ANALISIS DEL SECTOR

OBJETO: SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LOS CENTROS EDUCATIVOS RURALES DEL MUNICIPIO DE SAN LUIS MEDIANTE EL USO DE VÍAS TERCIARIAS Y SECUNDARIAS DE ACUERDO CON EL CONVENIO N° 25AS151F2327 SUSCRITO ENTRE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE ANTIOQUÍA Y EL MUNICIPIO DE SAN LUIS, QUE BUSCA GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA EQUITATIVA Y DE CALIDAD ASÍ COMO FOMENTAR OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE PERMANENTE PARA TODOS.

SAN LUIS, AGOSTO DE 2025

INTRODUCCIÓN

La función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de las Entidades Estatales y a obtener el mayor valor por el dinero público. Las Entidades Estatales deben entender claramente cuál es su necesidad y cómo pueden satisfacerla, por lo cual, deben conocer y entender cómo y con quién pueden establecer la relación que permite satisfacer la necesidad identificada. Para el efecto es necesario que las Entidades Estatales conozcan el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad.

Entender el mercado del bien o servicio que la Entidad Estatal pretende adquirir permite diseñar el Proceso de Contratación con la información necesaria para alcanzar los objetivos de eficacia, eficiencia, economía, promoción de la competencia y manejo del Riesgo

En desarrollo de lo señalado en el **Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del decreto 1082 de 2015**, el Análisis relativo al objeto del Proceso de Contratación, por parte de las entidades Estatales estarán conformados por las siguientes perspectivas, dejando constancia de este análisis en los Documentos del Proceso contractual.

- **LEGAL**
- **COMERCIAL.**
- **FINANCIERA.**
- **ORGANIZACIONAL.**
- **TECNICA.**
- **ANALISIS de RIESGOS**

PERSPECTIVA LEGAL

La normatividad aplicable en la que se involucran los actores del presente proceso de contratación es la siguiente:

1. Ley 80 de 1993, por medio de la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
2. Ley 1150 de 2007, Se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.
3. **Decreto 1082 de 2015**, Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
4. Estatuto Antitrámites Decreto 19 de 2012, Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
5. Decreto 1464 de 2010, Por el cual se reglamenta parcialmente la ley 1150 de 2007 en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes a cargo de las Cámaras de Comercio y se dictan otras disposiciones.

6. Ley 489 de 1998 Organización y Funcionamiento de la Administración Pública.
7. Ley 816 de 2003 Apoyo a la industria Nacional.
8. Ley 1474 de 2011, por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
9. Ley 1437 de 2011, por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
10. Decreto 1372 de 1992, reglamentario del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.
11. Decreto 111 de 1996, compilación de normas que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto.
12. Ley 1607 de 2012, Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones.
13. Decreto 0862 de 2013, por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1607 de 2012

ASPECTOS GENERALES

El servicio de transporte público automotor terrestre especial se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, en el cual se define corno aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esa modalidad, a un grupo específico de personas para nuestro caso estudiantes que requieren un servicio expreso y que para todo evento se hará con base a un contrato entre la empresa de transporte y el grupo específico de usuarios.

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

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

El transporte de escolares cuenta con normas específicas expedidas por el ministerio de transporte: decreto 348 de 2015, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. en donde se señalan las condiciones en que se debe prestar el servicio de transporte escolar.

PERSPECTIVA COMERCIAL

El presente es el consolidado del estudio del sector Económico (Mercado) realizado para la contratación de "**SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LOS**

CENTROS EDUCATIVOS RURALES DEL MUNICIPIO DE SAN LUIS MEDIANTE EL USO DE VÍAS TERCIARIAS Y SECUNDARIAS DE ACUERDO CON EL CONVENIO N° 25AS151F2327 SUSCRITO ENTRE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE ANTIOQUÍA Y EL MUNICIPIO DE SAN LUIS, QUE BUSCA GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA EQUITATIVA Y DE CALIDAD ASÍ COMO FOMENTAR OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE PERMANENTE PARA TODOS" fue realizado mediante la cotización de los ítems con diferentes proveedores del mercado; igualmente se promedió con el histórico de precios contratados durante la pasada y la presente administración tomando como referente los años (2023 - 2025).

El transporte urbano en Colombia ha sido tradicionalmente manejado por una gran cantidad de empresas comerciales privadas en todos los rincones del país. La autoridad de transporte asigna rutas a las diferentes empresas con una variedad de vehículos (buses, busetas, microbuses o colectivos) de acuerdo con la necesidad o el estado de la vía.

El transporte en Colombia está regulado dentro de las funciones del Ministerio de Transporte, el cual lleva procesos junto con la autoridad ambiental (Ministerio de Ambiente y Desarrollo sustentable), la Unidad de Planeación minero- energética, la empresa ECOPETROL, el Ministerio de Minas y Energía y otras entidades de índole estatal. Respecto del sector de infraestructura el cual es coyuntural con el sector transporte, se tiene lo siguiente conforme el grafico que se muestra a continuación:

ANALISIS ECONOMICO.

El Municipio de San Luis (Antioquia), como Entidad territorial fundamental de la División Político Administrativa del Estado servirá de manera eficiente, eficaz y efectiva a la comunidad, generando el desarrollo social, físico, económico, ambiental e institucional, fundamentado en gestionar, liderar y planificar procesos que apunten a mejorar el nivel, la calidad y la esperanza de vida de la comunidad, garantizando la participación ciudadana, el manejo adecuado, eficiente, equilibrado y transparente de sus recursos para satisfacer las necesidades básicas de la población sanluisiana.

Los usuarios, dejan ver que el sector de transporte requiere cambios. Estudios realizados para el sector demuestran, que el esquema empresarial existente es ineficiente al promover la competencia de los operadores en las vías recogiendo pasajeros (competencia en el mercado) y no por las rutas que prestarían el servicio bajo unos parámetros de calidad y servicios preestablecidos (competencia por el mercado). La autoridad local otorga permisos a las Empresas de Transporte Público para operar las rutas y éstas, a su vez, afilian los vehículos requeridos, sin ejercer mayor control durante la prestación del servicio y devengan de acuerdo a la cantidad de afiliados. Los propietarios de dichos vehículos afiliados perciben una renta fija por parte de los conductores, quienes ganan por pasajero recogido, provocando lo que comúnmente se conoce como la "guerra del centavo" (...). Además de congestión, bajo este modelo el conductor no tiene estímulos claros para mejorar la técnica de conducción con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros, si no lo contrario.

Según el Fondo de Prevención Vial, cerca del 40% de los accidentes de tránsito urbano involucran vehículos de transporte público. Como consecuencia de lo anteriormente descrito, la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la congestión reduce sensiblemente la productividad de la economía urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global; y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud y a la propiedad de las personas.

La globalización de las economías es una realidad que exige de los países un esfuerzo para optimizar sus procesos productivos, siendo la disponibilidad y accesibilidad de los bienes una condición necesaria para lograr una mayor competitividad en el contexto internacional, razón por la cual las infraestructuras y los servicios de transporte deben ser eficientes, rentables, confiables y ecológicamente sostenibles

Ahora bien como se manifestó anteriormente, el Transporte es un servicio público regulado por el Estado, con base en el Decreto 1079 de 2015, y para ello se requiere de la operación con empresas debidamente habilitadas para el servicio especial y transporte terrestre de pasajeros, para que la población del municipio se beneficie de un servicio público acorde con la normativa con empresas de servicio mixto o intermunicipales.

Actualmente en el Departamento de Antioquia tiene habilitadas empresas de transporte de servicio especial y transporte terrestre de pasajeros, que permiten desarrollar y suplir las necesidades del servicio planteado para el Municipio de San Luis.

El transporte escolar es uno de los factores derivados de esta situación económica, que junto con otros como el bajo rendimiento académico debido al ausentismo de los estudiantes de escasos recursos y la descomposición familiar y social, incide en esta tendencia negativa en la eficiencia del sistema. Como alternativas a la solución de esta problemática se busca subsidiar de manera focalizada, los factores asociados a la calidad de la educación y la eficiencia interna del sistema educativo.

Por lo anterior, la administración Municipal ve la necesidad de contratar con una persona natural o jurídica, consorcio o unión temporal que no se encuentren incursos en ninguna causal de inhabilidad o incompatibilidad para contratar con el Municipio, a presentar oferta para suscribir con el ente territorial, contrato para la Prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, cubriendo el área rural, para el traslado de estudiantes de las instituciones educativas oficiales del Municipio de San Luis

PERSPECTIVA TECNICA

Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente
2. En ningún caso se admitirán pasajeros de pie.
3. Cada pasajero ocupará un (1) puesto.
4. El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.
6. Mantener vigente las pólizas de seguros.
8. En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.
9. Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.
10. Recoger los estudiantes desde el lugar que se estipule, iniciando el recorrido a la hora establecida, el recorrido termina en el lugar donde inicio, de acuerdo al cuadro que se describe en el ítem denominado alcance del objeto contractual
11. Garantizar la calidad del servicio contratado.
12. Mantener los documentos de los vehículos y del conductor al día (SOAT, Revisión técnico mecánica y de gases, licencia de conductores y demás que contemple la normatividad vigente
13. Suministrar el combustible para los vehículos, en horarios diferentes a los establecidos para las rutas
14. En caso de presentarse algún daño en los vehículos o de requerirse su reparación deberá estar en condiciones de suministrar transitoriamente al o los vehículos en reposición, con las mismas condiciones y características de tal manera que garantice el servicio de transporte a los estudiantes
15. Los vehículos deben estar dotados de equipo de carretera reglamentario y cumplir con todas las disposiciones legales contempladas por la Ley
16. La empresa contratista debe asumir y responder por los daños que se causen a terceros con los vehículos durante la presentación del servicio, para lo cual deberá tener vigentes las pólizas exigidas en el contrato, responsabilidad contractual y extracontractual
17. No llevar sobrecupo en el vehículo.
18. Darle un excelente trato a los alumnos en los recorridos desde la vivienda hasta las respectivas instituciones educativas. En caso que se presenten quejas de algún conductor, por maltrato físico o verbal hacia los estudiantes, docentes o comunidad educativa, el supervisor del contrato se verá en la obligación de solicitar cambio del conductor del vehículo
19. Informar de manera oportuna las anomalías que se presenten en cada uno de los recorridos
20. Mantener el orden al interior del vehículo.
21. Tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los alumnos, mientras permanezcan en el vehículo.
22. Mantener en perfecto estado mecánico el vehículo donde se transporte los alumnos.

ANALISIS DE LA DEMANDA

Son las entidades públicas de la Nación quienes ofertan hacia el mercado, las necesidades a suplir en materia de transporte escolar de interés y beneficio público, estas Entidades del sector Público son las que se enumeran en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993, así:

"Artículo 2º.- De la Definición de Entidades, Servidores y Servicios Públicos. Para los solos efectos de esta Ley:

1o. Se denominan entidades estatales:

a. La Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el Distrito Capital y los distritos especiales, las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, los territorios indígenas y los municipios; los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), así como las entidades descentralizadas indirectas y las demás personas jurídicas en las que exista dicha participación pública mayoritaria, cualquiera sea la denominación que ellas adopten, en todos los órdenes y niveles.

b. El Senado de la República, la Cámara de Representantes, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, la Contraloría General de la República, las contralorías departamentales, distritales y municipales, la Procuraduría General de la Nación, la Registraduría Nacional del Estado Civil, los ministerios, los departamentos administrativos, las superintendencias, las unidades administrativas especiales y, en general, los organismos o dependencias del Estado a los que la ley otorgue capacidad para celebrar contratos..."

Experiencia de la Entidad en la contratación de procesos similares

Se busca recopilar la experiencia adquirida por la entidad a lo largo de los procesos similares que se han adelantado, así como las lecciones aprendidas; situaciones estas que han sido un parámetro indispensable a la hora de la estructuración de los nuevos procesos de selección.

El Municipio tendrá en cuenta las condiciones en las cuales ha adquirido en el pasado, (Teniendo en cuenta las variaciones en la normatividad contractual) el bien o servicio objeto del presente Proceso de Contratación, y objetos similares o iguales cómo lo han adquirido otras Entidades Estatales.

Analizando el comportamiento de las contrataciones anteriores en materia de servicios de transporte escolar, se ha tenido en cuenta como modalidad predominante la Selección Abreviada de acuerdo al presupuesto asignado. Conforme a los archivos del Municipio y el análisis del presente estudio del sector, se concluye que los proveedores que evaluara el Municipio de San Luis, deben acreditar experiencia como proveedor en la prestación del servicio de transporte con certificaciones de contratos celebrados y ejecutados con entidades estatales o privadas que garanticen una efectiva prestación del servicio.

ANALISIS DE LA OFERTA SECTOR TRANSPORTE

Pueden participar en el **proceso selección abreviada** todas las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, los consorcios y uniones temporales y demás formas asociativas legalmente constituidas, cuyo objeto social cubra las actividades necesarias para cumplir con el

objeto del presente proceso de Selección, que no estén incursos en las prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades consagradas en el ordenamiento legal Colombiano.

Los proponentes indicarán si su participación es a título de consorcio o unión temporal, y en el último caso señalarán los términos y la extensión de su participación en la presentación de la propuesta y en la ejecución del contrato, esto es, indicando cuales de las obligaciones contractuales habrán de ejecutar, e indicando el porcentaje de participación en el mismo, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1º del artículo 7 de la Ley 80 de 1993, los cuales no podrán ser modificados sin el consentimiento previo del municipio.

Los miembros del consorcio o de la unión temporal y demás formas asociativas legalmente constituidas, deberán designar la persona que, para todos los efectos, representará al consorcio o unión temporal y señalarán las reglas básicas que regulen las relaciones entre ellos y su responsabilidad, de conformidad con lo señalado en el parágrafo 1º del artículo 7º de la Ley 80 de 1.993.

Ninguna entidad territorial en el país cuenta con un parque automotor que le permita transportar a los alumnos de las entidades oficiales desde sus hogares hasta estas, lo que las obliga a contratar el servicio público especial de transporte terrestre para ello, en los casos en donde hay difícil acceso por condiciones geográficas o donde hay población vulnerable y de escasos recursos con imposibilidad de proporcionar a sus hijos un medio seguro para llegar hasta sus colegios, por carencia de recursos económicos.

Teniendo como marco normativo de base el Decreto 174 de 2001; El servicio público integral de transporte terrestre automotor especial en el municipio de San Luis, es prestado en su mayoría por Cooperativas. La estructura empresarial en el mercado analizado, consta mayoritariamente de empresas afiliadoras o Asociativas, en atención a que no cuentan con infraestructura física suficiente, por lo que los propietarios de los vehículos participan de una forma activa en la actividad de transporte especial, porque además de realizar la inversión en la compra del vehículo, asumen el riesgo de la demanda y de la operación.

Las empresas legalmente constituidas que están habilitadas por el Ministerio de Trasporte para operar, en el sector del oriente antioqueño son escasas, por lo tanto, en la gran mayoría de los municipios de sexta categoría el servicio es prestado por las empresas transportadoras.

Por último y para terminar el análisis en cumplimiento del deber impuesto a las Entidades Públicas por el Decreto 1082 de 2015, hacemos referencia a los **proceso selección abreviada** de los cinco años convocados por el municipio y que han servido para acumular experiencia, retroalimentando el proceso con los aportes hechos por los Proponentes a través de las observaciones y sugerencias formuladas a los diferentes pliegos de condiciones y evaluaciones. Los citados procesos están publicados en el Secop/Colombia compra eficiente y por razones prácticas hacemos la remisión dadas las dificultades para registrarlos en este documento por el volumen de datos de los archivos.

PERSPECTIVA FINANCIERA

El objeto de la verificación financiera es validar si los proponentes cuentan con la capacidad financiera exigida en los Pliegos de Condiciones. De conformidad con lo establecido en el numeral 15 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, Artículo 6 la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, la capacidad jurídica y la solidez financiera serán objeto de verificación sin calificarse en cuanto no son factores de comparación de las ofertas y por lo tanto, podrán complementarse en los términos que establezcan las citadas normas.

Todos los proponentes que demuestren interés en participar en el presente proceso de contratación, deberán estar inscritos en el Registro Único de Proponentes y este mismo deberá operar de conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 (Régimen de transición – Decreto 0734 de 2012). Acorde con lo establecido en el Artículo 6.3 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015 (Régimen de transición – Decreto 0734 de 2012) cuando se renueve o actualice el Registro Único de Proponentes, la información que se modifica estará vigente hasta que el acto de inscripción correspondiente de la nueva información quede en firme.

Se considera que el oferente cumple con la capacidad financiera solicitada por el Municipio y que está habilitado para continuar en el proceso, si obtiene en cada indicador.

PROYECTO ESPECÍFICO

El contratista, deberá tener ubicación en el mercado colombiano.

De conformidad con lo establecido en el **Artículo 2.2.1.1.1.5.3.** del **decreto 1082 de 2015** la experiencia acreditada, será verificada directamente en el registro único de proponentes, para lo cual, los oferentes deberán acreditar en el Registro un total de tres contratos identificados cada uno en el tercer nivel del clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas que estandarizan productos y servicios (UNSPSC.) así:

CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
78111800	Transporte de pasajeros por carretera
25101500	Vehículos de pasajeros

ANALISIS DEL RIESGO

La política para el manejo del riesgo contractual del Estado para los diferentes procesos, consagra como principio rector, que estos corresponden a las Entidades Estatales, las cuales deben asumir sus propios riesgos por su carácter público y el objeto social para el que fueron creadas o autorizadas y, a los contratistas, aquellos riesgos determinados por el objeto que persiguen en el cumplimiento de su actividad; siendo entonces la asignación adecuada una herramienta que minimiza el costo de la mitigación del riesgo, logrando asignar cada riesgo a la parte que mejor lo controla; se debe contemplar la matriz de riesgos que se anexa, la cual deberá incorporarse en el Proyecto de Pliego de Condiciones, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015.

La tipificación, estimación y asignación de los riesgos previstos, debe constar en el pliego definitivo, así como la justificación de su inexistencia en determinados procesos de selección en los que por su objeto contractual no se encuentren. La presentación de las ofertas implica la aceptación, por parte del proponente, de la distribución de riesgos previsibles efectuada por la entidad en el respectivo pliego.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, durante la etapa de publicación de los estudios previos y proyecto de pliego de condiciones, los interesados deberán pronunciarse sobre la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles, realizada por el municipio de San Luis, con el fin de ser revisados y establecer su distribución definitiva.

Los riegos previsibles no considerados por el Municipio de San Luis, y que hayan sido aceptados como producto de las observaciones, serán incluidos en el pliego de condiciones definitivo.

RIESGOS PREVISIBLES

Para los efectos del presente proceso de selección, se consideran riesgos previsibles:

a) Modificación de los viajes
b) Falta de idoneidad del personal empleado como conductor
c) Vehículos utilizados
d) Incumplimiento de obligaciones laborales
e) Financiero
f) Cambios normativos o de legislación tributaria
g) Hurto y vandalismo
h) Accidentes de trabajo

RIESGOS IMPREVISIBLES

Se consideran riesgos no previsibles, por la incertidumbre de su ocurrencia, los de fuerza mayor, caso fortuito o hechos de terceros, tales como desastres naturales, actos terroristas, guerras, asonadas o eventos que alteren el orden público.

DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS

RIESGO	TIPIFICACIÓN	ASIGNACIÓN	
		Municipio	Contratista
Modificación de los viajes	Ocurre cuando se presentan efectos originados por cambios necesarios para la correcta ejecución de los viajes proyectados	X	

Falta de idoneidad del personal empleado como conductor	Ocurre cuando un conductor no ejecuta sus actividades conforme a las especificaciones, poniendo en riesgo la oportuna entrega de los servicios.		X
Vehículos utilizados	Son los efectos derivados de la falta de capacidad o eficiencia de los Vehículos utilizados para la ejecución de los servicios, o la poca disponibilidad requerida para el cumplimiento del plazo contractual.		X
Incumplimiento de obligaciones laborales	Ocurre cuando no se cumplen oportunamente las disposiciones laborales vigentes, relacionadas con el personal vinculado a los servicios de transporte.		X
Financiero	Se deriva de los efectos provenientes de las variaciones de las tasas de interés, de cambio, devaluación real y otras variables del mercado, frente a las estimaciones iníciales del Contratista, que puedan afectar las utilidades esperadas o generar pérdidas.		X
Cambios normativos o de legislación tributaria	Ocurre por la expedición de normas posteriores a la celebración del contrato, que impliquen un nuevo componente técnico o efectos tributarios que varían las condiciones económicas inicialmente pactadas.	X	
Hurto y vandalismo	Se refiere a los efectos desfavorables o cualquier daño, perjuicio o pérdida de los bienes a cargo del Contratista, causados por terceros diferentes al Municipio de San Luis.		X

Accidentes de trabajo	Ocurre cuando un trabajador o cualquier persona ajena al servicio de transporte, sufre algún tipo de lesión o daño a su integridad física, mental o moral.		X

De acuerdo con la distribución anterior, no procederán reclamaciones del Contratista, basadas en la ocurrencia de alguno de los riesgos asumidos por él, y, en consecuencia, el Municipio de San Luis, no hará ningún reconocimiento, ni ofrecerá garantía alguna, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el Contrato.

Suscribe,

CARLOS ALEXANDER BETANCUR CALLE
Secretario de Gobierno y Servicios Administrativos