ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

Por medio del presente, el suscrito: **ALVARO MIGUEL MARTIN BAEZ PARRA– SECRETARIO GENERAL**, con fundamento en lo consagrado en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto No 1082 de 2015 y Manual – Guía para la elaboración de estudios del sector Expedido por Colombia Compra Eficiente, por medio del presente documento se deja constancia de los factores que se constituyen en el análisis del sector económico referente al contrato de prestación de servicios, cuyo objeto será **"PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE**, dentro del cual se considerarán los siguientes aspectos acordes con la proporción al valor del proceso de contratación, la naturaleza del objeto a contratar, el tipo de contrato y a los riesgos identificados para el proceso de contratación.

1. GENERALIDADES:

TIPO DE CONTRATO	Prestación De Servicios
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Selección Abreviada Por Subasta Inversa (Artículo 2.2.1.2.1.2.2 Decreto 1082 de 2015).
Objeto:	**"PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE".**

2. ASPECTOS GENERALES

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL

El servicio de Transporte público automotor terrestre especial se encuentra reglamentado bajo el decreto 174 de 2001, en el cuál se define como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad a un grupo de personas, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y el grupo específico de usuarios.

Durante el año 2015, el sector transporte exhibió un crecimiento del 3.5% anual, desacelerándose frente al 4.2% observado en 2014, según las cuentas nacionales del DANE (ver gráfico adjunto). Cabe destacar que, dicho resultado es superior al registrado por toda la economía (3.1%), gracias a las mayores inversiones en infraestructura de transporte que se han venido haciendo en los últimos años, pasando del 1.6% al 3% del PIB.

Sin embargo, superar el rezago del país en materia de infraestructura requerirá de mayores inversiones, por lo que se ha venido resaltando la importancia de alimentar continuamente el pipeline actual de proyectos. Por ejemplo, las mediciones internacionales muestran que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta los peores registros de la Alianza del Pacífico a nivel de infraestructura vial (2.7) y férrea (1.4), ver cuadro adjunto.

Al analizar el desempeño del sector por modo de transporte, se observa que el modo aéreo registró el mayor crecimiento en 2015, expandiéndose un 9.2% anual (vs. 7% un año atrás) . Allí, la menor movilización aérea de carga (3.5% en 2015 vs. 4.8% en 2014), por cuenta de la caída en los volúmenes importados por este modo (pasando del +4.2% al -3.8% en el período de análisis), logró ser contrarrestada por la dinámica de la movilización aérea de pasajeros (10.2% vs. 8.1%).

En este último caso, el transporte de pasajeros nacionales (10.1% en 2015 vs. 6.3% en 2014) se vio en gran medida impulsado por la marcada devaluación de la tasa de cambio peso-dólar del 37% promedio anual en 2015, sustituyendo los viajes internacionales. Ello, a su vez, abarató los costos de viaje de los extranjeros, por lo que la movilización de pasajeros internacionales continuó expandiéndose a ritmos satisfactorios del 10.5% anual en 2015 (vs. 12.2% un año atrás), donde ha sido clave la buena dinámica del

sector turismo en los últimos años. Lo anterior, gracias a factores como: i) mejo-ras en materia de seguridad; ii) campañas gubernamentales enfocadas en promover la oferta turística nacional; y iii) mayores inversiones en infraestructura de transporte aérea, permitiendo la incursión de nuevas rutas internacionales (ver Comentario Económico del Día 29 de febrero de 2016).

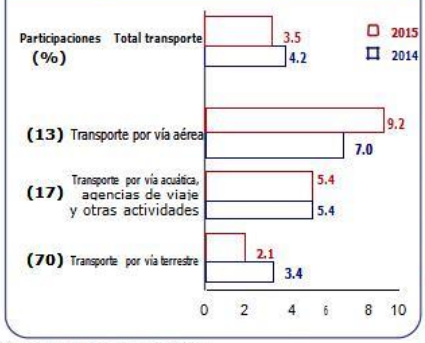
Por su parte, el transporte acuático y las actividades complementarias al transporte lograron mantener su crecimiento inalterado en el 5.4% anual en 2015. Ello es el resultado de efectos encontrados provenientes de, por el lado negativo: i) el menor movimiento de carga internacional por vía marítima, pasando de crecimientos del 5% al 3.9% en el período de análisis (en toneladas), alcanzando los 193 millones de toneladas; la desaceleración de los ingresos de las agencias de viaje (2.7% en 2015 vs. 10% un año atrás), dada la creciente competencia que representan las opciones "online"; y, por el lado positivo: iii) el aumento en los ingresos de las actividades auxiliares al transporte (18.5% vs. 8.5%), siendo consistente con el buen desempeño del transporte aéreo y el incremento de las tarifas denominadas en dólares.

Por último, el transporte terrestre (incluyendo los modos vial y férreo) mostró una desaceleración en su crecimiento hacia el 2.1% anual en 2015 (vs. 3.4% un año atrás). Allí, el transporte de carga se vio afectado por: i) en el modo vial (movilizando el 71% de la carga nacional y el 3% de la internacional), la menor dinámica del comercio propiamente dicho (expandiéndose al 3.4% en 2015 vs. 4.8% un año atrás); y ii) en el modo férreo (movilizando el 27% de la carga nacional, exclusivamente carbón), la contracción en la producción de dicho mineral del -3.3% en 2015 (vs. +3.3% en 2014), afectada por la restricción horaria impuesta por la Corte Constitucional a la operación del tren Fenoco, el cual transporta cerca del 50% del carbón colombiano.

Con relación al transporte terrestre de pasajeros (donde la participación del modo férreo es casi nula) se observó un aumento en la movilización a nivel urbano del 1.4% anual en 2015 (vs. 0.7% de un año atrás), transportando 33.4 millones de pasajeros al día. Ello se explica por la mayor de-manda de los Sistema Integrados de Transporte Masivo, creciendo un 19% anual en 2015, mientras que la del sistema tradicional se contrajo al - 12% en el período de referencia. Por su parte, a nivel intermunicipal se observó una reducción en la movilización de pasajeros del -38% en 2015 frente al +0.7% de un año atrás. Cabe anotar que, en este último caso, se debe descontar el efecto estadístico en contra introducido por la disponibilidad de información, pues en 2014 se tenía registro de 28 terminales de transporte mientras que en 2015 solo se tuvo de 16.

Para 2016, ANIF estima que el PIB real del sector transporte continuará exhibiendo una tendencia de-creciente como la observada en el primer trimestre del año (creciendo un 3.2% anual vs. 5.1% un año atrás). Ello sería principalmente el resultado de una menor dinámica en el transporte terrestre, afectado por: i) el paro agrario y de transportadores del primer semestre del año; y ii) la desaceleración del comercio interno, ante el menor consumo de los hogares (expandiéndose a tasas cercanas al 2% en 2016 vs. el favorable 3.9% observado durante 2015). Esto último, además, afectará la movilización de pasajeros nacionales, más aun teniendo en cuenta la tendencia creciente en el costo de los tiquetes de transporte terrestre intermunicipal y aéreo.

Gráfico 1. Crecimiento del PIB-real del sector transporte
(Variación % anual, 2014-2015)



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

Cuadro 1. Calidad de la infraestructura por modo de transporte 2015-2016
(mínimo: 1 "mala", máximo: 7 "óptima")

	Promedio	Vial	Férreo	Portuario	Aeroportuario
Chile	4.4	4.9	2.4	4.9	5.2
México	4.0	4.3	2.8	4.3	4.7
Alianza del Pacífico	3.6	3.7	2.1	4.1	4.6
Perú	3.2	3.0	1.9	3.6	4.1
Colombia	3.0	2.7	1.4	3.6	4.2

Fuente: cálculos Anif con base en WEF-Global Competitiveness Report (2015-2016).

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

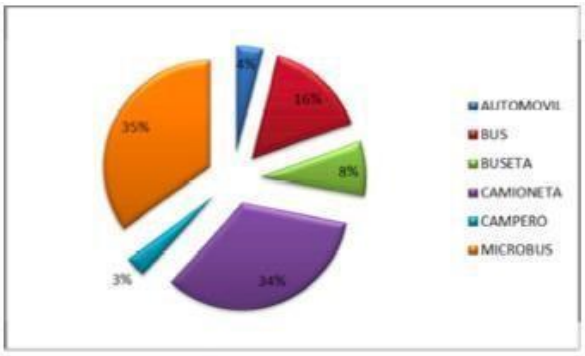
Excepcionalmente, las empresas de transporte especial, pueden suplir deficiencias del parque automotor de las empresas regulares de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencia de equipo, previo contrato escrito suscrito con dichas empresas.

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

La tarea de la Superintendencia de puertos y transporte está limitada por las funciones que le han sido delegadas en lo concerniente a la actividad de la prestación del servicio de transporte especial, según el decreto 101 de 2000, en la medida en que se encarga de inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de Transporte, excepto en materia de prestación de servicio escolar en vehículos particulares, cuya vigilancia continuara a cargo delas autoridades territoriales correspondientes.

De la base de vehículos vinculados, suministrada por el Ministerio de Transporte y cuya fuente es el RUNT, se extrae que la cantidad de vehículos registrados en la modalidad de Transporte especial son 66.067 unidades de las cuáles el 35% son microbuses, el 34% son camionetas, el 16% son buses, el 8% son busetas, el 4% son automóviles y el 3% son camperos, tal como se muestra en la figura.

Figura 1. Distribución del Parque Automotor por Tipo

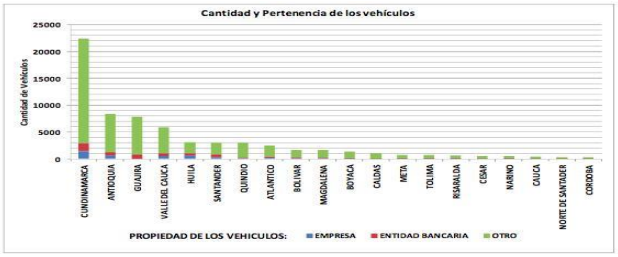


Fuente: RUNT – Ministerio de Transporte.

Para determinar propiedad del parque automotor, se agrupo entres categorías:

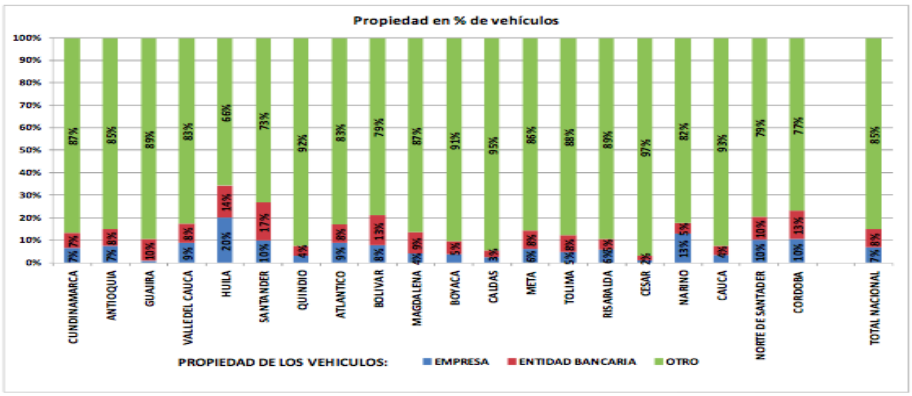
i) los vehículos que son propiedad dela empresa de transporte especial,
ii) los vehículos que están a nombre de una fiduciaria o entidad bancaria y
iii) los vehículos que están a nombre de personas naturales o personas jurídicas distintas de la empresa de transporte especial. La figura siguiente muestra la cantidad y pertenencia de los vehículos por territorial.

Figura 2. Cantidad y Pertenencia de vehículos TE por territorial



Fuente: RUNT – Ministerio de Transporte.

Figura 3. Propiedad en Porcentaje de Vehículos TE



Fuente: RUNT – Ministerio de Transporte.

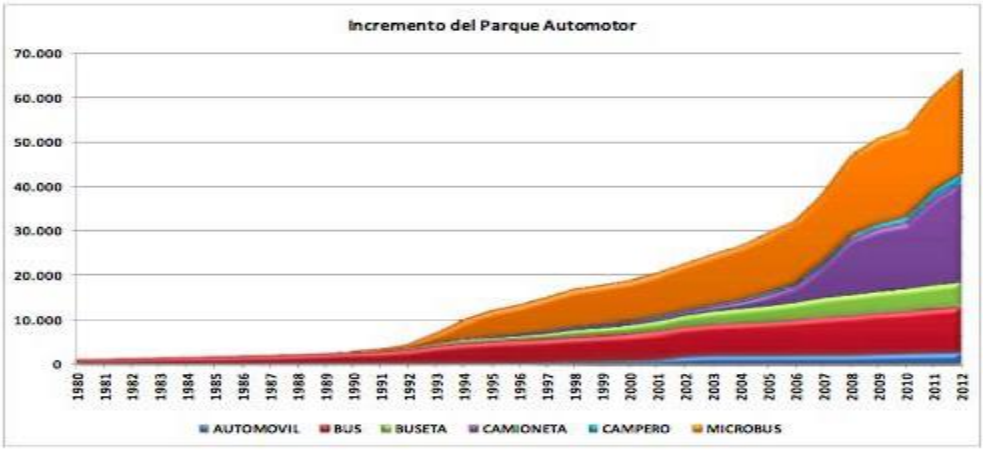
Se observa de las figuras anteriores, que el 85% de propiedad vehicular pertenece a propietarios individuales, mientras que el 8% pertenece a entidades bancarias y fiduciarias, por medio de leasing y otras modalidades de préstamo para la compra de vehículos, y el 7% restante es de propiedad de las empresas.

Lo anterior evidencia el esquema mayoritariamente de afiliación que han desarrollado las empresas.

Los propietarios participan activamente en la actividad de transporte. Además de realizar la inversión, asumen el riesgo de demanda y de operación, siendo responsables de la consecución de los contratos. De hecho el 60% de los propietarios afirmaron que ellos conseguían los contratos, el 36% los consiguen la empresa y el 4% no sabe-no responde.

En cuanto al crecimiento del parque automotor se evidencio un incremento desde el año 2007 al 2012 correspondiente al 51% respecto al total actual, principalmente reflejado en los vehículos de tipo camioneta, que coincide con la nueva normativa referente a la vinculación de camionetas doble cabina, asi mismo los microbuses vienen aumentando desde 1992 con una participación promedio del 8% en cada año.

Figura 4. Incremento del parque automotor especial



Fuente: Elaboración Propia a partir de información del Ministerio de Transporte.

Los vehículos de transporte especial son mayoritariamente nuevos. El parque automotor especial de menos de 5 años tiene una participación del 51% mientras que los que se encuentran entre los 6 y 10 años representan el 18%, e 26% de los vehículos se encuentra en el rango entre los 11 y 20 años de edad, sin embrago el 5% del parque tiene más de 20 años. A pesar de que el porcentaje de vehículos que tienen más de 20 años es relativamente bajo, este es significativo en cuanto al número de unidades (3.954 de las cuales 3.138 son buses y busetas).

3. PERSPECTIVA LEGAL

Uno de los servicios de transporte público regulados, es el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial el cual presta el servicio escolar, empresarial, y turístico. Se han detectado problemas con la prestación de este tipo de servicio, entre los cuales se encuentran deficiente información por parte de las Autoridades para basar decisiones de policita y el control de la operación, incentivo normativo para promover un esquema netamente afiliador que desvirtúa la misión real empresarial, desarticulación de las actuaciones entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y Superintendencia de Puertos y Transporte, habilitación de empresas sin sujeción a la demanda real del servicio, no cumplimiento de la normatividad a nivel empresarial y alta disposición de informalidad de los propietarios de los vehículos, entre otros.

Según el reporte Final de Consultoría "se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte un total de 1121 empresas para prestar el servicio público terrestre automotor especial en el territorio nacional, de las cuales el 31% han sido habilitadas en la Dirección Territorial - DT de Cundinamarca, el 13 % en la DT de Antioquia, el 11 % en la del Val e, el 8 % en la DT de Boyacá y Casanare, mientras el restante 37 % se encuentras habilitadas en las otras 16 territoriales del País. La evolución del número de empresas ha sido importante entre los años 2000 y 2004, en donde se tuvo un aumento de 136 a 918 empresas, que corresponde a un crecimiento de 675 % a una tasa del 61% anual. Posteriormente la tasa de crecimiento anual bajo a 1,5 % hasta el año 2009, pero actualmente va en aumento, registrándose una tasa corresponde al 2,8% anual.

De la base de vehículos vinculados, suministrada por el MT y cuya fuente es el RUNT, se extrae que la cantidad de vehículos registrados en la modalidad del transporte especial son 66.067 unidades de las cuales el 35 % son microbuses, el 34 % son camionetas, el 16 % son buses, el 8% son busetas, el 4 % son automóviles y el 3 % son camperos, tal como se muestra en la figura.

A la luz del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del estado. Es deber del estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio Nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares. En todo caso, el estado mantendrá la regulación, el control, y la vigilancia de dichos servicios…"

Conforme lo establece el artículo 430 del C.S. del T., el servicio público se considera como "…toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente, por personas privadas…"

La esencialidad de un servicio público ha sido definida por la Honorable Corte Constitucional en sentencia C-450 de 1995, de la siguiente forma: "El carácter esencial de un servicio público se predica, cuándo las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad" (…).

En otra providencia, Sentencia C-450 de 1995, la Corte Constitucional estableció que "…las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinados a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)".

Sin embargo, en la citada providencia, la Corte constitucional expreso que: "…la decisión adoptada en el presente proceso solo se contrae a la consideración como servicios públicos esenciales de las actividades a que aluden los referidos literales, pues en cada caso concreto sometido a su consideración la Corte examinará si una determinada actividad, atendiendo a su contenido material, corresponde o no a un servicio público esencial"-

4. ANALISIS DE LA DEMANDA

De acuerdo a lo requerido por la entidad y según las tendencias actuales del mercado, las empresas o personas naturales que pretendan ofertar sus bienes o servicios para el proceso de Selección Abreviada – Subasta Inversa Presencial deberán contar con la experiencia suficiente que pueda garantizar la **PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE.**

Por otro lado, las empresas deben disponer de un equipo humano idóneo y competente que permita la ejecución efectiva del objeto contractual dentro del plazo requerido por la Entidad.

En el mercado colombiano existen muchas empresas solidas con actividades relacionada con la **PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE,** y que a través de su trayectoria se han caracterizado por su cumplimiento dentro de los términos de calidad y eficiencia.

De otra parte, de acuerdo con el Sistema Electrónico de Contratación Pública, varias entidades públicas han adelantado procesos de selección referente al objeto que el municipio pretende contratar. Entre las entidades públicas que lo han desarrollado están:

ENTIDAD	PROCESO	MODALIDAD DE SELECCIÓN	BIEN O SERVICIO.
BOYACÁ - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SUTATENZA	**Número: MST-SASI-009-2023**	SELECCIÓN ABREVIADA-SUBASTA INVERSA	Prestación De Servicios De Transporte Escolar Rural Que Cubra Las Rutas Desde Las Diferente Veredas Hasta Las Instituciones Educativas Para Beneficiar A Los Estudiantes Del Municipio De Sutatenza.
BOYACÁ - ALCALDÍA MUNICIPIO DE GARAGOA	**Número: SUBASTA INVERSA No. AMG-SIP-001-2023**	SELECCIÓN ABREVIADA-SUBASTA INVERSA	Prestar el servicio de transporte escolar especial para los estudiantes del sector rural matriculados en las instituciones educativas oficiales con sede urbana del municipio de GARAGOA – BOYACÁ, con plena autonomía técnica, administrativa y financiera.

5. ANALISIS DE LA OFERTA

PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Quién Vende el Bien o Presta el Servicio? La Entidad Estatal debe identificar los proveedores en el mercado del bien, obra o servicio, así como sus principales características como tamaño empresarial, ubicación, esquemas de producción y comportamiento financiero. Esta identificación permite determinar posibles Riesgos de colusión[1] y también establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno en el mercado. Mientras menos proveedores hay, mayor es el poder de negociación de cada uno de ellos. Esto puede traducirse en precios más altos o condiciones menos favorables para la Entidad Estatal. Para identificar los posibles proveedores es recomendable utilizar bases de datos e información del Sistema de Información y Reporte Empresarial –SIREM–[2]; las bases de datos de las Cámaras de Comercio y de los gremios; y cualquier otro sistema de información empresarial o sectorial disponible en el mercado. Estas bases de datos permiten conocer la información financiera del sector y de algunos de sus miembros en particular, para que la Entidad Estatal pueda establecer los requisitos habilitantes y demás condiciones del	Cualquier persona natural o jurídica que demuestre la idoneidad y experiencia concordante con el objeto del contrato, y que acredite dentro del Registro Mercantil y registro Único de Proponentes poseer el objeto social y actividad económica directamente relacionada con el objeto del contrato y acreditar los siguientes aspectos: 1. Capacidad Jurídica 2. Experiencia 3. Capacidad Financiera 4. Capacidad Organizacional 5. Especificaciones Técnicas Así como contar con la habilitación de Ministerio de Transporte. De otra parte, la oferta del transporte especial, según los datos suministrados por la Subdirección de Tránsito y Transporte del MIT en febrero de 2012, reportan 981 empresas habilitadas por el MIT inscritas en 20 regionales territoriales en la categoría de transporte especial. Colombia tiene una capacidad transportadora potencial de escolares de 43.535103 vehículos tipo bus, buseta, microbús y camioneta y una capacidad medida por unidad de pasajero de 891.788 cupos. La distribución a nivel nacional, de acuerdo con las inscripciones realizadas en las territoriales del MIT, muestra para el Departamento de Cundinamarca, el cual incluye la oferta mínima para la ciudad de Bogotá-Distrito Capital, una concentración de 311 empresas equivalentes a cerca del 32% del total nacional de la oferta de empresas habilitadas para esta categoría de servicio. La territorial de

[1] Acuerdo ilícito entre oferentes para elevar los precios o disminuir la calidad de bienes, obras o servicios que la Entidad Estatal pretende adquirir mediante un proceso competitivo. Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia. Guía Práctica – Combatir la colusión en las licitaciones. Disponible en: http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/articulos/2010/Guia_Contratacion.pdf.

[2] Este sistema contiene la información suministrada por las sociedades del sector real que están sometidas a la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Sociedades.

Proceso de Contratación, teniendo en cuenta las condiciones generales del sector.	Antioquia que incluye la oferta mínima para la ciudad de Medellín se sitúa en segundo lugar con 13.5% correspondiente a 133 empresas. Los datos presentados corresponden a las empresas habilitadas por las territoriales del Ministerio de Transporte; no obstante, las empresas se encuentran habilitadas para prestar el servicio en todo el territorio nacional sin que, necesariamente, la prestación del servicio se circunscriba a la territorial que las ha habilitado. La capacidad transportadora medida en número de vehículos, se encuentra concentrada en la regional Cundinamarca con un 42% del total nacional y corresponde al 1.17% del total del parque automotor de cuatro ruedas a nivel nacional.104 La población del departamento de Cundinamarca y el Distrito Capital constituye 22% del total nacional105 y la población del departamento de Antioquia incluida la ciudad de Medellín corresponde al 13.4% del total nacional106, con lo cual, en principio, 18.356 y 5.065 vehículos, respectivamente, estarían atendiendo la demanda base del servicio especial de estas poblaciones. Uno de los subsectores tradicionales en el cooperativismo colombiano es el de transporte. Las cooperativas que desarrollan esta actividad hacen presencia en casi todo el territorio nacional y mantienen un vínculo muy estrecho con el desarrollo de los municipios donde se ubican. Se deja constancia de las primeras 20 cooperativas por activos (2009). Todos los proponentes que demuestren interés en participar en el presente proceso de contratación deberán estar inscritos en el Registro Único de Proponentes con el fin de que la entidad realice la verificación de los requisitos habilitantes de carácter financiero de conformidad con lo establecido en la subsección 5 del registro único de proponentes, artículo 2.2.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012. Cuando se renueve o actualice el Registro Único de Proponentes, la información que se modifica estará vigente hasta que la nueva información quede en firme: Para la verificación de la capacidad financiera, se tendrá en cuenta la información financiera con corte mínimo al 31 de diciembre de 2016 inscrita, renovada y/o debidamente actualizada en el Registro Único De Proponentes (RUP) para la entrega de la propuesta y cierre del proceso y que se encuentre en firme para la adjudicación del contrato, de conformidad con el decreto 1082 de 2015. En caso de que falte algún indicador o el mismo no haya sido objeto de verificación por la Cámara de Comercio, el proponente deberá aportar certificado del revisor fiscal o del contador, según el caso, en el cual conste cada uno de los valores de los indicadores tomados de la contabilidad, **los cuales deberán tener la misma fecha de corte de los**

	estados financieros verificados por la Cámara de Comercio y en firme que consten en el RUP aportado. **En tales casos, la Entidad tomará los indicadores del certificado del revisor fiscal o del contador debidamente soportados con el Balance General y el estado de resultados,** Para garantizar la participación de las personas extranjeras no inscritas en el Registro Único de Proponentes por no tener domicilio o sucursal en el país, a éstas no se les podrá exigir el requisito de inscripción en el Registro Único de Proponentes. En consecuencia, los citados oferentes deberán aportar la información antes solicitada (indicadores) para verificar su capacidad financiera, el proponente deberá aportar certificado del revisor fiscal o del contador, según el caso, en el cual conste cada uno de los valores de los indicadores tomados de la contabilidad, con fecha de corte mínimo al 31 de diciembre del año 2022 y/o 2023. Las personas extranjeras deberán presentar la certificación firmada por el Representante Legal, acompañada de traducción simple al idioma español, con los valores re-expresados a la moneda funcional colombiana, a la tasa de cambio de la fecha de cierre de los mismos, avalados con la firma de un Contador Público con Tarjeta Profesional expedida por la Junta Central de Contadores de Colombia. La información financiera deberá ser presentada en moneda legal colombiana, por ser ésta la unidad contable por expresa disposición legal. Cuando se trate de Consorcios, Uniones Temporales u otra forma asociativa, los documentos soporte de la información financiera deberán presentarse en los términos señalados en los incisos anteriores, respecto de cada uno de los integrantes.
2. ¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios? La Entidad al determinar los partícipes en la producción, comercialización y distribución de los bienes puede mejorar la eficiencia y la economía de las adquisiciones, disminuyendo en algunos casos el número de intermediarios. La Entidad Estatal debe conocer el proceso de producción, distribución y entrega de los bienes, obras o servicios, los costos asociados a tales procesos, cuáles son las formas de distribución y entrega de bienes o suministro del servicio.	Métodos de producción de los potenciales proveedores. El sistema de transporte interurbano en Colombia adolece de un sinnúmero de problemas que entorpecen la competencia, dificultan la prestación del servicio y representan riesgos para los usuarios del servicio. Este resultado se desprende de un modelo regulado de competencia en la vía, cuya estructura ha permitido la acumulación de una serie de incentivos perversos. En primera instancia, en la situación actual compiten dentro del mercado más de 500 empresas, con importantes diferencias en tamaño y en estructura, lo que a su vez se traduce en una gran heterogeneidad en el servicio prestado. Si bien una de las virtudes de la competencia es la diferenciación del producto, en este caso se ha llegado a una situación en la cual es posible operar sin observar estándares mínimos de calidad del servicio que garanticen adecuadamente la seguridad del usuario. El cumplimiento de estos estándares requiere inversiones en el parque automotor y en tecnología,

Igualmente, la Entidad Estatal debe entender la dinámica del mercado en lo que corresponde a la cadena de producción o distribución o suministro del bien, obra o servicio, así como identificar cuál y cómo es el proceso del bien, obra o servicio hasta llegar al usuario final, el papel que juegan los potenciales oferentes en esa cadena y el ciclo de vida del bien, obra o servicio. Por ejemplo, el proveedor que necesita la Entidad Estatal puede ser proveedor de materias primas, fabricante, importador, ensamblador, distribuidor mayorista, distribuidor minorista, intermediario, transportador, etc. El análisis debe incluir los precios, su comportamiento histórico y las perspectivas de cambios sobre estos.	mantenimiento de los vehículos, capacitación de los conductores, control de la operación y control del recaudo. No obstante, cuando se incumplen los estándares mínimos de la operación se pone en riesgo al usuario, quien en la mayoría de los casos no está en capacidad de diferenciar entre un vehículo en condiciones óptimas y uno de inferior calidad. De acuerdo con el Decreto 171 de 2001, todas las empresas operadoras de transporte público de pasajeros por carretera deben contar con una habilitación y un permiso de operación que otorga el Ministerio de Transporte. Para obtener dicha habilitación, las empresas deberán presentar una solicitud al Ministerio de Transporte que incluya: 1) certificados de existencia y representación legal de la empresa; 2) los contratos de vinculación del parque automotor que no sea propiedad de la empresa; 3) descripción del parque automotor propiedad de la empresa; 4) certificación de la existencia del fondo de reposición del parque automotor; 5) certificación del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa; 6) estados financieros de los últimos dos años; 7) declaración de renta de los últimos dos años; 8) demostración de un capital pagado o patrimonio líquido del valor resultante del cálculo que se haga en función del tipo de vehículos (no debe ser inferior a 300 salarios mínimos); 9) copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual. Una vez otorgada la habilitación, las empresas de transporte deben tomar una póliza de seguros que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Las empresas deben tener una póliza de responsabilidad civil contractual que cubra, por lo menos, los siguientes riesgos: muerte; incapacidad permanente; incapacidad temporal y; gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. Adicionalmente, debe tener una póliza extracontractual que cubra los mismos riesgos. En ambos casos, el monto asegurable para cada riesgo no puede ser inferior a 60 salarios mínimos por persona. Si bien el contrato de transporte, como trasfondo jurídico de la prestación del servicio, se celebra entre un pasajero y una empresa de transporte1 con el fin de que aquel sea traslado por este de un lugar a otro, a cambio de un precio llamado pasaje, es generalizada la intervención de un tercer agente: el propietario de los equipos de transporte. De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, las empresas de transporte pueden incorporar equipos de propiedad de terceros a su parque automotor bajo la figura de la afiliación. La afiliación se materializa a través de la celebración de un contrato de vinculación entre la empresa y el propietario quienes pueden pactar libremente las obligaciones respecto de la operación y administración de los vehículos, pero la terminación del contrato sólo procede en algunos casos previstos por el Decreto y se

	formaliza con un acto administrativo de desvinculación expedido por el Ministerio de Transporte. La ausencia de reglamentación sobre el contenido mismo del contrato de vinculación (afiliación) y las obligaciones que debe adquirir la empresa respecto de los vehículos, ha llevado a que bajo la misma figura de la afiliación las más de 500 empresas del sector se hayan desarrollado bajo uno de tres niveles organizacionales, de acuerdo los vínculos, obligaciones y mecanismos de remuneración que se establecen entre los agentes: empresa, propietario y conductor. Así, algunas modalidades de afiliación no alinean los incentivos de manera correcta para que las empresas busquen ofrecer los mejores estándares del servicio. Empresas que actúan exclusivamente como "planilladoras" no conocen adecuadamente el estado de los vehículos afiliados, en la medida en que sus ganancias se desprenden únicamente de cobrar una tarifa fija a los vehículos por viaje realizado, independientemente del número de pasajeros transportados. En consecuencia, en muchos casos las empresas no son responsables por la calidad del servicio prestado. Otras modalidades de afiliación, en cambio, permiten tener control efectivo sobre la flota y garantizar un mantenimiento adecuado para que el servicio se desarrolle en condiciones adecuadas. Así mismo, los programas de revisión y mantenimiento deben ser realizados de manera independiente por cada uno de los propietarios, por lo que es difícil garantizar un cumplimiento de los estándares mínimos requeridos para prestar un servicio seguro.
3. Producción Colombia Compra Eficiente recomienda a la Entidad Estatal conocer los métodos de producción de los potenciales proveedores. Por un lado, muchos proveedores manejan su Producción únicamente bajo pedido, es decir, tienen poca flexibilidad en caso de alguna adición a un pedido planeado. Esta situación implica que si la Entidad Estatal está comprando un producto que requiere suministro constante, debe realizar pedidos con un margen de inventario de respaldo. Por el contrario, en caso de que el proveedor maneje una producción constante o un inventario de producto terminado disponible para suministrar en todo momento, la Entidad Estatal debe conocer el costo de adquirir productos por fuera de un pedido planeado pues probablemente estos van a ser más altos. Adicionalmente, es importante determinar si existen oportunidades de obtener descuentos por volumen o de	Se trata de un objeto del contrato ya terminado el cual está sujeto a las costumbres de compra y venta normales del comercio con destino al Municipio de guateque, Boyacá.

agregar demanda con otras Entidades Estatales para obtener mejores condiciones.	
4. Distribución La Entidad Estatal debe conocer cómo funciona el transporte y cuáles son los tiempos de entrega que manejan los potenciales proveedores. Conocer el costo de transportar y entregar un producto es decisivo a la hora de determinar la frecuencia prudente de los pedidos o la posibilidad de contratar el servicio de transporte de forma independiente. Adicionalmente, el tiempo de entrega puede brindar información sobre la posibilidad de realizar pedidos de último momento o de urgencia y si es el caso conocer los sobrecostos que puede traer consigo esta situación. En caso de que los tiempos de entrega no sean flexibles, dependiendo del producto, la Entidad Estatal puede contar con inventarios mayores para prevenir el riesgo de desabastecimiento que podría ser crítico en bienes que requieren suministro constante, como la papelería. Por otro lado, existen dos posibilidades en cuanto a la distribución de un bien: a. La Entidad Estatal contrata a un proveedor que tenga la capacidad de suministrar y distribuir el producto en todos los lugares requeridos y maneja los pedidos e inventario de cada lugar. b. La Entidad Estatal cuenta con uno o varios centros de almacenamiento donde el proveedor entrega el pedido y la Entidad Estatal se encarga de distribuir el producto a cada seccional, utilizando transporte propio o contratando el servicio con otro proveedor.	La prestación del servicio se realiza dando cumplimiento a las rutas definidas por la entidad, así mismo seguir los lineamientos y normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y la superintendencia para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Los vehículos deben obedecer a la capacidad contratada y cumplir con las condiciones técnicas para su operación, así mismo el conductor debe contar con las competencias para la operación del vehículo
(i) ¿Los proveedores tienen la capacidad de distribuir el producto en todos los lugares requeridos?	Los proveedores deben tener la capacidad de prestar el servicio en los lugares previamente definidos por la entidad estatal según la necesidad del mismo.
(ii) ¿Cuál es la diferencia de costos entre contratar el transporte y distribución al mismo proveedor del producto o contratar el transporte de forma independiente?	Teniendo en cuenta que mediante el proceso de selección se busca contratar el servicio de transporte escolar a todo costo, este ítem no aplica
(iii) ¿Cuáles son los tiempos de entrega a los diferentes lugares donde se debe suministrar el producto?	El tiempo de entrega será el tiempo de ejecución del contrato. El tiempo de recorrido de cada ruta de servicio de transporte escolar depende directamente de las condiciones topográficas de cada sector
(iv) ¿El producto permite ser almacenado o necesita de condiciones especiales para conservar sus propiedades?	Al ser un servicio este ítem no aplica

(v) ¿El ahorro de comprar en bloque y almacenar (en caso de que la Entidad Estatal cuente con un centro de almacenamiento) es mayor que los costos de distribuir a varios lugares?	Debe tenerse en cuenta que para la entidad es más óptimo adelantar un único proceso contractual que permita seleccionar la oferta más favorable cumpla las condiciones técnicas y jurídicas para la prestación del servicio de transporte escolar de todas las rutas, que realizar un proceso de selección por ruta; con el fin de mejorar el principio de eficiencia administrativa.
(i) El bien o servicio requiere suministro constante, es decir es indispensable para el funcionamiento diario de la entidad estatal y no puede correr el riesgo de desabastecimiento.	La prestación del Servicio de transporte escolar es fundamental garantizar el cumplimiento de las políticas del gobierno Nacional, departamental y Municipal en cuento de deserción escolar y cobertura educativa.
(ii) El bien o producto es perecedero, es decir, mantener inventario por un periodo de tiempo dado se puede traducir en la pérdida del producto.	NO APLICA
(iii) La entidad estatal cuenta con el espacio adecuado para mantener el inventario y si esto representa un costo adicional.	NO APLICA

De conformidad con el Articulo 2.2.1.1.1.5.3., del Decreto 1082 de 2015 y el manual expedido por Colombia Compra eficiente para determinar y verificar los requisitos habitantes en los procesos de contratación, los proponentes deben acreditar los indicadores financieros, con base en la información contenida en el certificado de Registro único de Proponentes RUP vigente y renovado a 2024.

El Municipio de Guateque establece los siguientes indicadores de capacidad financiera, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación, (b) el valor del contrato del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo que se debe elaborar de conformidad con el decreto 1082 de 2015 y el manual de contratación pública; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial.

La entidad estatal determina estos requisitos habilitantes teniendo en cuenta lo que mide el indicador así:

NIT	RAZÓN SOCIAL	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERES	RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO	RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVO
830117701	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	2.40	1.67	9.32	0.11	0.04
901353062	GRAN AMÉRICAS USME PROVISIÓN S.A.S	1.80	0.94	13.50	-0.20	0.01
890200218	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TAXISTAS Y TRANSPORTADORES UNIDOS - COTAXI	3.80	1.79	3.79	0.06	0.03

901341931	GRAN AMERICAS FONTIBON 1 SAS	8.01	3.00	40.29	0.43	0.35
900284434	VEHÍCULOS BLINDADOS DE COLOMBIA LIMITADA	4.20	2.37	17.17	0.15	0.09
901712459	TRANSICIÓN EXPRESS SAS	3.50	0.99	22.60	1.16	-0.01
800210669	TRANSPORTES GALAXIA S. A. TRANSGALAXIA S. A.	5.80	2.07	14.36	0.14	0.09
900512082	INVERSIONES TRANS SABANA SAS	3.20	1.93	21.43	0.29	0.11
830090037	SERVITAC SAS SERVICIOS DE ALQUILER Y TRANSPORTE ALVARADO Y CUESTA	6.05	2.43	15.52	0.32	0.19
860524195	TRANSPORTES RINCON SA	4.12	2.23	8.72	0.04	0.03
901056044	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA SAS	3.07	1.41	22.75	0.26	0.19
900205684	GRUPO EMPRESARIAL JHS	5.89	1.67	13.72	0.26	0.10
800126471	LINEAS ESCOLARES Y TURISMO S A LIDERTUR S A	4.12	2.69	15.46	0.12	0.08
800201166	VIAJES NACIONALES DE TURISMO S.A. VINALTUR S.A.S.	3.42	3.00	75.81	0.16	0.26
830500354	GRUPO EMPRESARIAL ALIANZA T S.A. CUYO ESLOGAN ES MARCANDO EL CAMBIO	1.45	2.00	5.40	-0.02	-0.01
PROMEDIO		**4.06**	**2.01**	**19.99**	**0.22**	**0.10**
MEDIANA		**3.80**	**2.00**	**15.46**	**0.15**	**0.09**

Índice de Liquidez: Se obtiene al dividir el activo corriente en el pasivo corriente. Determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.

Índice de endeudamiento: Se obtiene de dividir el pasivo total en el activo total por 100. Determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice.

CAPACIDAD FINANCIERA REQUERIDA

INDICADOR	INDICADOR REQUERIDO
Índice de liquidez	Mayor o igual a 4.06
Nivel de endeudamiento	Menor o igual a 2.01
Razón de cobertura de interés	Mayor o igual a 19.99

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL REQUERIDA

Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el numeral 4, del Artículo 2.2.1.1.1.5.3., del Decreto 1082 de 2015.

Rentabilidad sobre patrimonio: El cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio.

Rentabilidad sobre activos: El cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

La determinación de cada requisito habilitante debe estar enmarcada en el análisis y el concepto de lo que mide el indicador. Si el indicador representa una mayor probabilidad de Riesgo a medida que su valor es mayor, la Entidad Estatal debe fijar un valor máximo para el requisito habilitante. Si el indicador representa una menor probabilidad de Riesgo a medida que su valor es mayor, la Entidad Estatal debe fijar un mínimo.

INDICADOR	INDICADOR REQUERIDO
Rentabilidad Sobre Patrimonio	Mayor o igual a 0.22
Rentabilidad Sobre Activos	Mayor o igual a 0.10

La evaluación financiera de las propuestas, se efectuará a partir de la información contenida en el Registro único de Proponentes (RUP) vigente y actualizado a 2024, siempre y cuando la información documental ha sido objeto de verificación por arte de la Cámara de Comercio respectiva, según conste en el certificado que al efecto se expida, el cual se debe encontrar en firme.

Si el Proponente es un consorcio, unión temporal, promesa de sociedad futura o está organizado en cualquier forma de asociación debe acreditar su capacidad financiera de acuerdo con los criterios establecidos en el Manual para la Determinación y Verificación de Requisitos Habilitantes en Procesos de Contratación fórmula 1.

Los Proponentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular el indicador de razón de cobertura de intereses. En este caso el Proponente cumple el indicador, salvo que la utilidad operacional sea negativa, caso en el cual no cumple con el indicador de

razón de cobertura de intereses. Si el Proponente es plural debe acreditar este indicador de la misma forma prevista en este literal, a menos que uno de sus miembros tenga gastos de intereses igual a cero (0) por lo cual no se puede hacer la ponderación del indicador. En este caso se sumará los indicadores de cada uno de los integrantes, para establecer la condición exigida.

En caso de que la propuesta no cumpla con alguno de los indicadores financieros y organizacionales requeridos, la propuesta será rechazada.

Para el caso de las personas naturales extranjeras, deberán presentar la información financiera que se relaciona a continuación, de conformidad con la legislación propia del país de origen y lo señalado en los articulo 259 y 260 del Código de Procedimiento Civil y con el artículo 480 del Código de Comercio, acompañado de traducción simple al idioma español, con los valores convertidos a la moneda legal colombiana a la tasa de cambio de la fecha de corte de los mismos, avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo de acuerdo con la normatividad vigente del país de origen:

El balance general y estado de resultados o el último balance comercial, o el balance de apertura según el caso, acompañados de la traducción simple al idioma español, presentados de acuerdo con el catálogo de cuentas (PUC). Decreto 2650 de 1993, expresados en pesos colombianos, a la tasa representativa del mercado (TRM) de la fecha de corte de los mismos, indicando la tasa de conversión, firmados por el Contador Público Colombiano que los hubiere convertido, con corte a 31 de diciembre de 2023, renovado a 2024.

Copia de la tarjeta profesional del contador público o revisor fiscal y certificado de antecedente disciplinarios vigente expedido por la Junta Central de Contadores.

Formulario Financiero anexo, el cual deberá contener la siguiente información: Activo Corriente, Activo Total, Pasivo Corriente, Pasivo Total y Patrimonio, en correspondencia a la codificación del PUC.

Los estados financieros vendrán consular izados o apostillados, conforme a la Ley.

Las disposiciones de este Pliego de Condiciones en cuanto a proponentes extranjeros se regirán sin perjuicio de lo pactado en tratados o convenios internacionales. A las sociedades extranjeras con sucursal en Colombia se les aplicarán las reglas de las Sociedades Colombianas.

1. Si alguno de los requerimientos descritos no aplica en el país del domicilio del proponente extranjero, el representante legal o el apoderado en Colombia deberán hacerlo, constar bajo la gravedad de juramento. Así mismo se podrá acreditar este requisito por la firma auditora externa

6. PERSPECTIVA TECNICA

El objeto del contrato será: "PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE", según las siguientes características técnicas:

NO.	DESCRIPCIÓN
1	VEREDA CHORRO DE ORO- ALTO TRES ESQUINAS- GAUNZA ARRIBA – MANZANOS- CASA SR. FABIAN BULLA – ESCUELA ROSALES CENTRO Y VICEVERSA
2	TRES ESQUINAS (TRAPICHE COMUNAL) – QUEBRADA LOS CARRANZA - VEREDA SIBATÁ - CENTRO Y VICEVERSA

3	VEREDA CANTORAS VÍA PRINCIPAL 24 HORA- PLACA HUELLA- ESCUELA UBAJUCA – VIA PRINCIPAL GUAYATA-CENTRO Y VICEVERSA
4	PUENTE GAQUE- CRUCE VEREDA GAQUE- ESCUELA CHINQUICA- CANCHAS DE TEJO - CHATARREIA OLAYA-VÍA VOLQUETA-CENTRO Y VICEVERSA
5	RIO SUNUBA VEREDA CHINQUICA -CRUCE DE GAQUE PASA CASA MONDRAGÓN PARABÓLICA-CENTRO Y VICEVERSA
6	RÍO SÚNUBA VEREDA SIRAVITA PUENTE HIERRO- VÍA LAS MANITAS-CENTRO Y VICEVERSA
7	600 METROS ARRIBA ESCUELA ROSALES- CASA DEL SR, FABIAN BULA-ESCUELA ROSALES-VÍA GUATEQUE Y VICEVERSA
8	INICIA RECORRIDO A 60 METROS A LA DERECHA DEL SEÑOR DE LOS MILAGROS VEREDA CHORRO DE ORO, POSTERIORMENTE PASA POR UN COSTADO DE LA IMAGEN DEL SEÑOR DE LOS MILAGROS VEREDA CHORRODE ORO BAJA AL CRUCE CON VIA A TIBIRITA SALE A LA VIA PRINCIPAL HACIA GUATEQUE HASTA EL CRUCEHOSPITAL, CONTINUA AL COLEGIO TÉCNICO, VALLE DE TENZA, REGRESA HACIA EL COLEGIO TECNICO OLAYA HERRERA Y VICEVERSA.

3.3.2 Obligaciones generales:

3.3.2.1 Ejecutar el objeto contractual de acuerdo con su propuesta la cual hace parte integral del presente contrato.

3.3.2.2 De conformidad con el artículo No. 2 de la Ley 1562 del 11 de julio de 2012, el contratista deberá Afiliarse al Sistema General de Riesgos Laborales.

3.3.2.3 Cumplir con las obligaciones consagradas en el artículo 5 de la Ley 80 de 1993.

3.3.2.4 Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, y en la etapa post-contractual evitando las dilaciones y en trabamientos que pudieren presentarse.

3.3.2.5 Cumplir con todos los servicios que ofrezca en la propuesta presentada a LA ALCALDIA, la cual hará parte integral del contrato.

3.3.2.6 Dar cumplimiento a los derechos y deberes consagrados en el artículo 5º de la Ley 80 de 1993.

3.3.2.7 Conocer y aplicar los procedimientos con sus respectivos formatos en desarrollo del contrato y participar en la actualización de procedimientos del sistema según asignación.

3.3.2.8 Previo a la ejecución del contrato, suscribir acta de inicio con el supervisor designado y radicar el documento original en la Secretaria de Planeación.

3.3.2.9 Ejecutar y cumplir el objeto del contrato, de acuerdo con lo estipulado en los estudios y las cláusulas del contrato.

3.3.2.10 Elaborar y entregar, de manera oportuna y en el lugar indicado, los informes solicitados por el supervisor, en los formatos aprobados para tal fin.

3.3.2.11 Obrar con diligencia y cuidado necesario en los asuntos que le asigne el supervisor del contrato.

3.3.2.12 Seguir las indicaciones que el supervisor del contrato realice por escrito.

3.3.2.13 Presentar los certificados de pago de aportes al sistema general de seguridad social y de parafiscales de conformidad a la normatividad vigente.

3.3.2.14 CONFIDENCIALIDAD. El CONTRATISTA debe guardar y mantener reserva de toda la información que sea de propiedad del MUNICIPIO o conozca en desarrollo del contrato, en especial cuando se trate de información sujeta a reserva legal. Igualmente, el CONTRATISTA está obligado a entregar todos los documentos, correspondencia, publicaciones, útiles y demás bienes de propiedad del MUNICIPIO relacionados con el objeto del presente contrato y aquellos que contengan información confidencial. En consecuencia, EL CONTRATISTA se obliga a: a. Proteger la información confidencial que el MUNICIPIO comparta o suministre; b. No dar a conocer a terceros la información confidencial, sensible, crítica, reservada o clasificada a terceros, que pueda perjudicar al MUNICIPIO; c. No dar a la

información confidencial un uso distinto para el cual fue compartida o suministrada, salvo previa autorización por escrito del MUNICIPIO; d. Devolver y entregar toda la información archivada, utilizando la nemotecnia de las tablas de retención documental; e. Indemnización: EL CONTRATISTA se obliga a resarcir los perjuicios, por daño emergente y lucro cesante que llegare ocasionar la revelación, divulgación o utilización de la información de manera distinta al objeto del presente contrato, ya sea por mera negligencia o de forma dolosa.

3.3.3 **Obligaciones específicas:**

3.3.3.1 El contratista seleccionado debe dar cumplimiento a las especificaciones contempladas en el decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte y Decreto 431 de 2017 y demás normas que reglan la materia.

3.3.3.2 Cubrir las rutas establecidas según las condiciones técnicas señaladas, según la necesidad del servicio y según los horarios de las diferentes instituciones educativas del Municipio.

3.3.3.3 Mantener en buen estado mecánico y de pintura los vehículos prestadores del servicio con una imagen corporativa según indicaciones del contratante, mantener al día los diferentes seguros según las normas nacionales de transporte (Decreto Nacional 431de 2017), tener a disposición vehículos en caso de varada o incumplimiento de alguna ruta suplan la deficiencia. C) Contar con los elementos de emergencias (botiquín de primeros auxilios, extinguidores, etc.) durante los recorridos de las rutas escolares.

3.3.3.4 En caso de anomalías en la prestación de las rutas escolares, informar a los rectores de las Instituciones Educativas y al supervisor del contrato de manera inmediata y mediata.

3.3.3.5 Llevar el control de los estudiantes que acceden al servicio de transporte escolar diariamente con el visto bueno de los presidentes de las juntas de acción comunal y/ coordinador de sede o rector de la institución educativa.

3.3.3.6 Llevar a cabo una correcta y oportuna ejecución del objeto contratado.

3.3.3.7 Rendir informes al supervisor del contrato los cuales deben contener como mínimo planillas de cada ruta según los estudiantes transportados con el visto bueno del rector de la institución educativa respectiva.

3.3.3.8 Mantener informado al supervisor del contrato sobre el estado de las diferentes vías rurales donde se ejecuta el objeto del contrato.

3.3.3.9 Constituir las pólizas de garantía pactadas en el contrato.

3.3.3.10 Realizar mensualmente los aportes al sistema de seguridad social, de conformidad con la normatividad vigente y anexar a los informes de ejecución la copia de los recibos correspondientes para autorización de pago por parte del supervisor.

3.3.3.11 Recoger los estudiantes desde el lugar que se estipule, iniciando el recorrido a la hora establecida, el recorrido termina en el lugar donde inicio.

3.3.3.12 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.

3.3.3.13 Suministrar el combustible para los vehículos, en horarios diferentes a los establecidos para las rutas.

3.3.3.14 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.

3.3.3.15 Los vehículos deben estar dotados de equipo de carretera reglamentario y cumplir con todas las disposiciones legales contempladas por la Ley.

3.3.3.16 Los conductores deben portar un teléfono celular, cuyo número será reportado a las instituciones educativas y a la secretaría de Planeación infraestructura y Contratación.

3.3.3.17 Las rutas serán de uso exclusivo de los escolares de las instituciones educativas oficiales del municipio.

3.3.3.18 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.

3.3.3.19 Designar un coordinador de la empresa para que asista directamente y organice la prestación del servicio de transporte escolar.

7. PERSPECTIVA COMERCIAL

Se debe realizar un análisis económico de este tipo de contratos identificando en efecto, para la correspondiente modalidad de selección los siguientes aspectos, que serán los que desarrollen el análisis de la perspectiva comercial del bien a adquirir o el servicio a prestar así:

Modalidad de selección del contratista: Selección abreviada de menor cuantía (Subasta).
Tipo de contrato: Prestación de servicios

Objeto del Contrato: **PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL ESCOLAR QUE CUBRAN LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO BENEFICIANDO A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES QUE VIVEN EN LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE GUATEQUE.**

Basándonos en esta última información el municipio tuvo en cuenta la persona natural o Jurídica que ha prestado los servicios en contratos con objeto igual o similar al que se requiere y que se relacionan en el análisis de la demanda, de igual manera se tuvo presente las cotizaciones recibidas por parte de ese posible oferente.

De los oferentes existentes en el mercado colombiano, el área requirente realizó la solicitud de cotizaciones a personas naturales o jurídicas, recibiendo cotizaciones de las empresas que se relacionan a continuación, con el respectivo análisis de precios, dando como resultado el promedio siguiente:

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDAD DE MEDIDA	CANT	VALOR UNITARIO COT1	VALOR UNITARIO COT3	VALOR UNITARIO COT4	VALOR UNITARIO PROMEDIO	VALOR TOTAL
1	VEREDA CHORRO DE ORO-ALTO TRES ESQUINAS-GAUNZA ARRIBA – MANZANOS-CASA SR. FABIAN BULLA – ESCUELA ROSALES CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$437,200	$426,500	$431,850	$ 431,850	$34,548,000
2	TRES ESQUINAS (TRAPICHE COMUNAL) – QUEBRADA LOS CARRANZA - VEREDA SIBATÁ - CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$349,200	$340,700	$344,950	$ 344,950	$27,596,000
3	VEREDA CANTORAS VÍA PRINCIPAL 24 HORA- PLACA HUELLA- ESCUELA UBAJUCA – VIA PRINCIPAL GUAYATA-CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$381,200	$371,900	$376,550	$ 376,550	$30,124,000
4	PUENTE GAQUE- CRUCE VEREDA GAQUE- ESCUELA CHINQUICA- CANCHAS DE TEJO - CHATARREIA OLAYA-VÍA VOLQUETA-CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$330,600	$322,500	$326,550	$326,550	$26,124,000

5	RIO SUNUBA VEREDA CHINQUICA -CRUCE DE GAQUE PASA CASA MONDRAGÓN PARABÓLICA-CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$421,700	$411,400	$416,550	$ 416,550	$33,324,000
6	RÍO SÚNUBA VEREDA SIRAVITA PUENTE HIERRO- VÍA LAS MANITAS-CENTRO Y VICEVERSA	DIA	80	$310,700	$303,100	$306,900	$306,900	$24,552,000
7	600 METROS ARRIBA ESCUELA ROSALES- CASA DEL SR, FABIAN BULA-ESCUELA ROSALES-VÍA GUATEQUE Y VICEVERSA	DIA	80	$359,000	$350,300	$354,650	$354,650	$28,372,000
8	INICIA RECORRIDO A 60 METROS A LA DERECHA DEL SEÑOR DE LOS MILAGROS VEREDA CHORRO DE ORO, POSTERIORMENTE PASA POR UN COSTADO DE LA IMAGEN DEL SEÑOR DE LOS MILAGROS VEREDA CHORRODE ORO BAJA AL CRUCE CON VIA A TIBIRITA SALE A LA VIA PRINCIPAL HACIA GUATEQUE HASTA EL CRUCEHOSPITAL, CONTINUA AL COLEGIO TÉCNICO, VALLE DE TENZA, REGRESA HACIA EL COLEGIO TECNICO OLAYA HERRERA Y VICEVERSA.	DIA	80	$293,900	$286,700	$290,300	$290,300	$ 23,224,000
			TOTAL	**$2,883,500**	**$2,813,100**	**$2,848,300**	**$2,848,300**	**$227,864,000**

De acuerdo con las anteriores consideraciones, la secretaria general ha llegado a la conclusión de que el presupuesto oficial del proceso de selección es por la suma de: **DOSCIENTOS VEINTISIETE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS ($ 227.864.000) M/CTE** incluye impuestos, tasas y demás costos directos e indirectos en que deba incurrir el contratista para cumplir con el objeto a contratar.

VARIABLES A CONSIDERAR EN EL VALOR DE LA PROPUESTA

LAS VARIABLES que se han tenido en cuenta a la hora de valorar el valor estimado del contrato en cuanto al contrato de prestación de servicios son los gastos que el Contratista deberá asumir derivados del contrato, así:

1.1.1. ESTAMPILLA PRO ADULTO MAYOR: 4%
1.1.2. ESTAMPILLA PRO CULTURA: 2%
1.1.3. RETE ICA POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS S: 0.8 % o según regimen legal vigente

1.1.4. FONDO GUATECANO PARA LA DISCAPACIDAD (FOGUD): 0.5%
1.1.5. TASA PRO DEPORTE Y RECREACIÓN: 2.5%
1.1.6. ESTAMPILLA PRO ELECTRIFICACIÓN RURAL: 0.3%
1.1.7. RETENCION EN LA FUENTE POR SERVICIOS: 4% para declarantes y 6% para no declarantes
1.1.8. APORTES DE SUS EMPLEADOS A LOS SISTEMAS DE SALUD, RIESGOS PROFESIONALES, PENSIONES Y APORTES A LAS CAJAS DE COMPENSACIÓN FAMILIAR, INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR Y SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE, en los términos consagrados en el Art 23 Decreto 1703 de 2002, Art 50 ley 789 de 2002, Art 1 ley 828 de 2003, Art. 23 ley 1150 de 2007, ley 1562 de 2012 y Decreto 723 de 2013.
1.1.9. IVA, según el Régimen Tributario al que corresponda

8. ASPECTO REGULATORIO

Al presente proceso de selección le son aplicables las normas contenidas en la Constitución Política, en el Estatuto General de Contratación, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes y pertinentes, los presentes pliegos de condiciones, adendas, resoluciones y demás documentos que se expidan con ocasión del mismo.

Lo que no esté particularmente regulado en este documento se regirá por las normas antes señaladas y por las disposiciones civiles y comerciales pertinentes. Por tratarse de bienes y servicios con características técnicas uniformes y de común utilización, el mecanismo de selección para la adquisición de este tipo de bienes es el de selección abreviada por subasta inversa, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 2 numeral 2º literal a) de la Ley 1150 del 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes y aplicables a esta modalidad de contratación.

Ahora bien, conforme lo dispone el artículo 2.2.1.2.1.2.5 del Decreto 1082 de 2015, el procedimiento a adelantar será el de subasta inversa de carácter presencial. El contrato resultante de este proceso de selección estará sometido a la ley colombiana y en especial se regirá por las disposiciones que regulan la contratación pública, además de las normas pertinentes de los Códigos Civil y de Comercio.

Marco jurídico de la prestación del servicio de transporte escolar.

Ley 115 de 1994: "Por la cual se expide la ley general de educación".

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 Nacional 1075 de 2015: "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Educación".

Decreto Nacional 1079 de 2015: "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."

Análisis jurídico.

Contratación del servicio de transporte escolar. La contratación del servicio de transporte escolar está reglamentada en la Sección 10 Capítulo 6 Título 1 Parte 2 Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (Decreto Nacional 1079 de 2015). Dicha reglamentación divide la contratación del transporte escolar entre: i) municipios con menos de 30.000 habitantes y ii) municipios con más de 30.000 habitantes.

Por efectos prácticos y de economía, a continuación se estudiarán los requisitos y el procedimiento generales para la contratación del transporte escolar en los municipios con menos de 30.000 habitantes.

Respecto a los requisitos y procedimientos particulares se citarán las normas pertinentes. 3.2. Contratación del servicio de transporte escolar en municipios con menos de 30.000 habitantes. Los requisitos generales para la contratación del transporte escolar en municipios con menos de 30.000 habitantes son los siguientes:

a. Contratar con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

b. En su defecto, contratar con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal.

c. En su defecto, contratar con las personas naturales que: i) destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y ii) hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción, en vigencia de los Decretos Nacionales 805 de 2008 , 48 de 2013 o 348 de 2015.

En este caso: i) el propietario o locatario del vehículo debe presentar solicitud de autorización a la autoridad de transporte municipal, adjuntando: a) copia del contrato celebrado;

b) licencia de tránsito del vehículo;

c) SOAT y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes;

d) Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo; e) licencia de conducción C1 o C2, según el vehículo;

f) copia de las pólizas de responsabilidad contractual o extracontractual; y ii) la autoridad de transporte municipal debe dar la autorización para la prestación del servicio en esas condiciones.

El procedimiento general para la contratación del transporte escolar en municipios con menos de 30.000 habitantes es el siguiente: d. Comunicar las necesidades del servicio a mínimo 3 empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

e. Si alguna de las empresas se presenta y se ajusta a las condiciones del servicio establecidas, no se puede contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal o particulares.

f. La autoridad de transporte municipal debe enviar dentro de los 10 días siguientes a la expedición de la autorización para prestar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal o particulares, un informe a la Subdirección de Transporte del Minitransporte con:

i) características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y combustible),

ii) propietario,

iii) empresa de transporte habilitada, si es el caso,

iv) número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual,

v) fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos. Bajo el contexto anterior, a continuación citamos las normas pertinentes de la contratación del servicio de transporte escolar en municipios con menos de 30.000 habitantes.

Prestación del servicio escolar en municipios con población inferior a 30.000 habitantes. "SUBSECCIÓN 1 Artículo 2.2.1.6.10.1.1. Requisitos para prestar el servicio. En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el transporte escolar podrá ser prestado por empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas en el presente Capítulo para el transporte escolar.

En caso de no existir empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción en vigencia del artículo 3 del Decreto 805 de 2008, modificado por el artículo 1 del Decreto 4817 de 2010, del Decreto 048 de 2013 o del Decreto 348 de 2015, podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación del mismo. A la solicitud se anexarán los siguientes documentos:

1. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre el propietario o locatario del vehículo y establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas.

2. Licencia de tránsito del automotor.

3. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes.

4. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.

5. Licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo.

6. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

Parágrafo 1o. El permiso para prestar el servicio de transporte escolar se entiende expedido únicamente al propietario o locatario del vehículo automotor.

Parágrafo 2o. En caso que el vehículo no sea conducido por el propietario, para que éste obtenga el permiso deberá presentar ante la autoridad de transporte municipal el documento de identificación del conductor y la licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo.

En el evento que se cambie el conductor, se deberá actualizar la información con sus respectivos soportes. Parágrafo 3. Los alcaldes municipales deberán establecer mecanismos de control para garantizar que los equipos se mantengan en perfectas condiciones técnicas. (Decreto 348 de 2015, artículo 66).

Artículo 2.2.1.6.10.1.2. Prestación del servicio con vehículos particulares. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente Capítulo podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar. (Decreto 348 de 2015, artículo 67).

Artículo 2.2.1.6.10.1.3. Renovación del permiso. El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, siempre y cuando en el respectivo municipio subsistan las condiciones que dieron origen a su

expedición. Para los efectos pertinentes se deberán acreditar los requisitos establecidos en el presente Capítulo y que los vehículos cumplen con la edad prevista en el siguiente artículo. (Decreto 348 de 2015, artículo 68).

Artículo 2.2.1.6.10.1.4. Equipos. El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial. Parágrafo. Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público. (Decreto 348 de 2015, artículo 69).

Artículo 2.2.1.6.10.1.5. Condiciones de operación. Para la prestación del servicio escolar, los vehículos particulares autorizados por la autoridad local 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.

5. Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.

6. Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 37.

El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

7. Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente Capítulo.

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. En el platón de las camionetas doble cabina bajo ninguna circunstancia se podrán transportar escolares.

11. Numeral modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 37. La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros. Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda "Escolar". (Decreto 348 de 2015, artículo 70).

Artículo 2.2.1.6.10.1.6. Procedimiento para la contratación. Para la contratación del Servicio de Transporte Escolar por parte de los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas de los municipios con población hasta de treinta mil (30.000) habitantes a que se refiere el presente Capítulo, se deberá previamente comunicar las necesidades de este servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas entidades.

Parágrafo 1o. Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias

de Educación certificadas, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.

Parágrafo 2o. Reporte de Información. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la autorización para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades o del permiso para atenderlo con vehículos particulares señalado en el presente Capítulo, la autoridad de transporte municipal deberá remitir informe a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en el que se incluyan las características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y tipo de combustible), propietario, empresa de transporte habilitada, si es el caso, número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos.

Parágrafo 3o. Control y vigilancia. Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Capítulo para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996. (Decreto 348 de 2015, artículo 71).

Artículo 2.2.1.6.10.1.7. Inexistencia de Servicio. Los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte que en su jurisdicción no hay empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, a pesar de existir empresas habilitadas con fundamento en el concepto de viabilidad expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito de conformidad con la Resolución 3097 de 2009, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como las circunstancias que les permitieron evidenciar la inexistencia de las mismas. De no subsistir las condiciones que dieron lugar a la habilitación la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la Superintendencia de Puertos y Transporte informará al Ministerio de Transporte para que éste proceda a dejar sin efecto los actos administrativos de habilitación y permiso de la empresa de transporte y tarjetas de operación de los vehículos a ella, previa observancia del debido proceso. (Decreto 348 de 2015, artículo 72)."

Contratación del servicio de transporte escolar en municipios con más de 30.000 habitantes. Los requisitos generales para la contratación del transporte escolar en municipios con menos de 30.000 habitantes son los siguientes: a. Contratar con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. b. En su defecto, contratar con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal. c. En su defecto, contratar con las personas naturales que:

i) destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y

ii) hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción, en vigencia de los Decretos Nacionales 805 de 2008, 48 de 2013 o 348 de 2015.

En este caso los requisitos adicionales son:

i) El propietario o locatario del vehículo debe presentar solicitud de autorización a la autoridad de transporte municipal, adjuntando: a) copia del contrato celebrado;

b) licencia de tránsito del vehículo; c) SOAT y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes;

d) Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo;

e) licencia de conducción C1 o C2, según el vehículo;

f) copia de las pólizas de responsabilidad contractual o extracontractual. ii) La autoridad de transporte municipal debe decidir sobre la autorización para prestación del servicio, previo concepto solicitado a la Dirección de Transporte y Tránsito del Mintransporte,

adjuntando el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente El procedimiento general para la contratación del transporte escolar en municipios con menos de 30000 habitantes es el siguiente:

d. Comunicar las necesidades del servicio a mínimo 3 empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

e. Si alguna de las empresas se presenta y se ajusta a las condiciones del servicio establecidas, no se puede contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal o particulares.

f. La autoridad de transporte municipal debe enviar dentro de los 10 días siguientes a la expedición de la autorización para prestar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal o particulares, un informe a la Subdirección de Transporte del Minitransporte con:

i) características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y combustible),

ii) propietario, iii) empresa de transporte habilitada, si es el caso,

iv) número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual,

v) fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos. "SUBSECCIÓN 2 Prestación del servicio escolar en municipios con población superior a 30.000 habitantes

Artículo 2.2.1.6.10.2.1. Prestación del servicio. En los municipios con población superior a treinta mil (30.000) habitantes que por condiciones topográficas y de difícil acceso, no exista oferta para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas y en caso que no existan, con vehículos particulares, conforme a lo establecido en el presente Capítulo. Para autorizar la prestación del servicio, la autoridad municipal competente deberá solicitar concepto previo a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, remitiendo el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente. En el evento que sea autorizado, la autoridad de transporte municipal deberá reportar la información correspondiente a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, conforme a lo establecido en el presente Capítulo e igualmente ejercer el control de acuerdo a lo previsto en el mismo. (Decreto 348 de 2015, artículo 73).

Se suscribe, original firmado

ALVARO MIGUEL MARTIN BAEZ PARRA
SECRETARIO GENERAL

	ELABORÓ	***REVISÓ***	***APROBÓ***
FECHA:	FEBRERO 2026	FEBRERO 2026	FEBRERO 2026
CARGO:	SECRETARIO GENERAL	ASESOR CONTRATACIÓN	ALCALDE MUNICIPAL
NOMBRE:	ALVARO MARTÍN BAEZ PARRA	DAWER RIVERA	DAVID MORALES CASTILLO