

## ANÁLISIS DEL SECTOR

### SELECCIÓN DE EMPRESAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGA MEDIANTE ACUERDOS MARCO CON LA EMPRESA PARA LA SEGURIDAD Y SOLUCIONES URBANAS – ESU.

## INTRODUCCIÓN

De conformidad con los contratos interadministrativos que la Empresa para la Seguridad y Soluciones Urbanas ESU ha venido suscribiendo en la presente vigencia con distintos clientes para atender eficientemente sus necesidades, entre otras el servicio de transporte público terrestre automotor y de conformidad con lo establecido en el Artículo 25 (Selección de Aliados Proveedores del Acuerdo 090 de 2019, por el cual se adopta el Reglamento de Contratación), se hace necesario adelantar los trámites correspondientes para convocar una solicitud pública de ofertas para seleccionar aliados proveedores que atiendan los proyectos en la línea de servicios de logística.

En tal sentido se requiere además de la estructuración de los estudios previos, llevar a cabo el estudio del sector para valorar el mercado desde diferentes perspectivas e identificar el sector al cual pertenece el servicio que se atenderá, como también el uso de la información para determinar las variables desde la óptica técnica, legal, financiera, logística, de riesgos, entre otras que soporte los requisitos a establecer en el pliego de condiciones para surtir el proceso en referencia.

El presente Análisis tiene como objetivo realizar un estudio de la oferta y demanda del sector del bien y/o servicio requerido, permitiendo entre otros aspectos; conocer sobre su comportamiento en el mercado, el mercado de oferentes, el estudio de la demanda, las condiciones y limitaciones del bien y/o servicio, los precios promedio en el mercado y el valor estimado del proceso de selección, tomando como referencia el estudio efectuado de los precios suministrados por distintos agentes que hacen parte del sector.

Para lograr el fin antes planteado, se amerita revisar las condiciones particulares de otros procesos de contratación similares, calidad, condiciones, plazos de entrega con otros clientes del proveedor, consolidar información suficiente de precios, solicitar información a los proveedores, verificar la idoneidad de estos y plasmar tal información en los documentos del proceso.

El desarrollo del presente documento se presenta en las siguientes etapas:

1. **Aspectos Generales:** Se encuentra conformado por el contexto económico, técnico y regulatorio.
2. **Análisis de la Oferta:** Se encuentra conformado por las empresas que pueden atender la necesidad, así como la información correspondiente a la dinámica en la que opera el servicio.
3. **Análisis de la Demanda:** Comercialización de bienes y servicios del servicio de transporte público terrestre de pasajeros y carga.

## 1. ASPECTOS GENERALES

El transporte vehicular es el vínculo físico que permite el suministro de materias primas y mano de obra al aparato productivo, así como el movimiento de estas mercancías resultantes y sus compradores a los centros de comercio. Permite la unión de personas integrantes de una sociedad con otras personas, y les da acceso a estas para llegar a sus necesidades básicas tales como alimentación, salud, trabajo, recreación; en este caso puntual, según el clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas, el transporte de pasajeros corresponde al producto 78111800. Con este servicio se pretende satisfacer principalmente la necesidad de transporte de pasajeros.

De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separadas o conjuntamente, de un lugar a otro, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basada en los reglamentos del Gobierno Nacional. El Ministerio de Transporte a través del manual de operación del transporte de carga por carretera en Colombia establece que: “El Transporte de Carga por carretera en Colombia es un pilar fundamental en la dinámica de la economía del país, ya que se constituye en la herramienta básica para colocar los productos al alcance del consumidor en el territorio nacional o en el extranjero. Por esta razón, es indispensable que el sector transporte cuente con los elementos necesarios para asumir el gran compromiso que tiene en el desarrollo económico”

En Colombia desde hace casi 50 años ha predominado a nivel interno el transporte por carretera, ya que en la primera mitad del siglo pasado existía una mayor distribución del transporte a nivel multimodal con otros medios ampliamente utilizados a nivel mundial como son el tren y el barco, esto tanto para carga como para pasajeros. Hecho sin precedentes en naciones desarrolladas por la eficiencia ambiental y económica que representan estos modos de transporte

Los propietarios del transporte son en su mayoría operadores privados tanto para carga como para pasajeros, aunque en algunas ciudades los gobiernos locales han apostado a la recuperación del transporte público de pasajeros e intervenido este a través de alianzas con los operadores tradicionales como es el caso de Transmilenio en Bogotá, Mío en Cali, Transcribe en Cartagena, Transmetro en Barranquilla, Metroplus en Medellín, etc. Esto da como resultado garantías en prestación del servicio, control tarifario y de seguridad en los vehículos, también mejora los estándares de contaminación. Los sistemas integrados de transporte son gerenciados por entes descentralizados de los municipios, que cuentan con autonomía y con facultades normativas, pero en general este sector se encuentra regulado y controlado por el Ministerio de Transporte, a través de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Transporte terrestre: reactivación a partir de 2021

El transporte terrestre moviliza un 88% más de pasajeros que el transporte aéreo. Recientemente se firmó un pacto por la reactivación del sector del transporte intermunicipal, con el cual se pretende recuperar el 90% de la operación de las tres (3) terminales de Bogotá al 31 de diciembre del 2021, lo que significaría pasar de 27.000 a 42.000 pasajeros diarios.

A raíz de este acuerdo, se ha permitido incrementar el aforo del transporte público al 100% para las ciudades con una ocupación UCI inferior al 85% y hasta el 70% para las demás ciudades. Esto ha permitido aliviar los

costos operativos y ha significado que entre enero y marzo de 2021 se movilizaran 13,3 millones de pasajeros, lo cual representa un 38% de lo registrado en 2019.

Hay grandes desafíos para el sector debido a una mayor competencia por las bajas tarifas de los tiquetes aéreos y la llegada de tres nuevas aerolíneas de bajo costo a Colombia: Ultra Air, y las mexicanas Viva Aerobus y Volaires.

Por otro lado, se estima una mayor reactivación del sector para el segundo semestre del 2021, a medida que avance el plan de vacunación.

Transporte de carga: estabilización a la vista

El 90% de la carga en Colombia se moviliza por vía terrestre. Las movilizaciones sociales y los paros nacionales afectaron e incidieron fuertemente en la reducción de las toneladas movilizadas en mayo de 2021, que cayeron un 37,69% con respecto al mes anterior, además de provocar una disminución del 26,7% de los galones movilizadas.

Se estima un comportamiento estable en el sector en general durante el año 2021, por la reactivación del sector turismo, la estabilización de las manifestaciones sociales y el rápido avance en la vacunación.

<https://www.solucion.co/blog/evaluacion-y-perspectivas-del-sector-transporte-en-2021/>

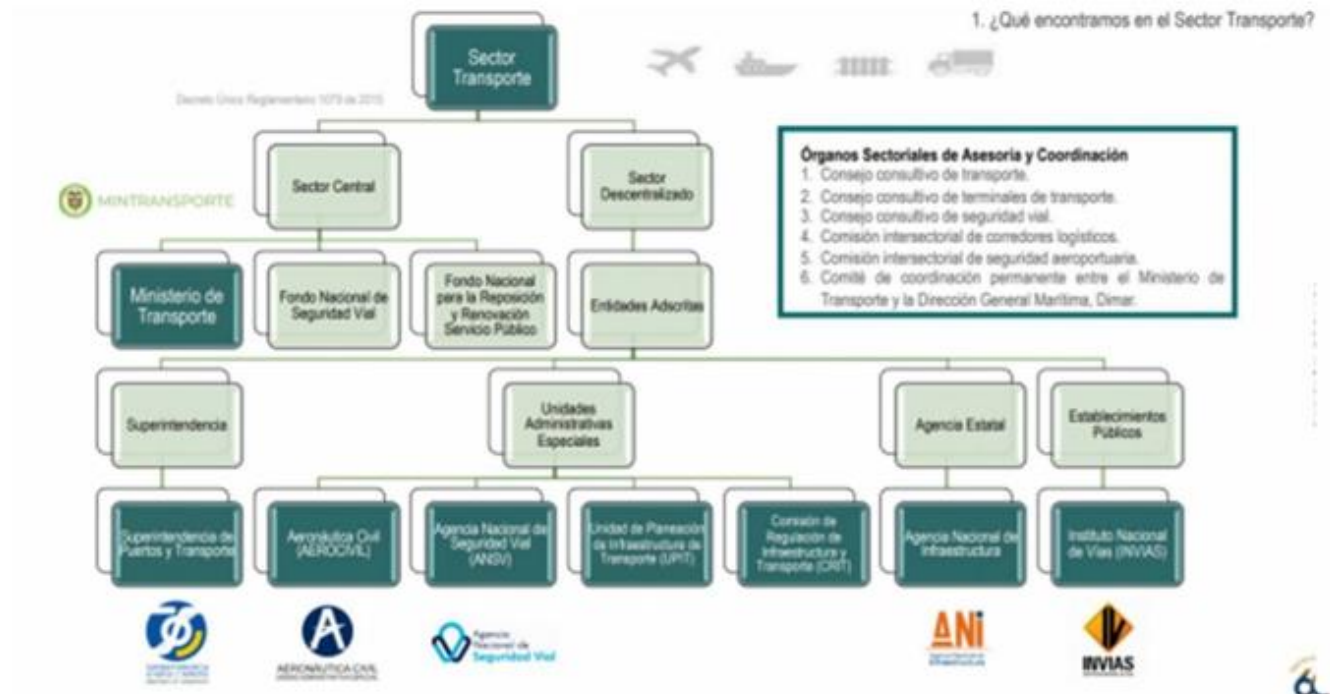
## 1.1 Contexto Regulatorio

Los proponentes estarán sometidos a todas las leyes colombianas, en los aspectos laborales, tributarios, de industria y comercio, de contratación, entre otros. La ESU no aceptará como causal de reclamo o incumplimiento la ignorancia de la Ley colombiana, del reglamento de contratación interno y de los pliegos de condiciones.

El servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial se encuentra reglamentado bajo los Decretos 1079 de 2015 y 431 de 2017, los cuales lo definen como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, 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 ese grupo específico de usuarios.

El transporte de pasajeros cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de Transporte, que regulan la prestación a este grupo de usuarios, tales como los Decretos 805 de 2008, 3964 del 2009, 4817 de 2010 y las Resoluciones 315 y 378 de 2013, en donde se definen los distintivos que deben portar los vehículos, señala la obligación en cuanto a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte terrestre especial, define a la Superintendencia de Puertos y Transporte como entidad encargada de velar por el cumplimiento de lo señalado en el Decreto 1079 de 2015, e igualmente, establece la misma obligación a cargo de las entidades del orden municipal, distrital y metropolitano, entre otras disposiciones.

Finalmente, el decreto 1221 de 2016, por el cual se reglamenta el Acuerdo Municipal número 44 de 2015 para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica en Medellín se hace relevante, ya que la Alcaldía de Medellín pretende incrementar el porcentaje de vehículos eléctricos dentro del parque automotor contratado.



En el marco del análisis regulatorio, varias normativas rigen este proceso de contratación, de ellas estas son algunas:

- Acuerdo 090 de 2019, “Por el cual se adopta el manual de contratación de la Empresa para la Seguridad Urbana – ESU”
- 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”
- Ley 1955 de 2019, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”
- Ordenanza No 06 del 16 de junio de 2020, "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL “UNIDOS POR LA VIDA 2020-2023”.
- Acuerdo 2 de 2020 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo de Medellín – Medellín Futuro 2020 – 2023”
- Normatividad por la emergencia del COVID- 19
- A la presente contratación le son aplicables las disposiciones contenidas en el Ley 336 de 1996 y Decreto 173 de 2001 y las demás que las modifiquen, sustituyan, complementen, aclaren o adicionen.

## 1.2 Aspectos internacionales

Se debe tener en cuenta que para la prestación del transporte de personas cuyo activo fijo es camperos y camionetas, las referencias más usadas son Daihatsu Terios de Japón, Hyundai Tucson de Corea, Toyota Hilux diferentes orígenes, Chevrolet Luv D-Max de México, Mazda BT de México y Volkswagen Amarok de Brasil. Los camperos Renault Duster y Oroch de Renault.

Respecto al vehículo tipo bus algunos fabricantes principalmente chinos que están trayendo la unidad de bus completa es decir chasis y carrocería en uno solo. Profundizando lo dicho los chasis son de las siguientes marcas: Scania de Suecia, Volvo de Suecia, Mercedes-Benz de Alemania, Agrale de Brasil, Chevrolet de México y China, Dina de México, Hyundai de Corea; los carroceros nacionales más importantes son Buscar y Superpolo, ambos tienen que importar el acero de paredes y estructura, las sillas e indumentaria como tableros y ductos eléctricos de aire por lo tanto sensibles a los precios internacionales; finalmente en cuanto a buses completos están Yutong de China, Higher de China y BYD también de China como los más representativos en Colombia.

Teniendo en cuenta estos datos la relevancia verdadera es respecto al precio del automotor, razón por la cual cada año en cuanto a los carros que se estrenan hay predominancia de una marca específica, esto según el precio que se haya conseguido para ese año. En esto intervienen varios factores determinantes pero entre ellos el arancel, este suele cambiar según los acuerdos comerciales y es barrera o estímulo de entrada, en el caso de México por ejemplo no se paga arancel para los camiones, del producto Europeo se paga un 35% y del Chino un 15%; pero a su vez esto es una cadena de como hayan gravado los países de fabricación a los insumos productivos o si hicieron grandes negociaciones por ejemplo del acero para garantizar los precios por un periodo determinado.

Entonces en este sentido los precios son dinámicos y los tratados de comercio importantes ya que con cada país hay un desmonte impositivo gradual: entonces con Europa se desmonta un 5% anual, con Estados Unidos la idea es no tener gravamen a 2026, con Corea ya hay unos desmontes variables según el cilindraje y con China se está contemplando la posibilidad de un TLC, con México gracias al G2 no hay ningún impuesto automotor, y con Brasil y Argentina está el Mercosur que también tiene exenciones para algunas partidas del sector automotor.

Relevancia de la inversión y los operadores extranjeros: Es importante el aporte en necesidad de transporte que están generando las multinacionales, en servicio especial tanto buses como automóviles particulares; siendo los contratos de esta modalidad los más grandes de todo el país los que hay en Cerrejón y Campo rubiales. Pero también es importante la generación de transporte especial por parte de las zonas francas que generalmente se encuentran ubicadas al margen de los cascos urbanos como es el caso de la zona franca de occidente en Bogotá ubicada en el municipio de Mosquera, la zona franca textil de Bogotá ubicada en el municipio de Funza, la ZOFIVA de Medellín ubicada en el municipio de Caldas Antioquia, la zona franca de Cartagena ubicada en el municipio de Turbaco etc.

Muchas de estas multinacionales generadoras de transporte de pasajeros empezaron a exigir estándares más altos de calidad que los que había en Colombia en las regiones donde se tienen estas necesidades puntuales, por lo tanto, se empezaron a exigir para estos contratos tecnologías más proactivas en cuanto a seguridad accidental, confort de pasajeros y responsabilidad de contaminación ambiental. Esto con el fin de

brindarle mejores condiciones a sus funcionarios y en el caso de la carga también se empezaron a solicitar camiones y remolques actualizados que no se dañaran tanto y retrasaran las entregas.

Dadas estas exigencias, las necesidades desatendidas en el sector transporte en general en el país, el crecimiento orgánico del mercado y los beneficios económicos de traer dólares y recibir más pesos, en consecuencia el mercado colombiano se está volviendo atractivo para operadores internacionales, en cuanto a pasajeros entraron los Españoles Jesuitas de Transloyola quienes son grandes en su país de origen como grupo y están teniendo una participación de mercado interesante para los dos años de operación a la fecha; por otra parte también hay exportación de inversión y conocimiento colombiano en materia de transporte de pasajeros habiéndose ido para Lima y Santiago dos operadores pioneros de Transmilenio en Bogotá y finalmente el caso más representativo es la llegada de la multinacional Transfigura de Holanda que con su filial Impala Colombia son socios de la sociedad portuaria del Caribe con sede en Barranquilla, abrieron ya una terminal de carga con zona franca en Barrancabermeja, y están transportando crudo en barcos por el Río Magdalena, que hacen parte del operador ferroviario de la región y camioneros que en el pasado pararon reclamaron la creación de más de 300 cupos para esta empresa que ha introducido al país marcas europeas dando fidelidad a su industria productiva matricial (ubicándose con esta flota dentro de las 5 empresas más grandes del país).

Participación de contratistas extranjeros: Para la prestación de servicios de transporte por carretera de pasajeros que se realice en la ciudad de Medellín bajo cualquier modalidad, es importante tener en cuenta los países con quienes se tienen acuerdos comerciales y también desde qué monto se dé pertinencia a la participación según el país.

Ahora, la contratación no está cobijada con un acuerdo internacional y tampoco con tratado de libre comercio para el Estado colombiano, en atención a la exclusión que de ello tiene la contratación celebrada por las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, como lo es la ESU.

### 1.3 Contexto Técnico

Los Servicios Especiales es una rama del transporte público de pasajeros que tiene un régimen distinto a los denominados servicios intermunicipales y también a los servicios de transportes urbanos. En el servicio especial de camionetas y camperos se tiene una connotación diferente y aunque haya unos criterios de costeo de relativa obiedad, en realidad no se cuenta con una tarifa unificada, sino que se fija un valor de contrato; para el servicio en bus el costo de la operación depende de los kilómetros recorridos y el estado de los mismos.

La ciudad de Medellín de 4.020 kilómetros cuadrados que tiene, 1.996 kms están en zonas residenciales, siendo el 49% del total de la malla vial y a donde deben entrar en gran porcentaje los vehículos a recoger a los pasajeros, bajo la modalidad de camperos y camionetas. Según un informe de INVÍAS para 2020 el estado de las vías pavimentadas en Colombia es así:

- Muy bueno – 15,42%
- Bueno – 36,64%
- Regular – 30,09%
- Malo – 17,2%

- Muy malo – 0,83%

Tecnología que incide en el transporte: Al hacer referencia a la tecnología en el sector transporte hay dos tipos de factores a tener en cuenta; los elementos tangibles y visibles en la operación y otros inherentes al activo productivo:

Tangibles: Están más relacionados con innovación en tecnología de comunicaciones, y van desde los dispositivos de audio y video del vehículo; sistemas de rastreo satelital, módulos de los motores y administración de la flota.

Es por esto que algunas empresas de transporte no basan sus activos en los inventarios de vehículos sino más bien en el robustecimiento de las plataformas de comunicación, donde se ven empresas como Renting Colombia, Rentandes y Equirent que se dedican a arrendar vehículos con diferentes modalidades de cobro.

En estos contratos además de no tener cargas prestacionales y transferir los riesgos en pólizas a los arrendadores hay mejoras sustanciales en administración de flota, donde se sistematiza todo el tema de mantenimientos preventivos, correctivos, pero sobretodo los ralentíes, velocidades promedio, tiempos muertos, frenados, accidentalidad, responsabilidad en conducción entre otros.

Intangibles: Estos están más relacionados con tecnología automotriz, y buscan seguridad y confort del pasajero y ahorros para los propietarios de las flotas o los vehículos. Algunos ejemplos son:

- Suspensiones neumáticas: que buscan mejor amortiguación del carro cuando los terrenos están en mal estado, nivelan el desgaste desigual de llantas y reducen costos de mantenimiento de suspensión.
- Tecnologías de frenado: Como el sistema antibloqueo ABS (antiblockiersystem en alemán), que permite un frenado sin salirse de la vía y cuenta con los retardadores mecánicos y electromagnéticos que reducen la velocidad del vehículo desde la emisión y no desde las bandas, por lo que estas se calientan menos y es más alta la eficiencia de frenado, también ahorra llantas, frenos y combustible por la continuidad que le ofrece al manejo.
- Equipamiento para casos de accidente: estos van desde salidas de emergencia, extintores, martillos, escotillas, válvulas de apertura de puerta entre otros; todos los vehículos van mejorando en cada producción estos aspectos, donde hay vehículos de todas las versiones, por lo que es importante conocer en detalle la flota que prestará los servicios de transporte y hacer el análisis puntual de acuerdo a las exigencias que se definan. Cinturones de seguridad, bolsas de aire: son también entre otras las tecnologías que incorporan los fabricantes a la hora de una colisión.

### **Objetivos de Desarrollo Sostenible y el transporte:**

El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible.

Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.

Para alcanzar estas metas, todo el mundo tiene que hacer su parte: los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y personas.

## OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



El 2019 fue el segundo año más caluroso de todos los tiempos y marcó el final de la década más calurosa (2010-2019) que se haya registrado jamás.

Los niveles de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) y de otros gases de efecto invernadero en la atmósfera aumentaron hasta niveles récord en 2019.

El cambio climático está afectando a todos los países de todos los continentes. Está alterando las economías nacionales y afectando a distintas vidas. Los sistemas meteorológicos están cambiando, los niveles del mar están subiendo y los fenómenos meteorológicos son cada vez más extremos.

A pesar de que se estima que las emisiones de gases de efecto invernadero caigan alrededor de un 6 % en 2020 debido a las restricciones de movimiento y las recesiones económicas derivadas de la pandemia de la COVID-19, esta mejora es solo temporal. El cambio climático no se va a pausar. Una vez que la economía mundial comience a recuperarse de la pandemia, se espera que las emisiones vuelvan a niveles mayores.

Es necesario tomar medidas urgentes para abordar tanto la pandemia como la emergencia climática con el fin de salvar vidas y medios de subsistencia.

### ODS (objetivos de desarrollo sostenible) 13 - Acción por el clima:



La declaración de la emergencia climática, el aumento promedio de la temperatura en la ciudad y los inmensos riesgos que supone el cambio climático para la vida en la Tierra, y por ende para Medellín, hacen del objetivo No. 13 de los ODS, el más comprensivo de todos.

La apuesta del Plan de Desarrollo Municipal Medellín Futuro 2020-2023 es la de lograr mitigar los efectos del cambio climático, adaptarnos a él para crear ciudades más sostenibles y transitar hacia sistemas sociales que permitan mantener el desarrollo sin comprometer los recursos dispuestos para las generaciones futuras. Este objetivo tendrá su materialización más evidente con la formulación y puesta en marcha del Plan de Acción Climática. Teniendo en cuenta todo lo anterior, el tránsito a una ciudad sostenible y equitativa, es decir, a una Eco ciudad, implica el desarrollo de una movilidad sostenible e inteligente y en coherencia con ello, se deben promover vehículos con baja o cero emisiones para la prestación del servicio de transporte.

Todas estas razones llevan a que la ESU deba incorporar en esta contratación para la prestación del servicio, los requisitos y especificaciones necesarias para apuntar al logro de la estrategia nacional para aumentar la introducción de tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones en el país, en especial vehículos eléctricos, dedicados a gas natural e híbridos.

#### 1.4 Contexto Económico

Teniendo en cuenta, que el presente proceso hace parte del sector servicios, tenemos que el comportamiento económico ha sido el siguiente:

PIB

En el segundo trimestre de 2021pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 17,6% respecto al mismo periodo de 2020pr. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 40,3%.
- Industrias manufactureras crece 32,5%.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 83,8%.

**Tabla 1. Valor agregado por actividad económica**  
**Tasas de crecimiento en volumen<sup>1</sup>**  
**2021<sup>Pr</sup>- Segundo trimestre**

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2020 <sup>Pr</sup> -II	2021 <sup>Pr</sup> / 2020 <sup>Pr</sup>	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2021 <sup>Pr</sup> - I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8	3,8	0,0
Explotación de minas y canteras	7,1	-5,1	0,2
Industrias manufactureras	32,5	18,2	-5,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	9,1	3,7	-0,6
Construcción	17,3	3,6	-3,1
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	40,3	15,7	-6,7
Información y comunicaciones	10,0	6,3	2,6
Actividades financieras y de seguros	3,3	4,1	-0,3
Actividades inmobiliarias	2,1	1,9	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	14,4	7,8	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	9,0	6,4	2,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	83,8	38,5	12,6
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>17,1</b>	<b>8,6</b>	<b>-2,9</b>
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	22,1	11,2	1,6
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>17,6</b>	<b>8,8</b>	<b>-2,4</b>

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

En el segundo trimestre de 2021<sup>pr</sup>, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 40,3% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2020<sup>pr</sup>. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 23,2%.
- Transporte y almacenamiento crece 30,5%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 163,6%.

**Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup>**  
**Tasas de crecimiento en volumen<sup>2</sup>**  
**2021<sup>Pr</sup>- Segundo trimestre**

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2020 <sup>Pr</sup> -II	2021 <sup>Pr</sup> / 2020 <sup>Pr</sup>	2021 <sup>Pr</sup> - II / 2021 <sup>Pr</sup> - I
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	23,2	14,0	-10,7
Transporte y almacenamiento	30,5	5,6	-4,5
Alojamiento y servicios de comida	163,6	38,7	2,5
<b>Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup></b>	<b>40,3</b>	<b>15,7</b>	<b>-6,7</b>

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

## Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros

**Gráfico 1. Variación anual, bienal y trimestral de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados**  
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades  
II Trimestre de 2021 <sup>P</sup>

Variable	Variaciones (%) anuales	Variaciones (%) bienales	Variaciones (%) trimestrales
	II trim 2021/II trim 2020	II trim 2021/II trim 2019	II trim 2021/I trim 2021
<b>Promedio vehículos afiliados</b>	<b>-1,5</b>	<b>-3,2</b>	<b>-1,7</b>
Promedio vehículos afiliados SITM	11,3	9,5	1,6
Promedio vehículos afiliados tradicional	-7,9	-9,6	-3,5
<b>Promedio vehículos en servicio total</b>	<b>24,9</b>	<b>-17,6</b>	<b>-3,9</b>
Promedio vehículos en servicio SITM	6,2	-3,1	-1,6
Promedio vehículos en servicio tradicional	43,4	-25,8	-5,5
<b>Pasajeros Transportados totales</b>	<b>85,7</b>	<b>-51,5</b>	<b>-13,0</b>
Pasajeros Transportados SITM	80,7	-54,3	-16,8
Pasajeros Transportados sistema tradicional	92,1	-47,8	-8,1

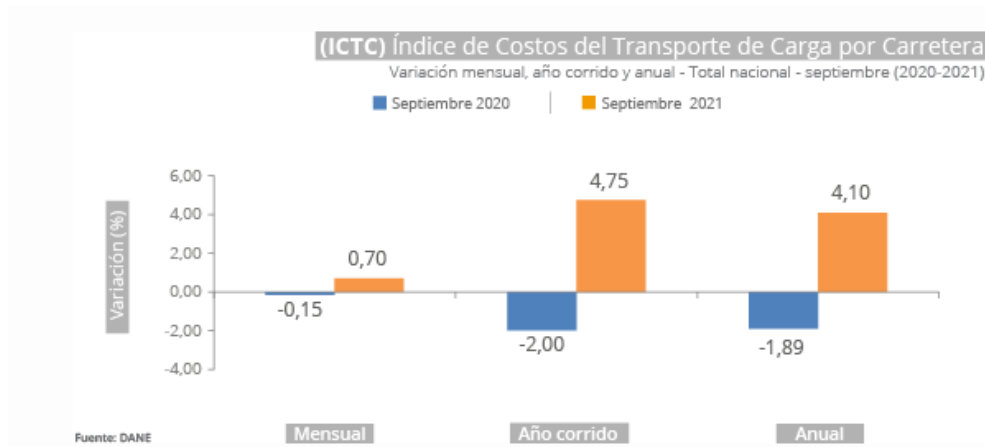
Fuente: DANE, ETUP.

<sup>P</sup> Cifra provisional

Para el sistema de transporte tradicional, en el segundo trimestre de 2021, se presentó una variación anual de 43,4% en los vehículos en servicio y de 92,1% en los pasajeros transportados, en relación con el segundo trimestre de 2020. En relación con las variaciones bienales, en el segundo trimestre de 2021 los vehículos en servicio presentaron una disminución de 25,8% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 47,8%, en comparación con el segundo trimestre de 2019. En las comparaciones trimestrales, para el segundo trimestre de 2021 se presentó una disminución de 5,5% en los vehículos en servicio y de 8,1% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2021.

## Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera

En septiembre de 2021, la variación mensual del ICTC fue 0,70%, en comparación con agosto 2021. Los grupos de costos fijos y peajes (0,08%) y partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,35%), presentaron variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, los grupos de combustibles (1,17%) e Insumos (1,77%) registraron variaciones por encima del promedio nacional.



Variación y contribución mensual por clases de costos<sup>1</sup> Por clases de costos, al comparar septiembre con agosto 2021, los principales aportes positivos a la variación mensual fueron: combustibles (1,17%), llantas ubicadas en la tracción (2,58%) y llantas ubicadas en la dirección (2,56%).

**Tabla 1. ICTC Variación y contribución mensual según las principales clases de costos  
Septiembre 2021**

Clases de Costos	Variación Mensual %	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	1,17	0,47
Llantas ubicadas en la tracción	2,58	0,06
Llantas ubicadas en la dirección	2,56	0,05
Llantas ubicadas en los ejes libres	2,56	0,04
Costo del vehículo y su apalancamiento	0,26	0,03
Lubricantes	1,17	0,02
Seguros	0,32	0,01
Filtros	0,97	0,01
Parqueadero	0,79	0,00
Partes y piezas utilizadas en el sistema eléctrico	0,85	0,00

Fuente: DANE - ICTC

## IPC.

En el mes de septiembre de 2021, el IPC registró una variación de 0,38% en comparación con agosto de 2021, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,38%): Recreación y cultura (0,77%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,76%), Transporte (0,59%), Restaurantes y hoteles (0,55%), Salud (0,48%), Bienes y servicios diversos (0,48%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,41%) y, por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,40%). Por debajo se ubicaron: Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,38%), Prendas de vestir y calzado (0,08%), Información y comunicación (0,08%) y, por último, Educación (-2,30%).

**Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual  
Según divisiones de gasto  
Septiembre 2020 - 2021**

Divisiones de Gasto	2020			2021		
	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	
Recreación y cultura	3,79	-0,02	0,00	0,77	0,03	
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	-0,04	-0,01	0,76	0,13	
Transporte	12,93	0,83	0,11	0,59	0,08	
Restaurantes y hoteles	9,43	0,28	0,03	0,55	0,05	
Salud	1,71	0,28	0,00	0,48	0,01	
Bienes y servicios diversos	5,36	0,39	0,02	0,48	0,03	
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,15	0,00	0,41	0,01	
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,51	0,17	0,40	0,13	
TOTAL	100,00	0,32	0,32	0,38	0,38	
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,11	0,00	0,38	0,02	
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,28	0,01	0,08	0,00	
Información y comunicación	4,33	2,55	0,11	0,08	0,00	
Educación	4,41	-2,77	-0,12	-2,30	-0,10	

Fuente: DANE, IPC

## Combustible

Es importante tener en cuenta que el consumo de combustible puede variar según como sea la técnica de conducción del vehículo y la configuración tecno mecánica del vehículo al tener que haber una buena relación entre caja, caballaje de motor, torque, velocidad deseada y sobre todo tipo de terreno, ya que mientras menos plano es el terreno mayor es el consumo, y mientras más interrupciones de frenado es mayor el gasto de combustible, embrague, freno y llantas.

**Tabla 11. Precios ACPM/Diésel**

Año	GL ACPM COP	GL ACPM USD	SMLV EN GL ACPM
2011	\$7.774	\$4,00	68,90
2012	\$8.085	\$4,56	70,09
2013	\$8.180	\$4,25	72,07
2014	\$8.234	\$3,47	74,81
2015	\$7.517	\$2,39	85,72
2016	\$7.289	\$2,37	94,59
2017	\$7.855	\$2,58	93,91
2018	\$8.829	\$2,77	88,49
2019	\$9.160	\$2,79	90,4
2020	\$8.279	\$2,40	106,5

Fuente: Ministerio de Minas y Energía 2020

## COMPORTAMIENTO GENERAL DE LAS IMPORTACIONES

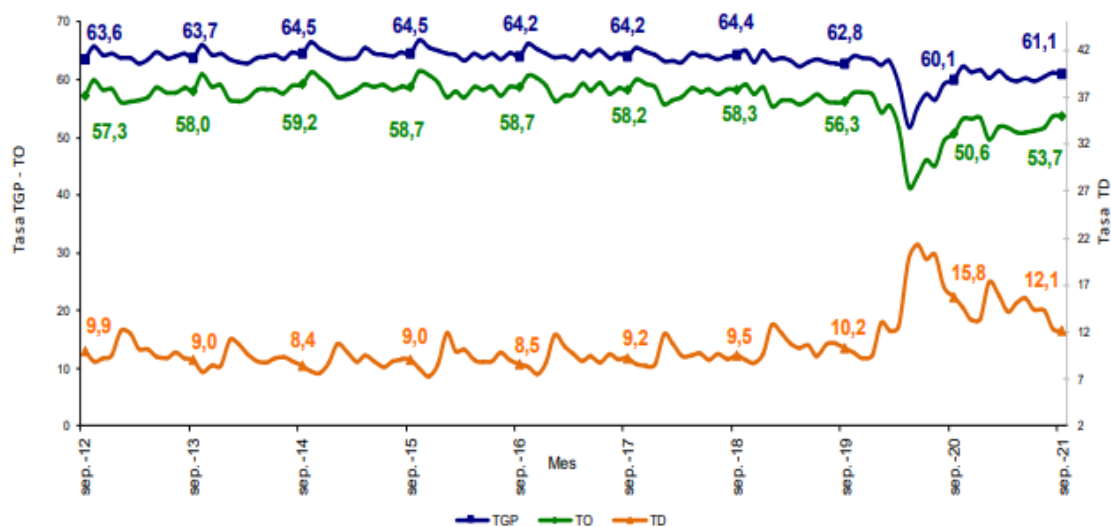
De acuerdo con las declaraciones de importación registradas ante la DIAN en abril de 2021, las importaciones fueron US\$4.696,7 millones CIF y presentaron un aumento de 51,7% con relación al mismo mes de 2020. Este comportamiento obedeció principalmente al aumento de 64,2% en el grupo de Manufacturas.

En abril de 2021, las importaciones de Manufacturas participaron con 76,9% del valor CIF total de las importaciones, seguido por productos Agropecuarios, alimentos y bebidas con 14,9%, Combustibles y productos de las industrias extractivas con 8,1% y otros sectores 0,1%

Empleo y desempleo:

Para el mes de septiembre de 2021, la tasa de desempleo fue 12,1%, lo que representó una reducción de 3,7 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2020 (15,8%). La tasa global de participación se ubicó en 61,1%, en el mismo periodo del 2020 fue 60,1%. Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 53,7%, lo que representó un aumento de 3,1 puntos porcentuales comparado con septiembre de 2020 (50,6%).

**Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo**  
Total nacional  
Septiembre (2012– 2021)



Fuente: DANE, GEIH.

Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad.

En el período de estudio, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 21.729 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Comercio y reparación de vehículos; Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos y Alojamiento y servicios de comida con 1,8, 1,2 y 1,2 puntos porcentuales, respectivamente.

**Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad<sup>^</sup>**

**Total nacional**

**Septiembre (2021/2020)**

Rama de actividad	Total Nacional				
	Septiembre 2021	Septiembre 2020	Distribución %	Variación absoluta	Contribución en p.p.
<b>Población ocupada</b>	21.729	20.232	100,0	1.497	
Comercio y reparación de vehículos	4.272	3.913	19,7	359	<b>1,8</b>
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.451	1.216	6,7	235	<b>1,2</b>
Alojamiento y servicios de comida	1.583	1.349	7,3	235	<b>1,2</b>
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.420	2.194	11,1	226	<b>1,1</b>
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	1.951	1.741	9,0	210	<b>1,0</b>
Industria manufacturera	2.323	2.210	10,7	113	<b>0,6</b>
Transporte y almacenamiento	1.559	1.448	7,2	111	<b>0,5</b>
Construcción	1.564	1.507	7,2	58	<b>0,3</b>
Información y comunicaciones	346	303	1,6	43	<b>0,2</b>
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos <sup>^^</sup>	447	429	2,1	18	<b>0,1</b>
Actividades financieras y de seguros	296	280	1,4	17	<b>0,1</b>
Actividades inmobiliarias	263	261	1,2	2	<b>0,0</b>
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.254	3.379	15,0	-125	<b>-0,6</b>

Fuente: DANE, GEIH.

## GREMIOS Y ASOCIACIONES DEL SECTOR.

En el sector de transporte, existen diferentes asociaciones que realizan un papel primordial con el objeto de impulsar su desarrollo. Los gremios y asociaciones que participan en el sector son:

MODALIDAD	GREMIO, FEDERACIÓN Y/O ASOCIACIÓN	
CARGA	<b>COLFECAR</b>	FEDERACION COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES DE CARGA POR CARRETERA
	<b>ASECARGA</b>	ASOCIACION NACIONAL DE EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CARGA POR CARRETERA
	<b>FEDETRANSCOL</b>	FEDERACIÓN DE EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CARGA DE COLOMBIA
	<b>DEFENCARGA</b>	FOMENTO Y SEGURIDAD EN DISTRIBUCIÓN FÍSICA
	<b>ACC</b>	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CAMIONEROS
	<b>NACC</b>	NUEVA AGREMIACION DE CAMIONEROS COLOMBIANOS
	<b>ATC</b>	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE CARGA

URBANO	<b>CONALTUR</b>	CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES URBANOS
	<b>ASOTUR</b>	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES URBANOS
	<b>ASOTRANS MEDELLIN</b>	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DEL ABURRÁ
	<b>APETRANS</b>	ASOCIACIÓN NACIONAL DE PEQUEÑOS PROPIETARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

	<b>APROVESPA</b>	ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS
	<b>FETRANSURCOL</b>	FEDERACIÓN DE TRANSPORTADORES URBANOS DE COLOMBIA
	<b>FEDECOTRANS</b>	FEDERACIÓN DE TRANSPORTE PERIFÉRICO
		COMITÉ PRO-DEFENSA DEL TRANSPORTE URBANO
	<b>FECOLTRAN</b>	FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTE URBANO
<b>ESPECIALES</b>	<b>FENALTRE</b>	FEDERACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIOS ESPECIALES Y TURISMO
	<b>FENALTRAES</b>	FEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL Y DE TURISMO
	<b>ACOLTES</b>	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL TRANSPORTE ESPECIAL Y DE TURISMO
	<b>ASONALTET</b>	ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES ESPECIALES Y TURISMO

#### Entes reguladores del sector transporte:

##### MINISTERIO DE TRANSPORTE:

Los Ministerios tienen como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

##### SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE:

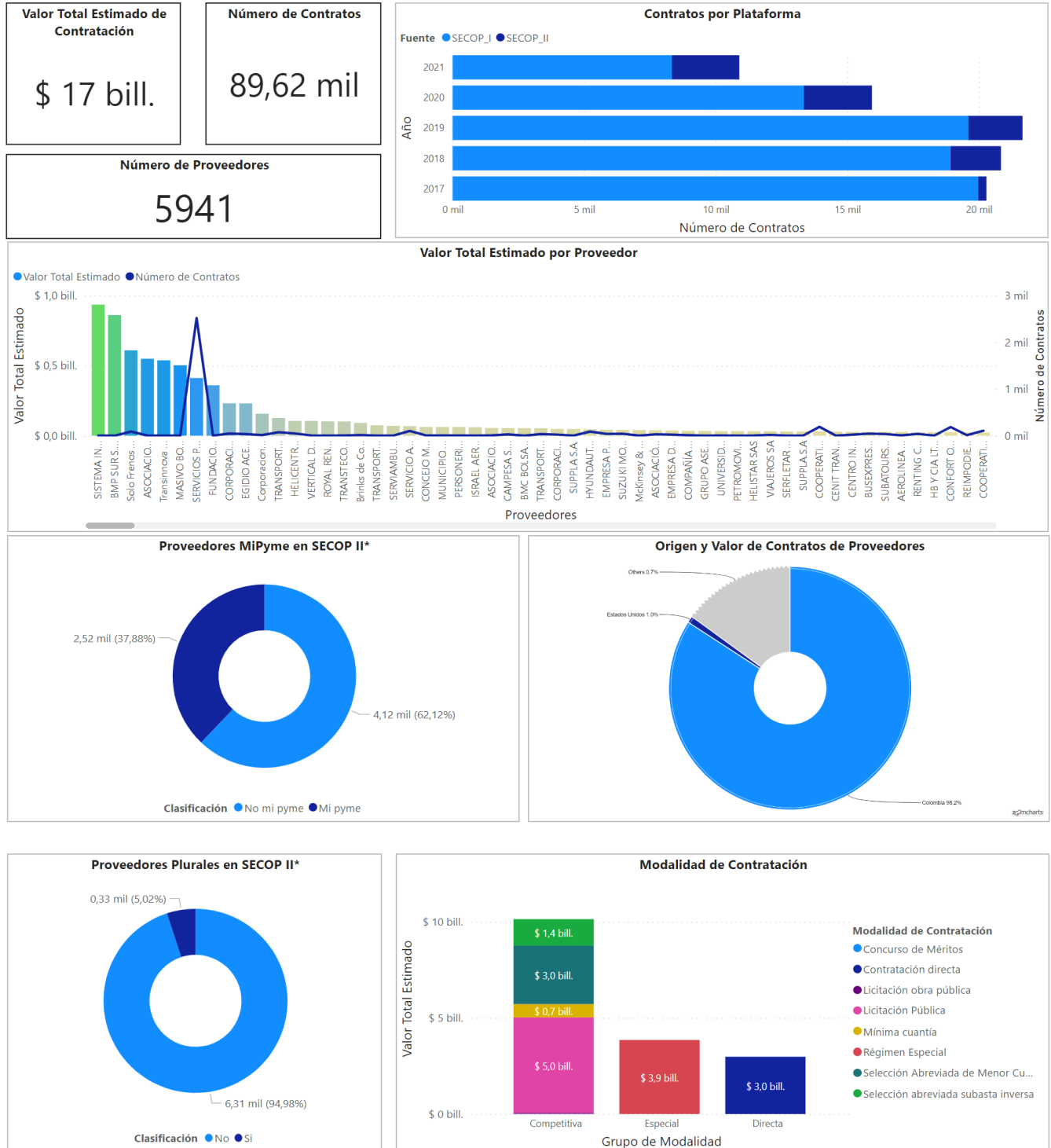
La Superintendencia es la encargada de supervisar el servicio público de transporte, la actividad portuaria y la infraestructura, por una Colombia conectada, incluyente y competitiva.

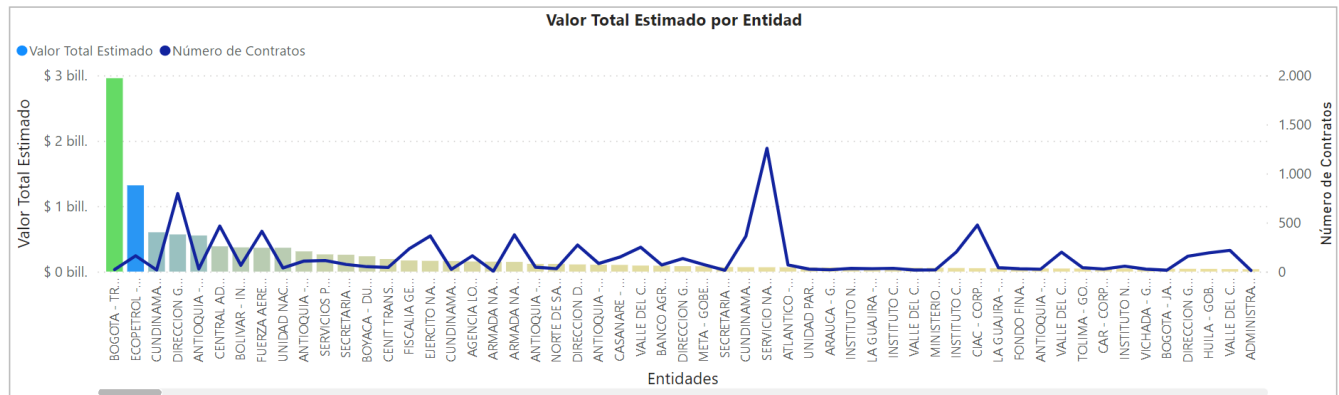
#### 1.5 Capacidad financiera y organizacional

Este análisis se encuentra evidenciado en el formato FT-M4-GCO-04 denominado ESTUDIO DEL SECTOR: CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL PARA PROPONENTES, el cual se anexa al presente estudio.









#### 4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

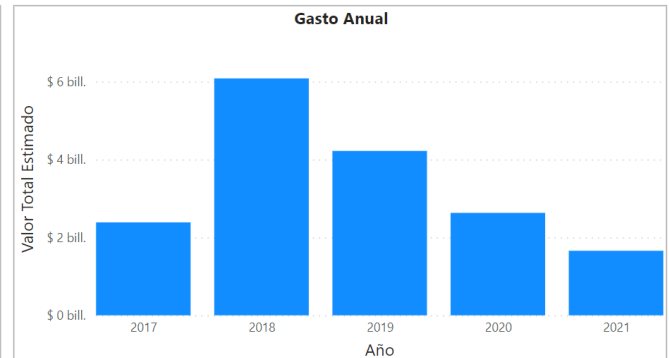
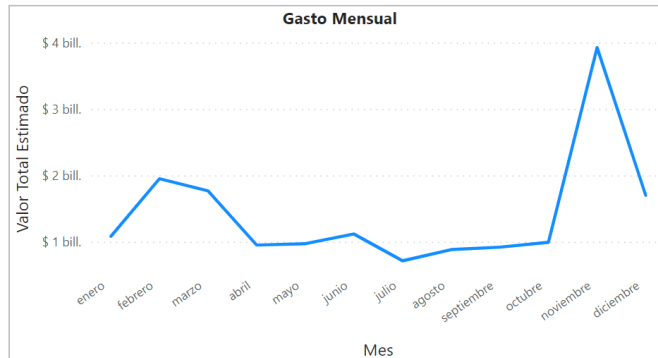
La Empresa para la Seguridad y Soluciones Urbanas - ESU, es una Empresa Industrial y Comercial del Estado, del orden municipal, que tiene por objeto brindar soluciones integrales de seguridad, tecnología, servicios de redes y telecomunicaciones para la gestión urbana y del riesgo a entidades del orden nacional e internacional, a través de la comercialización y prestación de bienes y servicios mediante alianzas, convenios, contratos, cooperación intersectorial y actividades permitidas por la Ley, para contribuir a la transformación social, la innovación, la investigación, el desarrollo económico y ambiental de las ciudades y territorios.

- Modalidad de contratación: Solicitud Pública de Oferta
- Objeto: SELECCIÓN DE EMPRESAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR MEDIANTE ACUERDOS MARCO CON LA EMPRESA PARA LA SEGURIDAD Y SOLUCIONES URBANAS – ESU

Para efectos de realizar la revisión del histórico de compras o adquisiciones de otras entidades públicas se tomó información de la base de información en la página web Colombia compra eficiente, limitando la búsqueda a contratos que se hubieran realizado bajo los códigos UNSPSC 78 – servicios de transporte; filtrando los que se hubieran suscrito desde 2019, así la consulta arrojó lo siguiente:



## ANÁLISIS DE DEMANDA

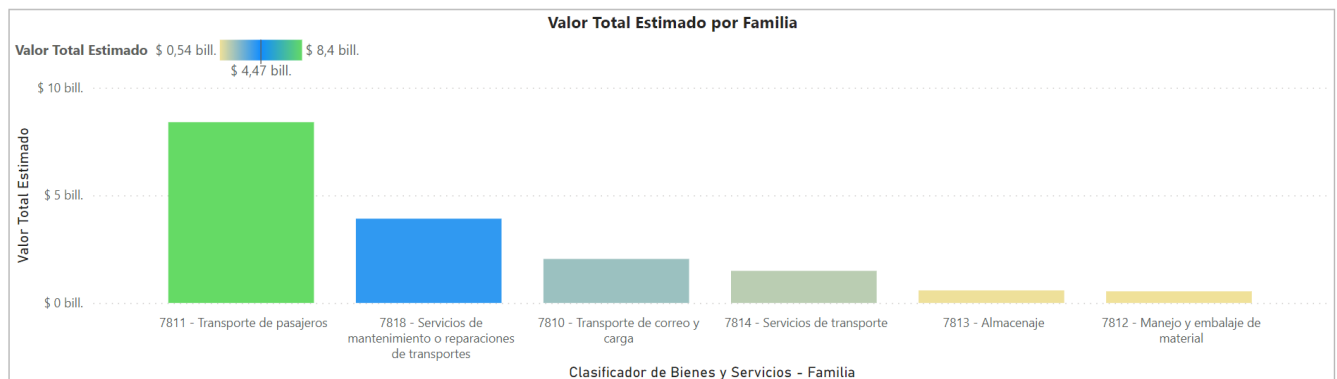
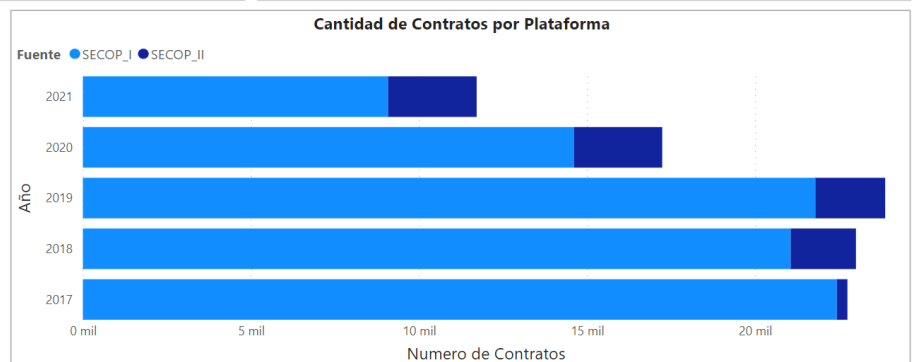


**Valor Total Estimado de Contratación**

**\$ 17 bill.**

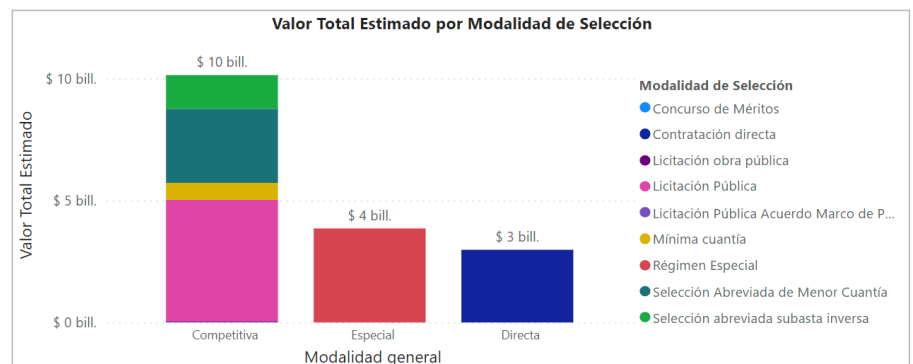
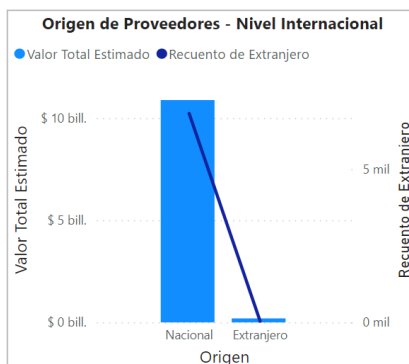
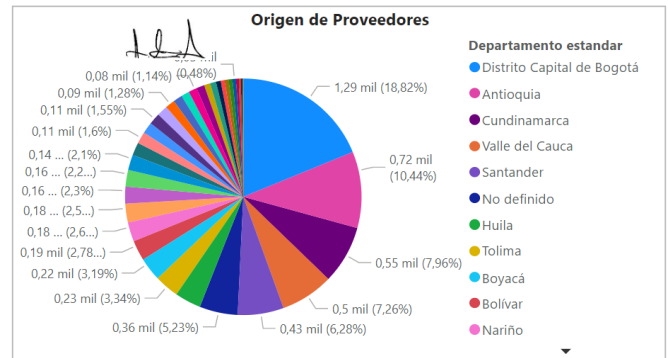
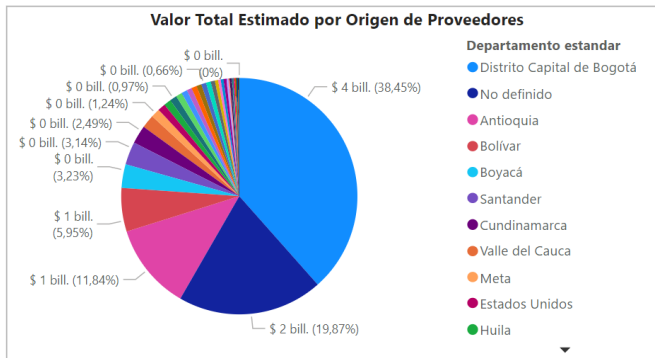
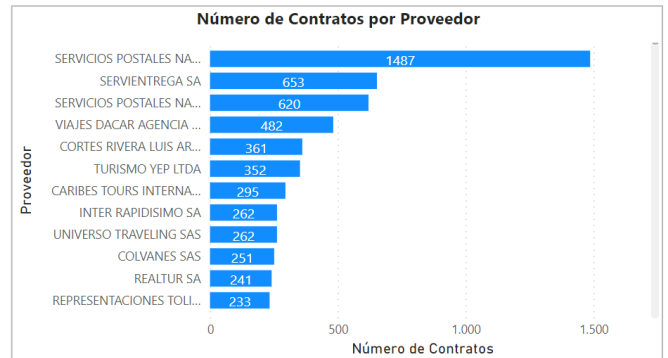
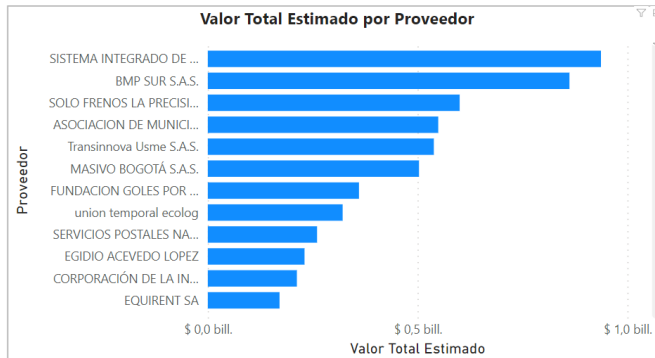
**Número Total de Contratos**

**101,40 mil**



Año	2020			2021		
	Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Valor Estimado	% de Participación	Número de Registros	Valor Estimado	% de Participación
☐	7811 - Transporte de pasajeros	\$ 691.012.411.884	4,07%	5203	\$ 560.284.827.267	3,30%
☐	7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	\$ 1.190.537.075.003	7,01%	3974	\$ 594.897.935.630	3,50%
☐	7810 - Transporte de correo y carga	\$ 439.728.094.903	2,59%	2805	\$ 283.392.424.391	1,67%
☐	7814 - Servicios de transporte	\$ 87.090.883.186	0,51%	864	\$ 99.239.717.965	0,58%
☐	7813 - Almacenaje	\$ 76.869.459.110	0,45%	612	\$ 104.229.631.373	0,61%
☐	7812 - Manejo y embalaje de material	\$ 144.909.024.342	0,85%	206	\$ 15.290.071.228	0,09%
	<b>Total</b>	<b>\$ 2.630.146.948.428</b>	<b>15,49%</b>	<b>13664</b>	<b>\$ 1.657.334.607.854</b>	<b>9,76%</b>

Proveedor seleccionado	Valor Total Estimado para el Proveedor <b>\$ 17 bill.</b>	Número de Contratos del Proveedor <b>101,40 mil</b>	Origen del Proveedor No identificado
------------------------	--	--	---



**MAURICIO ALEJANDRO PATIÑO RESTREPO**  
Subgerente de Servicios

Revisó: Jhon Jairo Osorio Agudelo. Contratista. Subgerencia de Servicios  
Proyectó: Leidy Laura Zapata Graciano. Profesional Universitario. Unidad Estratégica de Servicios Logísticos