3 También se destacaron sectores más pequeños, como la pesca y la silvicultura, que registraron incrementos de 18,2% y 11,4%, respectivamente, mientras que los cultivos agrícolas permanentes y transitorios crecieron 2,4%.

La industria pasó a terreno positivo. Registró un crecimiento anual de 1,4% en el primer trimestre de 2025, aún por debajo del promedio del PIB, pero suficiente para marcar un punto de inflexión tras varios trimestres consecutivos de caídas. El avance estuvo impulsado por ramas como procesamiento de carnes (+9,3%), confección y textiles (+7,0%) y productos químicos (+3,0%), mientras que otros subsectores, como alimentos procesados o aceites, también mostraron repuntes relevantes.

Los servicios continuaron siendo un motor clave del crecimiento del PIB, con aportes relevantes y señales de aceleración en algunos rubros. Actividades como entretenimiento y arte crecieron 15,5% anual, consolidándose como uno de los sectores de mayor dinamismo, mientras que comercio, transporte y servicios asociados avanzaron 3,9%. Este comportamiento, en conjunto con los incrementos en educación, salud y servicios profesionales, sugiere una recuperación más amplia y sostenida dentro del sector terciario.

La minería y la construcción son los únicos sectores que se mantienen por debajo de sus niveles prepandémicos. Ambos registraron caídas anuales en el primer trimestre de 2025, con variaciones de -5,0% en minería y -3,5% en construcción, reflejando un rezago persistente frente a otros sectores. En minería, la mayor contracción se dio en la extracción de carbón (-7,0%) y petróleo y gas (-3,7%), mientras que en construcción, la caída se explicó por la fuerte contracción de la edificación residencial y no residencial (-7,0%)

y las actividades especializadas (-3,7%), pese a que las obras civiles crecieron 3,8%. Perspectivas para el crecimiento económico de 2025

En BBVA Research, seguimos esperando que el PIB de 2025 se ubique alrededor de un crecimiento del 2,5%. Esta proyección se basa en el comportamiento reciente de la demanda interna y en los fundamentos macroeconómicos actuales. El consumo privado continuará siendo el principal motor del crecimiento, con una expansión más fuerte en bienes, como se ha visto en el primer trimestre, y una recuperación progresiva en servicios. Se prevé que el Banco de la República mantenga su ciclo de reducción de tasas de interés a lo largo del año, lo que en principio debería favorecer las decisiones de consumo e inversión. Sin embargo, la incertidumbre fiscal ha generado presiones al alza sobre los rendimientos de los TES, lo que podría limitar el traspaso efectivo de la política monetaria a los costos de financiamiento para hogares y empresas.

El entorno macroeconómico continuará ofreciendo cierto respaldo al consumo, aunque con restricciones. La inflación seguirá una trayectoria descendente, pero su ritmo de reducción se ha moderado, lo que implica que las mejoras en el poder adquisitivo vía precios serán más graduales en lo que resta del año. En este contexto, el fortalecimiento del ingreso real dependerá cada vez más del comportamiento del mercado laboral, tanto en la creación de empleo como en la dinámica salarial. Si bien estos factores han sostenido el dinamismo del gasto de los hogares, recientemente se ha observado un deterioro gradual en la calidad del empleo, con un aumento en la participación de la informalidad.

Se espera que los sectores relacionados con bienes mantengan su recuperación, en línea con el patrón actual del consumo. La demanda por productos continúa impulsando tanto la industria como el comercio, especialmente en bienes durables y semidurables, que han mostrado tasas de crecimiento destacadas. Por su parte, los servicios seguirían ganando dinamismo de forma gradual, acompañando la mejora general de la actividad económica. Se prevé que rubros como entretenimiento, transporte, alojamiento La economía colombiana creció 2,7% en el primer trimestre de 2025 / 15 de mayo de 2025 4 y actividades culturales continúen fortaleciendo su recuperación, tras haber mostrado avances importantes en el primer trimestre.

Las expectativas de inversión se mantienen optimistas, aunque sujetas a algunas condiciones del entorno. Las manufacturas operaron en el primer trimestre con niveles elevados de uso de capacidad instalada y sus ventas superaron el crecimiento de la producción, lo que sugiere una presión creciente por ampliar la capacidad productiva. Este entorno es coherente con el fuerte crecimiento observado en la inversión en maquinaria y equipo (+12,5%). Sin embargo, otras ramas de la inversión, como la construcción, siguen rezagadas. La decisión final de invertir dependerá no solo de la evolución de la demanda, sino también de la confianza empresarial y de la percepción sobre la estabilidad regulatoria y política.

En este escenario, la inversión debería comenzar a mostrar mayor dinamismo, mientras que las exportaciones enfrentarían un entorno externo menos favorable. La incertidumbre global sobre el comercio, sumada a factores logísticos en mercados clave, limitaría el crecimiento del sector exportador. En contraste, la demanda interna —particularmente el consumo— seguiría creciendo por encima del PIB, lo que implicaría un buen desempeño de las importaciones, como ya ocurrió en el primer trimestre.

Los riesgos geopolíticos siguen siendo un factor relevante de incertidumbre económica. Las decisiones arancelarias de Estados Unidos —especialmente frente a sus principales socios comerciales— y el punto final que alcancen estas medidas tendrán efectos importantes sobre el comercio global. A esto se suman las eventuales respuestas de otros países, que podrían alterar las cadenas de valor, impactar los precios internacionales y afectar el crecimiento global. La dirección que tomen estas dinámicas aún es incierta, pero su impacto podría incidir directamente sobre la demanda externa de bienes y servicios colombianos en los próximos trimestres.

Información I trimestre de 2025

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el primer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -0,6% en los vehículos en servicio y de -5,9% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2024.

Encuesta de transporte urbano de pasajeros (ETUP)

Variación trimestral y anual de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales.
I Trimestre de 2025ᵖ

Variable	Variación trimestral (%) I trim 2025 / IV trim 2024	Variación anual (%) I trim 2025 / I trim 2024
Promedio mensual de vehículos afiliados	**-0,7**	**-1,6**
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	0,1	-1,7
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-1,3	-1,4
Promedio mensual de vehículos en servicio total	**-1,1**	**-0,2**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,6	-0,1
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	-1,5	-0,2
Total pasajeros transportados	**-5,8**	**0,8**
Pasajeros transportados (SITM)	-5,9	1,4
Pasajeros transportados (Sistema tradicional)	-5,6	-0,4

En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2025, se presentó una variación de -0,1% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 1,4%, en relación con el primer trimestre de 2024.

“El transporte es un importante dinamizador de la economía que debe ser promovido a través del fortalecimiento de la industria y todo el ecosistema de movilidad”: ANDI

Así lo señaló el presidente de la Asociación durante la instalación del Segundo Congreso Colombia Transporta 2025

“El transporte no solo mueve la economía, la genera”, esta fue una de las principales conclusiones que dio Bruce Mac Master, presidente de la ANDI, durante la presentación con la que instaló el Segundo Congreso Colombia Transporta 2025, que se realiza hoy y mañana en el Hotel Intercontinental de Medellín.

El dirigente gremial destacó que el transporte es un eslabón clave para impulsar el ecosistema productivo y empresarial; y de su correcta ejecución y fluidez, se pueden potenciar o limitar las posibilidades comerciales, de servicios e, incluso, de crecimiento económico, lo que ubica a este sector en un lugar de especial relevancia para los intereses del país.

Puesto en cifras, solo en 2024 se movilizaron más de 149,8 millones de pasajeros por vía terrestre y aérea en Colombia, lo que significó un incremento del 7% frente al año anterior.

No obstante, al enfocar el análisis en el comportamiento del movimiento de pasajeros terrestres, que de manera individual creció 5% en 2024 frente a 2023, se evidencia que aún no se han alcanzado las cifras del 2019, previo a la pandemia del Covid-19.

De otro lado, de destacó que el sector automotriz es un aliado para la economía local el cual genera más de 1.800 empleos entre directos e indirectos. Además, se destaca que Colombia es el tercer país en Latinoamérica en venta de vehículos eléctricos, con más de 9.100 unidades matriculadas en 2024.

En cuanto a las motos, se calcula que uno de cada cuatro hogares en Colombia tiene este tipo de vehículo, y de ese grupo, el 90% son personas catalogadas dentro de los estratos 1, 2 o 3. “Esto evidencia que el sector de las motocicletas tiene un fuerte componente social, siendo una herramienta de movilidad y trabajo, que impacta incluso el desarrollo personal”, señaló Mac Master.

Finalmente, el presidente de la ANDI hizo un análisis del panorama macroeconómico del país y señaló que “el crecimiento económico, que debería ser una prioridad para el país, al ser un eje transversal frente a todos los sectores y la población, no está siendo considerado como tal, y esto debe cambiar”. Lo anterior se ve reflejado, por ejemplo, en indicadores como el de la Formación Bruta de Capital Fijo que en 2024 fue del 17,2% como porcentaje del PIB.

1.2 ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DELCONTRATO

De conformidad con el numeral 4 del Artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015 y en atención al literal d. del numeral 2 de la Circular 3-2013-000162 sobre los lineamientos para la elaboración deestudios previos, para establecer el valor estimado del contrato, se tuvo en cuenta el análisis de estudio de mercado, publicado y en la página del SECOP II **Solicitud de Información-RSR-CASA-097-2025,** el cual fue publicado desde el 10 hasta el 13 de junio, hasta las 04:30 p.m., se realizó invitación en la plataforma SECOP II mediante notificación a los proveedores inscritos en los clasificadores de bienes y servicios en los código UNSPSC del proceso.



https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.40037647&isFromPublicArea=True&isModal=False

Con la información obtenida, se realiza análisis de las cotizaciones en relación con el estudio de mercado para establecer el valor estimado del proceso, lo cual se puede observar en el **ANEXO 2 ESTUDIO DE MERCADO.**

		TURISEJEPLUS	AGRECON	PRECIO TECHO	OBSERVACIONES
Item	Servicio	Valor unitario por viaje ida y regreso	Valor unitario por viaje ida y regreso	Valor unitario por viaje ida y regreso	Se anexa cuadro comparativo del catálogo del Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II CCE-144-2023; donde se realizó el analisis de los precios y se evidencia que son demasiado altos en comparación con las cotizaciones de las empreas TURISEJEPLUS y AGRECON; por lo cual se optimizan más los recursos de la entidad sacando el proceso por medio de minima cuantia.
1	Transporte de aprendices desde el parque principal de Santa Rosa de Cabal a la sede Sena vereda el Lembo en Santa Rosa de Cabal, ida y regreso. Bus con capacidad para 15 personas aproximadamente	$ 320.000	$ 340.000	**$ 330.000**	
El servicio de transporte de carga y pasajeros está excluido del impuesto a las ventas según lo señala el artículo 476 del estatuto tributario en sus numerales 9 y 10. Servicios de transporte excluidos del Iva					

El personal técnico avala que las cotizaciones cumplen con lo que requiere la entidad

Elaboró: Juliana Franco Cruz, Profesional Analisis del sector y estudio de mercados

Revisó: Cesar Augusto Tamayo Naranjo, Lider de Bienestar al Aprendiz

El presupuesto disponible para el presente proceso es de **TREINTA MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 30.000.000);** el cual se realizará por la modalidad de mínima cuantía a monto agotable con un precio techo unitario de **TRESCIENTOS TREINTA MIL PESOS M/CTE ($ 330.000).**

1.3 ASPECTOS TÉCNICOS:

Item	Servicio
1	Transporte de aprendices desde el parque principal de Santa Rosa de Cabal a la sede Sena vereda el Lembo en Santa Rosa de Cabal, ida y regreso. Bus con capacidad para 15 personas aproximadamente

Condiciones específicas

- Buses con capacidad aproximadamente para 15 pasajeros en los que se podrán movilizar la cantidad máxima que el ministerio de salud y seguridad social permita en su momento.
- El horario de prestación del servicio será desde las 7:00 am hasta las 6:00 pm, realizar varios viajes durante el día, de acuerdo a la programación de formación y ajustes del supervisor del contrato, dentro de esta franja horaria.
- El parque automotor que prestará el servicio, no podrán ser buses de modelos inferiores al año 2012 y deben contar con las licencias, tarjeta de operación vigente por vehículo, con radio de acción nacional, registros, seguros contractuales que cubra los riesgos de muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, no inferior a 60 SMMLV por persona y seguros extra contractuales que cubra los riesgos de muerte, lesiones a una persona, daños a bienes de terceros, muerte o lesiones a dos o más personas, no inferior a 60 SMMLV por persona, SOAT y la Tarjeta de Operación Nacional Expedida por el Ministerio de Transporte, deben encontrarse en perfecto estado y garantizar un excelente funcionamiento. Así mismo deberán cumplir con todas las disposiciones que consagre la normatividad vigente para vehículos que prestan esta clase de servicios, como los colores distintivos y requisitos especiales, así como la tipología vehicular exigida de conformidad con lo prescrito en los artículos 26, 27 y 31 del Decreto 174 de 2001.
- Los vehículos deben contar con las licencias, tarjeta de propiedad, revisión técnico-mecánica y ambiental vigente, seguro obligatorio (SOAT), tarjeta de operación vigente por vehículo, con radio de acción nacional y registros correspondientes
- El parque automotor que prestará el servicio, no podrán ser buses de modelos inferiores al año 2012 y deben contar con las licencias, tarjeta de operación vigente por vehículo, con radio de acción nacional, registros, seguros contractuales que cubra los riesgos de muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, no inferior a 60 SMMLV por persona y seguros extra contractuales que cubra los riesgos de muerte, lesiones a una persona, daños a bienes de terceros, muerte o lesiones a dos o más personas, no inferior a 60 SMMLV por persona, SOAT y la Tarjeta de Operación Nacional Expedida por el Ministerio de Transporte, deben encontrarse en perfecto estado y garantizar un excelente funcionamiento. Así mismo deberán cumplir con todas las disposiciones que consagre la normatividad vigente para vehículos que prestan esta clase de servicios, como los colores distintivos y requisitos especiales, así como la tipología vehicular exigida de conformidad con lo prescrito en el Decreto 348 de 2015 y normatividad en la materia.
- Correrán por cuenta del contratista todos los gastos que demande como: “el pago de peajes, parqueadero y todos los gastos relacionados con el conductor” para la debida prestación del servicio de transporte resultado del proceso contractual, así también los gastos adicionales como multas e infracciones de tránsito.

NOTA: El SENA se reserva el derecho de ampliar o disminuir de acuerdo con sus necesidades las cantidades

de los servicios solicitados, siempre y cuando no sobrepase el presupuesto oficial estimado para la contratación, estén incluidos en el Plan de Adquisiciones y se encuentren dentro de la necesidad solicitada. Estos cambios serán comunicados o acordados con el contratista previamente, de acuerdo con el trámite legal que corresponda y estará sujeto a la disponibilidad del contratista.

1.4 ASPECTOS NORMATIVOS

La normativa aplicable al objeto del Proceso de Contratación: Constitución Política, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto 1082 de 2015 y demás decretos reglamentarios.

La Ley 1480 de 2011, por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones, mejora la regulación y protección de los consumidores frente proveedores y productores de bienes y servicios, y les permite de una manera más eficaz, hacer efectivos sus derechos y poder disfrutar de forma tranquila todas las posibilidades que le brindan las actuales relaciones de consumo, de manera que sientan que no serán engañados, ni sus derechos serán violentados.

La normativa vigente aplicable al objeto del Proceso de Contratación es la Constitución Política, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y demás decretos reglamentarios.

Decreto 1072 de 2015 Capitulo II

Decreto 2248 de 2023 - Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al artículo 2.2.2.4.1 del decreto 1078 de 2015, modificado por el artículo 1 del decreto 984 de 2022 "por el cual se modifica el artículo 2.2.2.4.1 del decreto único reglamentario del sector de tecnologías de la información y las comunicaciones, decreto 1078 de 2015"

Decreto 1197 DE 2016. Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1077 de 2015 en lo relacionado con los requisitos de solicitud, modalidades de las licencias urbanísticas, sus vigencias y prórrogas

Ley 1340 de 2009 Establece que la Superintendencia de Industria y Comercio es la autoridad nacional que protege la competencia

Decreto 1295 de 1994 – “Por el cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales”,

CONPES 3919 de 2018 – Política Nacional de Edificaciones Sostenibles, en el cual se establece como objetivo general “impulsar la inclusión de criterios de sostenibilidad para todos los usos y dentro de todas las etapas del ciclo de vida de las edificaciones a través de ajustes normativos, el desarrollo de mecanismos de seguimiento y la promoción de incentivos económicos, que contribuyan a mitigar los efectos negativos de la actividad edificadora sobre el ambiente, mejorar las condiciones de habitabilidad y generar oportunidades de empleo e innovación”.

Resolución 1890 de 2025 por la cual se reglamenta el procedimiento para el registro de incidentes y reporte de accidentes mayores.

Resolución 1652 de 2007 - Prohíbe la fabricación e importación de equipos y productos que contengan o requieran sustancias agotadoras

Ley 1562 de 2012 Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional

Ley 9 de 1979, Código Sanitario Titulo III: Relativo a la salud ocupacional, establece para los empleadores exigencias relacionadas con emergencias

Ley 1523 de 2012, Gestión del Riesgo, responsabilidad, principios, definiciones y Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres

Decreto 3422 de 2009

CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005,

Resolución 600 del 14 de marzo de 2017-SISETU

Resolución 6028 del 24 de diciembre de 2018-UMUS

Resolución 6609 del 27 de diciembre de 2019-SISETU

Ley 1755 de 2015

Decreto 2163 del 26 de noviembre de 2018 por la cual se crea una comisión intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte

Decreto 431 del 14 de marzo de 2017 Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones

Decreto 1310 del 10 de agosto de 2016 plan estratégico de seguridad vial por el cual se modifica el decreto 1079 de 2015, en relación con el plan estratégico de seguridad vial

Decreto 2297 del 27 de noviembre de 2015 "por el cual se modifica y adiciona el capítulo 3, titulo1, parte 2, libro 2 del decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo

Decreto 1906 del 22 de septiembre de 2015 "por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el plan estratégico de seguridad vial

Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Ley 715 de 2001 por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.

DECRETO 4690 de 2005 - Por el cual se reglamenta el Artículo 41 de la Ley 789 de 2002, "por la cual se dictan normas para apoyar el empleo y ampliar la protección social y se modifican algunos artículos del Código Sustantivo de Trabajo" - Apoyo de sostenimiento a aprendices.

ACUERDO 5 DE 2006 SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE NOTA DE VIGENCIA: Acuerdo derogado por el artículo 4 del Acuerdo 8 de 2009 Por el cual se reglamenta el monto de los apoyos de sostenimiento a conceder, su distribución y los criterios que permitan la operación de las condiciones para gozar de los mismo

1.5 ASPECTOS AMBIENTAL.

Tendencias en Logística y Transporte en el 2025.3

¿Estás listo para el futuro del transporte? Si manejas una flota de camiones o trabajas en logística, sabes que las cosas cambian rápido. Pero, ¿te has preguntado cómo será el panorama en 2025? Desde tecnologías innovadoras hasta cambios en las demandas de los consumidores, el mundo del transporte y la logística se está transformando. En este artículo, te contamos todo lo que necesitas saber para estar un paso adelante.

[3] https://satrack.com/co/blog/tendencias-logistica-y-transporte-2025/

¿Por qué es Importante Hablar de Tendencias en Transporte 2025?

El transporte es el motor de la economía global. Ya sea que estemos moviendo productos desde una fábrica hasta un almacén o entregando paquetes directamente a los hogares, la logística está en el corazón de todo. Pero con el cambio tecnológico, el aumento de los costos y las preocupaciones medioambientales, quedarse atrás no es una opción.

En 2025, veremos cambios clave que afectarán cómo operan las flotas de transporte. Estas tendencias pueden ayudarte a ahorrar dinero, reducir el impacto ambiental y mejorar la eficiencia de tu negocio.

Principales Tendencias en Logística y Transporte para 2025

1. Digitalización Completa de las Operaciones
La tecnología digital continuará transformando la logística. Las plataformas de gestión basadas en la nube, como sistemas de gestión de flotas, serán fundamentales para optimizar rutas, programar mantenimientos y monitorear el desempeño de los conductores.

¿Qué implica esto?

- Automatización: Menos papeleo y más tiempo para concentrarte en lo que importa.
- Análisis de Datos: Informes detallados para tomar decisiones más inteligentes y rápidas.
- Seguimiento en Tiempo Real: Saber dónde está cada vehículo en todo momento.

2. Adopción Masiva de Vehículos Eléctricos y Alternativos
Con las regulaciones medioambientales cada vez más estrictas, las flotas se moverán hacia vehículos eléctricos o que utilicen combustibles alternativos, como gas natural o hidrógeno.
Beneficios:

- Ahorro en Combustible: Aunque el costo inicial es mayor, el mantenimiento y la operación son más baratos.
- Cumplimiento Normativo: Estarás preparado para las leyes que exigen reducir emisiones de carbono.
- Buena Imagen de Marca: Los clientes valoran las empresas que cuidan el medio ambiente.

3. Integración de Tecnologías IoT
El Internet de las Cosas (IoT) seguirá cambiando la forma en que gestionamos las flotas. Sensores conectados permitirán monitorear aspectos como:

- Estado de los Vehículos: Detectar problemas antes de que se conviertan en averías.
- Condiciones de Carga: Ideal para bienes sensibles como alimentos o productos farmacéuticos.
- Comportamiento del Conductor: Promover la conducción segura.

4. Enfoque en la Sostenibilidad
La sostenibilidad ya no es solo una moda; es una necesidad. En 2025, más empresas adoptarán prácticas sostenibles, como:

- Optimizar rutas para reducir el consumo de combustible.
- Usar empaques reciclables o reutilizables.
- Implementar políticas de “cero emisiones netas”.

5. Uso de Inteligencia Artificial (IA)
La IA está revolucionando cómo planificamos y operamos las flotas. Desde la predicción de la demanda hasta la asignación de recursos, esta tecnología permite una gestión más eficiente y precisa.

¿Cómo funciona?

- Predicción de Demanda: Saber cuántos vehículos necesitarás para un proyecto específico.
- Mantenimiento Predictivo: Identificar problemas mecánicos antes de que ocurran.
- Optimización de Rutas: Reducir el tiempo y los costos de transporte.

6. Logística de Última Milla Reimaginada
La “última milla”, el tramo final en la entrega de un producto, seguirá siendo un reto en 2025. Las soluciones emergentes incluyen:

- Vehículos autónomos para entregas locales.
- Drones para zonas de difícil acceso.
- Centros de distribución urbanos para agilizar el proceso.

7. Mayor Enfoque en la Experiencia del Cliente
Los clientes esperan más. Quieren saber cuándo llegará su pedido y tener la opción de rastrearlo en tiempo real. Las empresas que ofrezcan transparencia y cumplan con las expectativas ganarán ventaja competitiva.

8. Seguridad Como Prioridad
Con más vehículos y datos en juego, también crecen los riesgos. Las flotas en 2025 invertirán en:

- Cámaras de seguridad para monitorear incidentes.
- Protección contra ciberataques en sistemas conectados.
- Capacitación constante para los conductores.

Cómo Prepararte para Estas Tendencias

1. Invierte en Tecnología
No veas el GPS, el IoT o la IA como un gasto, sino como una inversión que te ahorrará dinero a largo plazo.
2. Capacita a tu Equipo
Tus conductores y operadores deben estar al día con las nuevas herramientas y prácticas de sostenibilidad.
3. Haz de la Sostenibilidad una Prioridad
Empieza por pequeños cambios, como optimizar rutas o usar combustibles alternativos.
4. Monitorea las Tendencias
El mundo del transporte está cambiando rápido. Mantente informado para adaptarte rápidamente.

Conclusión: El Futuro Es Ahora
Las tendencias en logística y transporte para 2025 no solo están transformando el sector, sino también abriendo nuevas oportunidades para quienes estén dispuestos a adaptarse. Desde la digitalización hasta la sostenibilidad, cada cambio representa una oportunidad para mejorar la eficiencia y reducir costos.

1.6 ASPECTOS SOCIAL.

Con el transporte escolar, más de 4.000 estudiantes de Pereira pueden llegar seguros a las aulas de clase.4

Todas las mañanas, sobre las 6:30 a.m., y mientras calienta el carbón en su puesto de venta de arepas, doña Rectalina Gañán le da la bendición, el abrazo y el beso a su hija Alexandra antes de subirse a la ruta que la llevará a la Institución Educativa rural de El Retiro, en el corregimiento de Morelia.

Como Alexandra, son más de 4.000 estudiantes de la zona rural, algunos con discapacidad, que se están beneficiando del transporte escolar desde el primer día de clases, una estrategia de la Secretaría de Educación que garantiza el acceso y la permanencia educativa.

“Estamos muy agradecidos con el alcalde Mauricio Salazar, porque este año no les ha tocado caminar a los niños, ya que siempre se demoraba en iniciar el transporte; es una gran ayuda y tranquilidad”, expresó doña Rectalina.

---

[4] https://www.pereira.gov.co/publicaciones/9177/con-el-transporte-escolar-mas-de-4000-estudiantes-de-pereira-pueden-llegar-seguros-a-las-aulas-de-clase/
https://elpereirano.com/2025/01/28/el-sena-paga-por-estudiar/

“Me encanta, es seguro y puedo llegar tranquila y a tiempo al colegio”, agrega, por su parte, su hija Alexandra Gañán.

El rector de la Institución Educativa El Retiro, Eduardo Augusto Cardona Ortiz, destaca dicha estrategia en beneficio de los alumnos y padres de familia. “Estamos ubicados en zona rural, de difícil acceso, y es muy importante poder contar con este servicio porque evita la deserción”.
El secretario de Educación de Pereira, Carlos Jairo Bedoya Naranjo, resaltó el compromiso del Alcalde con la educación y una muestra de ello es que toda la comunidad educativa pudiera contar con el Programa de Alimentación Escolar, conectividad, transporte, servicio de vigilancia y aseo, desde el primer día de clases.

Lo anterior garantiza condiciones dignas y adecuadas pensando en el bienestar de todos los estudiantes y apoyo en sus procesos de formación.

A través de la ‘Canasta Educativa’, la Alcaldía de Pereira invierte más de $3.800 millones en garantizar el servicio del transporte escolar, priorizando estudiantes de la zona rural o con algún tipo de discapacidad.

El Sena, clave en la formación técnica y tecnológica en Colombia, ofrece el «Apoyo de Sostenimiento» para ayudar a estudiantes de estratos 1 y 2 con gastos económicos

Un subsidio económico para los estudiantes

El «Apoyo de Sostenimiento» es una iniciativa del Sena que busca garantizar la permanencia de los estudiantes en sus programas de formación técnica y tecnológica, ayudándoles a cubrir los gastos asociados a su educación, como transporte, alimentación y materiales de estudio.

El subsidio del Sena varía según la fase formativa: 50% del salario mínimo en la fase lectiva y 75% en la fase práctica.

Además, los estudiantes que se encuentren en programas universitarios bajo la modalidad de formación técnica o tecnológica también pueden acceder a un subsidio completo de un salario mínimo, equivalente a 1.423.500 pesos. Esta ayuda económica no solo está dirigida a estudiantes de instituciones presenciales, sino también a aquellos que cursan programas virtuales o a distancia, garantizando que el apoyo llegue a una mayor cantidad de jóvenes.

Requisitos para acceder al subsidio del Sena
Para acceder al «Apoyo de Sostenimiento», los estudiantes deben cumplir con una serie de requisitos establecidos por el Sena. En primer lugar, deben estar matriculados en un programa técnico o tecnológico en modalidad presencial, virtual o a distancia. Además, los aspirantes deben pertenecer a los estratos 1 o 2, lo cual asegura que el subsidio llegue a quienes más lo necesitan.

Otro requisito importante es que los estudiantes no deben tener vínculo laboral, contrato de aprendizaje o prácticas remuneradas que representen ingresos económicos. Tampoco pueden haber tenido un condicionamiento de matrícula durante los tres meses previos a la fecha de adjudicación del subsidio. Además, los beneficiarios no deben ser parte de otros programas de apoyo económico, como «Jóvenes en Acción«.

Finalmente, el rendimiento académico es clave para mantenerse como beneficiario del «Apoyo de Sostenimiento». Los estudiantes deben demostrar un buen desempeño en sus estudios, lo cual también garantiza que el subsidio se destine a aquellos que están comprometidos con su formación.

Ventajas de estudiar con el apoyo del Sena
Uno de los mayores beneficios de acceder a este subsidio es la posibilidad de estudiar sin la constante preocupación por los gastos básicos. Para muchos estudiantes de estratos bajos, el apoyo económico del Sena representa una oportunidad para mejorar su calidad de vida y enfocarse completamente en sus estudios. Además, el programa facilita el acceso a formación técnica y tecnológica de calidad, lo que mejora las oportunidades laborales a futuro.

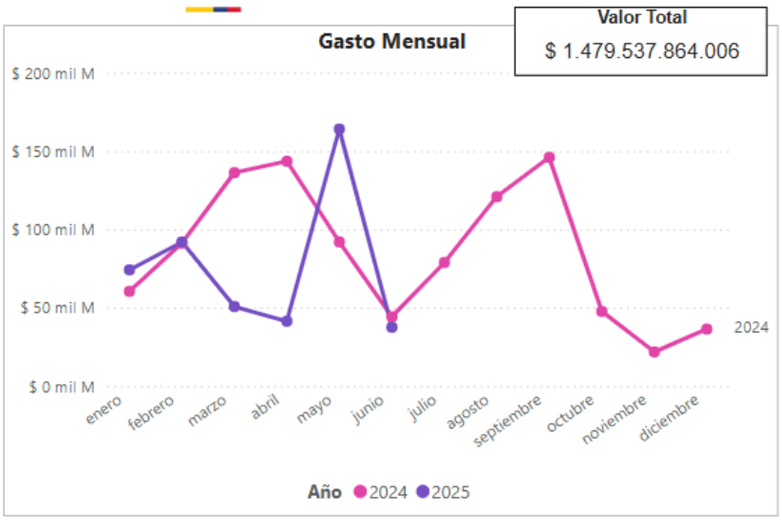
El Sena ha sido reconocido como un motor de formación en Colombia, ofreciendo una gran variedad de cursos y programas en diversas áreas del conocimiento. Al contar con esta ayuda económica, los estudiantes pueden dedicarse a aprender nuevas habilidades y competencias que los preparen para el mundo laboral.

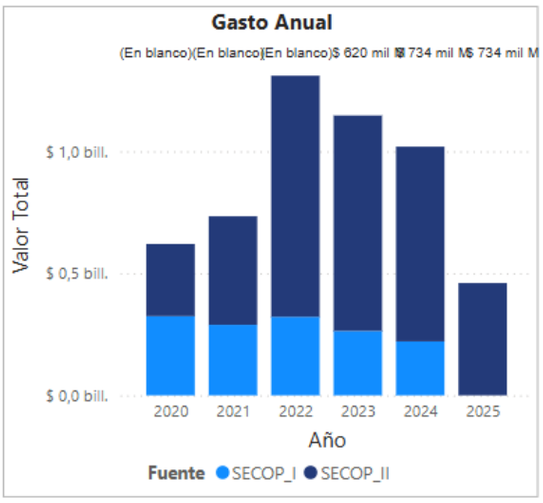
Cómo inscribirse y obtener más información
Si estás interesado en acceder al «Apoyo de Sostenimiento» del Sena, es importante estar atento a las fechas de inscripción, las cuales se publican a través del portal oficial del Sena. Para obtener más información sobre cómo registrarte, puedes ingresar al sitio web Sofía Plus, donde podrás consultar los requisitos, los plazos de inscripción y los pasos a seguir para postularte.

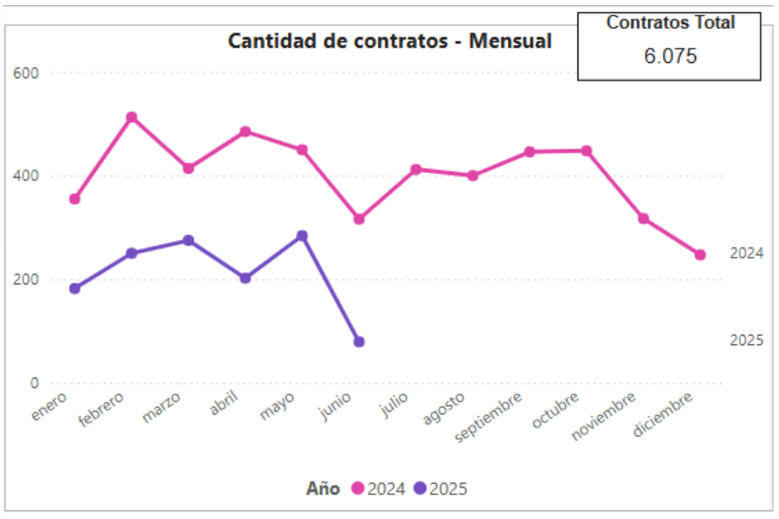
Es fundamental realizar el proceso de inscripción en los plazos establecidos para no perder la oportunidad de recibir este valioso apoyo. Además, en el portal encontrarás información detallada sobre los programas de formación disponibles, lo que te permitirá elegir la opción más adecuada a tus intereses y necesidades.

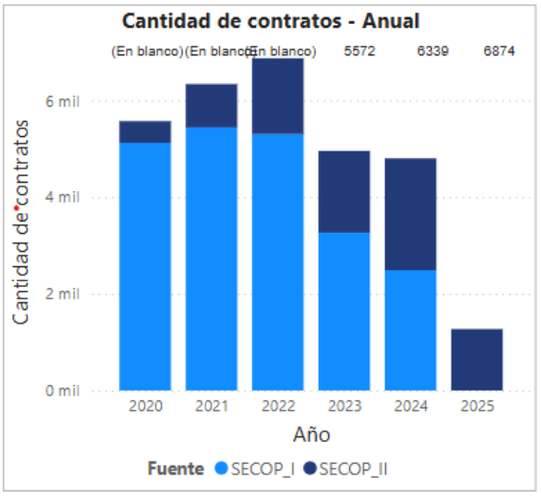
2. ESTUDIO DE LA OFERTA:

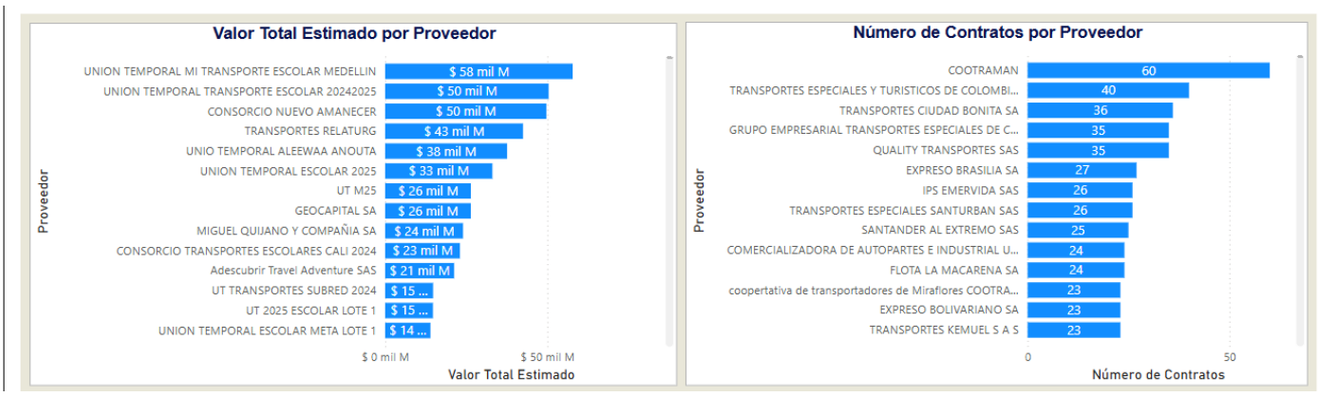
De acuerdo al modelo de abastecimiento estratégico de Colombia Compra se muestra el análisis de oferta del sector de Transporte de pasajeros por carretera, en un rango de tiempo de enero 2024 a 16 de junio de 2025 su movimiento de gasto mensual como anual y de igual manera la cantidad de contratos.











A fin de establecer los requisitos para el presente proceso de contratación el SENA Regional Risaralda a partir de la experiencia con proveedores personas naturales y/o jurídicas, que han participado en anteriores procesos de precotización o selección y cuyos objetos sociales se encuentran relacionados directamente con el objeto en mención, se consideraron algunos de los posibles oferentes así:

Cooperativa multiactiva de transportes especiales y turismo Royal Express, G3 Travel S A S, Aerovan Tours S A S, Grupo Empresarial Transportes Avanza S A S, Borue Group S A S, Transportadores Unidos S A, Global Service Logistics S A S, Conectax S A S, Transportes Especiales Del Café S A S, Transportes Y Operaciones Logisticas S A S, Transportes Especiales Del Otún S A S, Inversiones Proconor S A S, Ades Pereira S A S, Royal Tour Plus S.A.S.

2.1. ACUERDO MARCO DE PRECIOS.

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdo Marco de Precios son contrato celebrado entre uno o más proveedores y Colombia Compra Eficiente, o quien haga sus veces, para la provisión a las Entidades Estatales de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes, en la forma, plazo y condiciones establecidas en este.

Catálogo para Acuerdos Marco de Precios: Ficha que contiene: (a) la lista de bienes y/o servicios; (b) las condiciones de su contratación que están amparadas por un Acuerdo Marco de Precios; y (c) la lista de los contratistas que son parte del Acuerdo Marco de Precios.

Para comprobar si se cuenta con Acuerdos Marco vigentes para la adquisición de los materiales, elementos, bienes e insumos objeto del proceso, la entidad verificó la existencia de los bienes y/o servicios requeridos, mediante consulta de los Acuerdos Marco vigentes y próximos en la Tienda Virtual del Estado Colombiano-TVEC, y hasta el día 16 de junio de 2025, fecha de consulta, si existe Acuerdo Marco de Precios – AMP.

A continuación, se relaciona el Acuerdos Marco de Precios:

Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II
CCE-144-2023
Número de Proceso: CCENEG-068-01-2022
Desde 03/04/2023 hasta 02/10/2025

Se relaciona el cuadro del catálogo con los precios que aplicarían para la zona de Risaralda, donde hallando el promedio se evidencia precios más altos casi por el doble, teniendo en cuenta valor de la hora, la entidad requiere el servicio en horas de la mañana generar un desplazamiento y otro en horas de la tarde, posiblemente varios viajes durante el día, de acuerdo a la necesidad de la formación, y si se revisa el valor del día los valores se elevan al triple.

Código	Modalidad	Zona	Segmento	Nivel de servicio	Vehículo	Unidad	1. UNION TEMPORAL MARCO CCE	2. UNION TEMPORAL MEGA ALIANZA	4. UT BUS-ING	9. UNION TEMPORAL RUTAS COLOMBIANAS	11. UT ALIANZA 87	12. UT ROE 2023	14. UNION TEMPORAL LCT-2023	15. UNION TEMPORAL VST 2023	16. UNION TEMPORAL ANDINO 2023	21. Consorcio Transportes CCE 2	27. UNION TEMPORAL MOVICO	28. UT TAM ESPECIALES	29. UNIÓN TEMPORAL ALIANZA TRANSNACIONAL	31. UNION TEMPORAL CT	35. UNION TEMPORAL VIAJANDO POR COLOMBIA	37. UNION TEMPORAL AG COLOMBIA	PROMEDIO
CI-L4-ES-N1-VB-HR	Vehículos con motor de combustión interna	4	Escolar	1	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural	$ 570.743,00	$ 345.222,00	$ 692.219,00	$ 734.671,00	$ 683.629,00	$ 124.988,00	$ 503.953,00	$ 493.380,00	$ 449.958,00	$ 125.445,00	$ 606.761,00	$ 447.483,00	$ 589.376,00	$ 701.233,00	$ 238.614,00	$ 202.611,00	$ 470.769,25
CI-L4-ES-N1-VB-DR	Vehículos con motor de combustión interna	4	Escolar	1	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural	$ 2.478.749,00	$ 1.915.480,00	$ 3.461.095,00	$ 3.604.750,00	$ 3.507.625,00	$ 624.941,00	$ 1.799.831,00	$ 2.960.292,00	$ 1.736.199,00	$ 1.097.624,00	$ 3.545.121,00	$ 2.147.520,00	$ 3.300.308,00	$ 3.506.165,00	$ 2.181.613,00	$ 1.140.618,00	$ 2.439.258,50
CI-L4-ES-N2-VB-HR	Vehículos con motor de combustión interna	4	Escolar	2	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural	$ 741.994,00	$ 362.484,00	$ 969.107,00	$ 1.009.340,00	$ 970.109,00	$ 151.808,00	$ 604.743,00	$ 532.853,00	$ 449.958,00	$ 143.005,00	$ 843.375,00	$ 514.605,00	$ 920.038,00	$ 941.429,00	$ 286.307,00	$ 345.187,00	$ 615.723,25
CI-L4-ES-N2-VB-DR	Vehículos con motor de combustión interna	4	Escolar	2	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural	$ 3.222.374,00	$ 2.011.254,00	$ 4.845.533,00	$ 5.046.651,00	$ 4.845.523,00	$ 759.038,00	$ 2.139.797,00	$ 3.197.116,00	$ 2.007.284,00	$ 1.251.291,00	$ 4.226.873,00	$ 2.469.654,00	$ 4.665.141,00	$ 4.641.382,00	$ 3.408.771,00	$ 2.309.360,00	$ 3.203.865,19
EL-L4-ES-N1-VB-HR	Vehículos con motor eléctrico o híbrido	4	Escolar	1	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural						$ 166.651,00		$ 644.935,00		$ 156.805,00		$ 585.796,00				$ 202.611,00	$ 351.599,20
EL-L4-ES-N1-VB-DR	Vehículos con motor eléctrico o híbrido	4	Escolar	1	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural						$ 833.255,00		$ 3.869.412,00		$ 1.372.030,00		$ 2.716.620,00				$ 1.140.618,00	$ 1.986.427,00
EL-L4-ES-N2-VB-HR	Vehículos con motor eléctrico o híbrido	4	Escolar	2	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural						$ 192.290,00		$ 773.922,00		$ 178.756,00		$ 644.375,00				$ 345.187,00	$ 426.906,00
EL-L4-ES-N2-VB-DR	Vehículos con motor eléctrico o híbrido	4	Escolar	2	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Ida Zona Rural						$ 961.448,00		$ 4.643.535,00		$ 1.564.114,00		$ 2.988.282,00				$ 2.309.360,00	$ 2.533.347,80

La entidad analizando el acuerdo, considera que los precios son demasiado elevados en comparación con el estudio de mercados que se realizó; buscando cuidar y ser más eficientes con el manejo de los recursos de

la entidad se determina realizar el proceso por la modalidad de mínima cuantía.

Dicho cuadro se anexa dentro del estudio de mercados

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

Para tal efecto se realizó la verificación en la página de Colombia Compra Eficiente https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE,para consultar los procesos similares adelantados por las entidades, obteniendo los siguientes resultados.

NÚMERO DE PROCESO -AÑO	TIPO DE PROCESO-MODALIDAD	ESTADO	ENTIDAD ESTATAL	OBJETO O DESCRIPCIÓN	DIRECCIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO	PRECIO ESTIMADO TOTAL
MC-RM-CISM 025-2020	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA REGIONAL META GRUPO DE APOYO ADMINISTRATIVO	Prestar el servicio especial de transporte terrestre para la movilidad de los aprendices beneficiarios de este apoyo socioeconómico en su proceso de formación profesional integral en el centro de industria y servicios del meta.	CRA 48 #6-40 VILLAVICENCIO META COLOMBIA	$ 55.220.229
MC-TLM-CAG 04-2020	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA TOLIMA 1	Contratar la prestación del servicio especial de transporte terrestre para aprendices de la comunidad educativa del centro agropecuario la granja - el espinal – Sena regional Tolima para la vigencia 2020.	KM 5 VIA ESPINAL - IBAGUE, VEREDA DINDALITO ESPINAL TOLIMA COLOMBIA	$ 87.700.000
C-RSR-CASA 023-2021	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA RISARALDA	Suministrar a monto agotable servicios de transporte terrestre ida y regreso de los aprendices del Centro Atención Sector Agropecuario de la Regional Risaralda a sus sedes durante la vigencia 2021	Carrera 8° No 26-79	$ 60.000.000
MC-RSR-CASA-061-2022	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA RISARALDA	Suministrar a monto agotable el Servicio de transporte terrestre para movilizar aprendices a las sedes del Centro Atención Sector Agropecuario de la Regional Risaralda durante la vigencia 2.022.	Carrera 8° No 26-79	$ 40.000.000
MC-RSR-CASA-008-2023	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA RISARALDA	Suministrar a monto agotable el Servicio de transporte terrestre para movilizar aprendices a las sedes del Centro Atención Sector Agropecuario de la Regional Risaralda durante la vigencia 2.023	Carrera 8° No 26-79	$ 50.000.000
MC-RSR-CASA-012-2024	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SENA RISARALDA	Suministrar a monto agotable el Servicio de transporte terrestre para movilizar aprendices a las sedes del Centro Atención Sector Agropecuario de la Regional Risaralda durante la vigencia 2024.	Carrera 8° No 26-79	$ 70.000.000

4. ACUERDOS COMERCIALES

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

Artículo 2.2.1.2.4.1.1. Aplicación de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación. ***- Modificado por Decreto 1676 de 2016- Las Entidades Estatales deben adelantar los Procesos de Contratación de acuerdo con lo previsto en los Acuerdos Comerciales, cuando estos les sean aplicables****.*

Artículo 2.2.1.2.4.1.3. Existencia de trato nacional. *La Entidad Estatal debe conceder trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno Nacional haya certificado que los oferentes de Bienes y Servicios Nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.*

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en el literal (b) anterior en relación con un Estado en particular, lo cual no es requerido para acreditar las situaciones a las que se refieren los literales (a) y (c) anteriores. Para constatar que los oferentes de Bienes y Servicios Nacionales gozan de trato nacional en un Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública del respectivo Estado para lo cual puede solicitar el apoyo técnico del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y de Colombia Compra Eficiente, dentro de sus competencias legales. (…)(…).

La indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial o no, se encuentra establecida en los estudios y documentos previos, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, y en atención a directrices impartidas por Colombia Compra eficiente, en su Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, “Las Entidades Estatales deben determinar en la etapa de planeación de cada Proceso de Contratación si los Acuerdos Comerciales son aplicables al Proceso de Contratación que están diseñando y en caso de que sean aplicables, cumplir con las obligaciones derivadas de los mismos. Para el efecto, Colombia Compra Eficiente ofrece a los partícipes del Sistema de Contratación Pública el presente manual para ser utilizado como guía para determinar los Acuerdos Comerciales a los cuales está sujeto un Proceso de Contratación. (Versión M-MACPC-14, la cual reemplaza la versión M-MACPC-13)”, de igual forma la información disponible en www.mincomercio.gov.co

ACUERDO COMERCIAL		¿VIGENTE?	LA ENTIDAD ESTA CUBIERTA EN EL ACUERDO COMERCIAL	VALOR A PARTIR DEL CUAL ES APLICABLE EL ACUERDO COMERCIAL PARA ENTIDADES ESPECIALES DEL NIVEL NACIONAL	VALOR DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN SUPERIOR AL UMBRAL DEL ACUERDO COMERCIAL	EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACIÓN	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL	DE APLICARSE EL ACUERDO COMERCIAL PLAZO DE PRESENTACIÓN OFERTAS
ALIANZA DEL PACIFICO	CHILE	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 286.754.038 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.675.403.847	NO	NO	NO	NO APLICA
	PERÚ	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 544.832.673 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.675.403.847	NO	NO	NO	NO APLICA
	MÉXICO	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 286.754.038 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 44.095.402.983	NO	NO	NO	NO APLICA
CANADÁ		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 435.580.321 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.620.713.796	NO	NO	NO	NO APLICA
CHILE		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 287.055.445 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.705.544.496	NO	NO	NO	NO APLICA
COREA		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 401.000.000 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.670.000.000	NO	NO	NO	NO APLICA
ESTADOS AELC (EFTA: SUIZA, NORUEGA, LIECHTENSTEIN E ISLANDIA)		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 735.297.922 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.280.689.315	NO	NO	NO	NO APLICA
ESTADOS UNIDOS		SI	SI	BIENES Y	NO	NO	NO	NO APLICA

			SERVICIOS $ 436.349.451 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.617.834.543				
TRIÁNGULO NORTE (EL SALVADOR GUATEMALA HONDURAS) **HONDURAS N/A**	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 142.350.001 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $142.350.001	SI	NO	SI	10 DÍAS
UNIÓN EUROPEA	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 735.297.922 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.280.689.315	NO	NO	NO	NO APLICA
ISRAEL	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 130.000 DEG SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN 5.000.000 DEG	NO	NO	NO	NO APLICA
COMUNIDAD ANDINA	SI	SI	N/A	SI	NO	SI	El aplicable a la normatividad del país Decreto 1082 de 2022.
COSTA RICA	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 436.349.451 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.617.834.543	NO	NO	NO	NO APLICA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 341.973.443 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 44.456.573.131	NO	NO	NO	NO APLICA
REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 746.344.157 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.705.544.496	NO	NO	NO	NO APLICA

En los casos en que exista Trato Nacional por reciprocidad, la Entidad Estatal debe otorgar a los bienes, servicios y/o proveedores extranjeros, el mismo trato que da a los bienes, servicios y/o proveedores nacionales y en consecuencia dar a esas ofertas el puntaje adicional de que trata la Ley 816 de 2003 y las preferencias en caso de empates de acuerdo con el numeral 1 del artículo 35 de la Ley 2069 de 2020, así como las demás prerrogativas en cabeza de la industria colombiana. Lo anterior, siempre que el oferente del bien o servicio acredite que cumple con la regla de origen del país al que se certificó el Trato Nacional por reciprocidad.
Acuerdos comerciales y trato nacional por reciprocidad | Colombia Compra Eficiente | Agencia Nacional de Contratación Pública

RESUMEN REGISTRO APLICACIÓN TRATO NACIONAL					
PAIS (CONSULTA DE FEBRERO 2023)[5]	**APLICACIÓN TLC**	**INTEGRANTE CAN**	**APLICACIÓN TRATO NACIONAL PARA CONTRATACIÓN - EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL**	**APLICACIÓN TRATO NACIONAL PARA CONTRATACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS**	**CERTIFICADOS DE TRATO NACIONAL POR RECIPROCIDAD**
ARGENTINA	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.07.27_certificado_trato_nacional_argentina_0.pdf
VIETMAN	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.03.31_vietnam_certificado_trato_nal_0.pdf
Indonesia	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.03.31_indonesia_certificado_trato_nal_1.pdf
Ecuador	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.03.31_ecuador_certificado_trato_nal_0.pdf
Nueva Zelanda	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.03.31_nueva_zelanda_certificado_trato_nal_0.pdf
PANAMA	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/22.03.31_panama_certificado_trato_nal_0.pdf
REPÚBLICA DE CHILE	SI	NO	SI	SI	No existe
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	SI	NO	SI	SI	No existe
REPÚBLICA DE EL SALVADOR,	SI	NO	SI	SI	No existe

[5] https://www.cancilleria.gov.co/print/2290

REPÚBLICA DE GUATEMALA Y REPÚBLICA DE HONDURAS					
ASOCIACIÓN EUROPEA DE LIBRE COMERCIO (CONFEDERACIÓN SUIZA, REINO DE NORUEGA, PRINCIPADO DE LIECHTENSTEIN Y REPÚBLICA DE ISLANDIA)	SI	NO	NO	SI	No existe
CANADÁ	SI	NO	SI	SI	No existe
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA	SI	NO	SI	SI	No existe
UNIÓN EUROPEA	SI	NO	SI	SI	No existe
REPÚBLICA DE COREA	SI	NO	SI	SI	No existe
REPÚBLICA DE COSTA RICA	SI	NO	SI	SI	No existe
ECUADOR	SI	SI	SI **(1)**	SI	http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/comunidad-andina

5. ANÁLISIS DE RIESGO Y FORMA DE MITIGARLO: El análisis de riesgo del presente proceso y las alternativas para mitigar cada riesgo se encuentran contenidos en anexo 3 matriz de riesgo.

Se expide en Pereira a los 19 dias del mes de junio 2025

JHON ALEXANDER MARIN MENDOZA

Firmado digitalmente por JHON ALEXANDER MARIN MENDOZA
Fecha: 2025.08.20 15:19:44 -05'00'

JHON ALEXANDER MARIN MENDOZA
Subdirector (E)
Centro Atención Sector Agropecuario
Regional Risaralda

Proyectó: Juliana Franco Cruz, Profesional Analisis del sector y estudio de mercados