

**ESTUDIO DE SECTOR SOPORTE DE LA SOLICITUD PÚBLICA DE OFERTA PARA LA SELECCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COMO ALIADOS PROVEEDORES PARA LA FIRMA DE ACUERDOS COMERCIALES CON LA EMPRESA PARA LA SEGURIDAD URBANA-ESU**

**INTRODUCCIÓN**

Teniendo en cuenta los contratos interadministrativos que la ESU se encuentra ejecutando en la presente vigencia y de acuerdo con los posibles nuevos negocios que la entidad pueda desarrollar en la presente administración con distintos clientes para atender eficientemente sus necesidades, para la prestación de los servicios de transporte especial de pasajeros y transporte de carga, de conformidad con lo establecido en el Artículo 25 (Selección de Aliados Proveedores del Acuerdo 090 de 2019, por el cual se reglamenta el Manual de Contratación) se desarrolla el presente estudio.

En virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del COVID-19, la afectación que esta ha generado en los diferentes sectores de la economía y con el ánimo de promover la participación de pequeñas, medianas y grandes empresas, se hace necesario adelantar los trámites correspondientes para convocar una nueva solicitud pública de ofertas y seleccionar nuevos aliados que atiendan proyectos de todas las cuantías en la Unidad de Estratégica de Servicios en Transporte especial de pasajeros y Transporte de carga, como alternativa para atender las necesidades de los clientes actuales y nuevos clientes que resulten de acuerdo a los planes establecidos desde el direccionamiento estratégico de la ESU.

En tal sentido se hace oportuno y conveniente además 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 los pliegos de condiciones para surtir el proceso en referencia.

Con el presente documento se pretende generar herramientas para entender el mercado del servicio a contratar y de esta forma lograr los objetivos de eficacia, eficiencia, economía, promoción de la competencia y manejo del riesgo, los cuales son parte de la gestión contractual.

### 1.1. LEGISLACIÓN APLICABLE

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 estos pliegos de condiciones.

En lo pertinente, se dará aplicación a las disposiciones de la Ley 489 de 1998 y demás normas concordantes.

Las principales normas que rigen la presente selección son:

- ✓ El Acuerdo 055 de 2014 y las normas que lo modifiquen.
- ✓ En caso de darse algún incumplimiento, éste será tratado conforme a lo dispuesto en las normas del derecho civil y comercial y del Estatuto Anticorrupción, que se aplicará de manera supletiva en caso que no se señale un procedimiento expreso.
- ✓ En materia de subsanabilidad de requisitos y garantías contractuales se dará aplicación a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en lo que no contraríe al Reglamento Interno de Contratación.

### 1.2. Clasificación UNSPSC

Clasificación UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
781018	Servicio de transporte, almacenaje y Correo	Transporte de correo y carga	Transporte de Carga por Carretera

781118	Servicio de transporte, almacenaje y Correo	Transporte de pasajeros	Transporte de pasajeros por carretera
--------	---	-------------------------	---------------------------------------

### 1.3. 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” 781018.

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, Transcaribe 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, Superintendencia de puertos y transporte.

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2019 <sup>pr</sup> - III / 2018 <sup>pr</sup> - III	2019 <sup>pr</sup> / 2018 <sup>pr</sup>	2019 <sup>pr</sup> - III / 2019 <sup>pr</sup> - II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,6	2,0	0,4
Explotación de minas y canteras	1,0	2,5	1,6
Industrias manufactureras	1,5	1,7	0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	2,8	2,9	1,0
Construcción	-2,6	-1,9	1,1
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	5,9	4,9	1,7
Información y comunicaciones	-0,6	2,5	-2,9
Actividades financieras y de seguros	8,2	6,1	2,0
Actividades inmobiliarias	3,0	3,0	0,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	3,7	3,6	-1,0
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	4,3	3,8	1,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	2,9	2,6	0,4
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>3,2</b>	<b>3,1</b>	<b>0,5</b>
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	4,3	3,9	1,0
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>3,3</b>	<b>3,1</b>	<b>0,6</b>

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

<sup>pr</sup> preliminar

<sup>1</sup>Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

<sup>2</sup>Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

<sup>3</sup>Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.

<sup>4</sup>Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.

<sup>5</sup>Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.

<sup>6</sup>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.

Según el Boletín técnico emitido por el DANE, en los primeros tres trimestres de 2019 el PIB creció 3,1% respecto al mismo periodo de 2018. Las actividades con mayor crecimiento fueron:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
- Actividades financieras y de seguros

En el tercer trimestre de 2019 respecto al mismo periodo de 2018, el Producto Interno Bruto creció 3,3%, explicado principalmente por el comportamiento de las siguientes ramas de actividad:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida
- Actividades financieras y de seguros.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto creció 0,6%

### **Transporte y almacenamiento como actividad económica**

La variación año corrido de la actividad económica 'Transporte y almacenamiento' (tal como es definida por el DANE) para el tercer trimestre entre 2018 y 2019 fue de 4,8%, lo cual hace referencia a un aumento del volumen en estas actividades. Esto es significativo si tenemos en cuenta que el promedio de variación para el mismo periodo de las principales actividades económicas fue de 2,9%.

**Tabla 2. Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup>. Tasa de crecimiento en volumen<sup>2</sup>. 2019<sup>Pf</sup>. Tercer trimestre.**

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2019 <sup>Pf</sup> - III / 2018 <sup>Pf</sup> - III	2019 <sup>Pf</sup> / 2018 <sup>Pf</sup>	2019 <sup>Pf</sup> - III / 2019 <sup>Pf</sup> - II
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	5,9	5,0	1,6
Transporte y almacenamiento	6,7	4,8	1,2
Alojamiento y servicios de comida	4,8	4,9	0,8
<b>Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup></b>	<b>5,9</b>	<b>4,9</b>	<b>1,7</b>

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

<sup>Pf</sup> preliminar

<sup>1</sup> Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.

<sup>2</sup> Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

<sup>3</sup> Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.

**Tabla 5. Parque automotor y pasajeros en el área metropolitana de Medellín Año corrido a septiembre (2018 - 2019)<sup>P</sup>**

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados Miles		
	2018	2019 <sup>p</sup>	Variación %	2018	2019 <sup>p</sup>	Variación %	2018	2019 <sup>p</sup>	Variación %
Área Metropolitana de Medellín	5.690	5.803	2,0	5.141	5.264	2,4	517.855	534.287	3,2
Metro*	234	240	2,7	186	187	0,7	165.163	168.142	1,8
SITM	1.611	1.650	2,4	1.498	1.555	3,8	142.911	155.307	8,7
Cable*	313	353	12,7	270	302	12,1	10.714	11.689	9,1
Tranvía de Ayacucho	12	12	0,0	9	10	7,4	6.475	7.453	15,1
Buses	1.471	1.572	6,8	1.253	1.363	8,8	80.319	85.634	6,6
Busetas	1.183	1.172	-0,9	1.113	1.097	-1,4	69.918	68.874	-1,5
Microbuses-Colectivos	822	758	-7,8	770	705	-8,5	40.229	34.818	-13,5
Padrón	44	47	5,3	43	45	4,1	2.124	2.370	11,6

Fuente: DANE, ETUP.

<sup>P</sup> Cifra provisional

\* Para el Cable los vehículos en servicio hacen referencia a las góndolas en uso y para el Metro a los vagones.

El siguiente cuadro refleja la serie de precios anualizada, tomando datos a 31 de diciembre de cada año, desde 2011 y hasta el 31 de diciembre del año 2019, en este se toman los precios a nivel nacional Colombia, que registraron a esa fecha: el galón de ACPM, la tasa representativa del mercado de ese día, el salario mínimo legal mensual vigente del año, el IPC, el DTF y el porcentaje de variación de la inflación. Además, incorpora dos columnas, una que relaciona el costo de un galón en dólares a la fecha y otra que muestra con el salario mínimo de la fecha cuantos galones de combustible se podían o se pueden comprar.

**Tabla 6. Variables económicas coyunturales**

Año	GL ACPM (COP)	8 (COP)	GL ACPM en USD	SMLV (COP)	SMLV en GL ACPM	IPC	Inflación	Tasa DTF
2011	\$7.774	\$1.942	\$4,00	\$535.600	68,90	110	3,40%	5,12
2012	\$8.085	\$1.773	\$4,56	\$566.700	70,09	114	3,23%	5,22
2013	\$8.180	\$1.926	\$4,25	\$589.500	72,07	117	2,72%	4,06
2014	\$8.234	\$2.372	\$3,47	\$616.000	74,81	121	3,42%	4,34
2015	\$7.517	\$3.149	\$2,39	\$644.350	85,72	128	5,22%	5,24
2016	\$7.289	\$3.081	\$2,37	\$689.455	94,59	134	7,03%	6,93
2017	\$7.855	\$3.050	\$2,58	\$737.717	93,91	138	3,9%	5,46
2018	\$8.829	\$3.188	\$2,77	\$781.242	88,49	2,87**	2,63***%	4,21
2019	\$9.160	\$3.281	\$2,79	\$828.116	90,4	104	3,8%	4,43

\*Elaboración propia gestión categorías datos de Banco de la República, DANE, Ministerio de Minas y Fendi petróleo.

\*\* Dato año corrido. Actualizado febrero de 2020

\*\*\* Dato año corrido. Actualizado febrero de 2020

GL: Galón

SMLV: Salario Mínimo Legal Vigente

### Tasa de cambio – TRM

Para analizar la variable macroeconómica tasa de cambio, expresada en la tasa representativa del mercado (TRM), se debe partir de la premisa que todos los chasis (no igual con las carrocerías) de bus sin excepción alguna son importados al país, lo mismo que la mayoría de camperos y camionetas. Provenientes principalmente de Brasil, China, Corea y México. Igual sucede con las llantas, los aceites, parte del sistema de filtración, rodamientos, repuestos; en general consumibles y no consumibles. Por lo tanto, esta variable es de gran sensibilidad a la hora del costeo tanto en Capex como en Opex.

**Tabla 7. Tasa representativa del mercado - TRM**

Año	TRM (COP)	Variación
2011	\$1.942	
2012	\$1.773	-9%
2013	\$1.926	9%
2014	\$2.372	23%
2015	\$3.149	33%
2016	\$3.081	-2%
2017	\$3.050	-1%
2018	\$3.188	5%
2019	\$3.281	3%

### 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 8. 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

El tema del combustible ha sido muy controversial en Colombia, por el argumento que es un insumo muy caro frente a otros países productores de petróleo, que no ha bajado en la proporción que ha bajado el crudo y además que gran parte ya se procesa en la refinería de Cartagena. Sin embargo, si se analiza este cuadro se puede ver que el precio ha estado relativamente en el mismo margen de 12 % aproximado para arriba y para abajo, pero si se compara con el aumento del salario mínimo como representación del ingreso, en el 2011 se compraban 68 galones con el salario de la época y en 2019 se compraban 90,4 galones con la misma medida de ingreso.

### Salario mínimo

El salario mínimo y sus aumentos están directamente relacionados con el costo de la conducción del vehículo automotor. Este factor es muy importante para el costo de operación tanto en buses, camionetas, tracto mulas, camiones, volquetas, maquinaria de

construcción. Es importante entender que para el caso de las camionetas es muy sensible llegando a ser el 35% del costo total.

**Tabla 9. Salario mínimo más prestaciones**

Costo camionetas	Salario + Prestaciones	Porcentaje
Conductor	1'588.158	35%

Esto lo que deja ver es una de las formas de lograr economía de escala en el sector y a su vez la importancia y sensibilidad del conductor en el Opex del transporte, por tanto, llega a una participación del 38% en la operación camioneta, en el caso de los buses la participación es del 26%, por eso la agrupación de carga de pasajeros es fundamental para lograr mejores beneficios económicos, ya que se constituye en una importante fuente de renta para el estado y es generador de empleo

### **Inflación**

La inflación es importante en cuanto a ponderación del costo total ya que afecta directamente a las fórmulas que establecen las aseguradoras para cálculo de pago de pólizas y también tiene injerencia en el costo de administración que cobra la empresa afiladora lo que suman un 11% del costo total, aunque la inflación no se puede desligar a la negociación de los salarios que no siempre son proporcionales a lo exigido por la ley sino que lo determina el costo del insumo en el mercado que tiene que ver con lo que se demanda, ofrece y cuanto le alcanza al conductor el salario para comprar alimentos de la canasta familiar.

**Tabla 10. Inflación**

Año	IPC	Inflación (%)
2011	110	3,40
2012	114	3,23
2013	117	2,72
2014	121	3,42
2015	128	5,22
2016	134	7,03
2017	138	3,8
2018	135	3,5
2019	138	3,8

La inflación fue estable en Colombia los cuatro años periodo de 2011 a 2014, pero a 2015 tuvo un aumento respecto al año anterior del 52%, donde se encarecieron los insumos de la agricultura y parte de la industria nacional, a esto se le debe sumar un fuerte fenómeno de niño que encareció más aun el costo de la agricultura y un paro camionero que tuvo lugar a mediados de año y durante casi 50 días terminaron de disparar la variación del IPC, dando como resultante la inflación acumulada a 2016 siendo la más alta los últimos años. Para los últimos tres años la inflación ha presentado un comportamiento más estable, estando cercana a las metas establecidas año a año por el Banco de la República como parte de la política monetaria nacional.

### **Perspectiva internacional**

#### **Tratados de libre comercio para adquisición de vehículos**

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 Busscar 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.

Entonces teniendo en cuenta estos datos la relevancia verdadera es respecto al precio del automotor, razón por la cual cada año de contrato 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 este 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 de 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 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, están transportando crudo en barcos por el Rio Magdalena, hacen parte del operador ferroviario de la región y camioneros en el pasado pero 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 realice 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 participación según país:

El Proceso de Contratación **no está cubierto por ningún Acuerdo Comercial**

**Tabla 12. Acuerdos comerciales pertinentes a transporte**

Acuerdo Comercial	País	Valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
Alianza Pacífico	Chile y Perú	Bienes y servicios \$655'366.000; Servicios de construcción \$16.384'153.000	No	Si
Chile		Bienes y servicios \$643'264.000; Servicios de construcción \$16.081'602.000	No	Si
Costa Rica		Bienes y servicios \$1.162'733.000 Servicios de construcción \$16.389'628.000	No	Si
Estados AELC		Bienes y servicios \$655'366.000; Servicios de construcción \$16.384'153.000	No	Si
Triángulo Norte	Guatemala	Valor de la menor cuantía de la Entidad Estatal	No	Si
Unión Europea		Bienes y servicios \$643'264.000; Servicios de construcción \$16.081'602.000	No	Si

**Perspectiva Legal**



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.

Además, las normas de contratación:

- Ley 80 de 1993
- Ley 1150 de 2007
- Decreto 1082 de 2015

Decretos Municipales:

- Decreto 455 de 2019 (Manual de contratación), 1039 y 1381 de 2016 y 760 de 2018.

#### **Análisis financiero y organizacional**

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

## Contratos de transporte de otras entidades estatales

Tabla 28. Contratos de transporte de otras entidades – 2019

Entidad	Valor hora actual	Valor del contrato	Modalidad	Proveedor	Duración	Observaciones
Alcaldía de Medellín	\$ 27,178 \$30,254 eléctricos	16,333 M	Subasta	UT G4 Medellín 2019	10 meses	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>CAMPEROS Y CAMIONETAS</b></li> <li>Actualmente se contrata el servicio pagando valor hora</li> <li>Disponibilidad de 311 vehículos</li> <li>Se garantizan mínimo 176 horas mensuales</li> <li>Se contrataron 6 vehículos eléctricos</li> </ul>
	Valor por recorrido	111 M	Subasta	COOTRAES PECIALES	10 meses	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>BUSES Y Busetas</b></li> <li>Urbano \$373,432</li> <li>Palmitas \$432,078</li> <li>Santa Helena \$415,698</li> <li>San Antonio de Prado \$416,150</li> <li>Altavista \$397,616</li> <li>Barbosa \$469,516</li> </ul>
EPM	1. \$22,050 A.M 2. \$30,497 Fuera A.M	1. \$3,580 MM 2. \$7,960 MM	Licitación	1.Efitrans 2.Emprestur	7,73 meses	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>CAMPEROS Y CAMIONETAS</b></li> <li>Se pacta un valor mínimo de 2 horas por servicio</li> <li>Se contrata a demanda de las áreas</li> <li>Se tienen disponibles 110 vehículos para la prestación del servicio</li> </ul>
	Tarifa regulada + Fee del 5% sobre la tarifa	\$720 M	Licitación	Coopebombas	18 meses	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>SERVICIO DE TAXIS</b></li> <li>Manejan vale electrónico y vale físico</li> <li>Se realizan controles estrictos con el proveedor de los vales para evitar mal uso del servicio</li> </ul>

Entidad	Objeto	Tipo de proceso	Cuantía
CORPOBOYACÁ - CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL BOYACÁ DE	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR EN LA MODALIDAD DE SERVICIO ESPECIAL Y DE CARGA, PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN DE CORPOBOYACÁ O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES LO REQUIERAN	Licitación Pública	\$1.820.751.667,00
AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES	TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA, INTERMODAL DE VÍVERES SECOS, FRESCOS Y OTROS BIENES CON DESTINO A	Selección abreviada subasta inversa	\$500.000.000,00

### ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La Empresa para la Seguridad Urbana - ESU es una empresa Industrial y Comercial de Estado, del orden municipal, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio propio e independiente, creada por el Decreto 178 de 2002, modificado por el Acuerdo 33 de 2010; brinda soluciones integrales en seguridad, mediante factores tecnológicos y logísticos de avanzada que permiten el cumplimiento de las misiones institucionales de cada usuario, como agente que aporta a la política de Seguridad Nacional,

Departamental o Municipal. Su portafolio se encuentra enmarcado por unidades de negocio, entre estas se encuentra la Unidad Estratégica de Servicios de Seguridad, la cual atiende los servicios de contratación y suministros de Servicios de seguridad física que apoyan las actividades misionales de las entidades públicas.

La ESU para atender las necesidades de sus clientes en materia de vigilancia y seguridad privada ha ejecutado soluciones operativas para los servicios de vigilancia que incluye diferentes modalidades; armada, sin arma y canina, basándose en el reglamento de contratación de la entidad, ha venido suscribiendo alianzas con proveedores bajo contratos marco desde el año 2008, generando un resultado óptimo, toda vez que ha satisfecho las necesidades de los clientes en esta materia. Por lo anterior, y en aras de continuar prestando el servicio eficientemente.

- ✓ Condiciones de pago: Las condiciones de pago serán establecidas en los pliegos de condiciones que adelantará la entidad.
- ✓ Tiempos y lugares para la ejecución: Los tiempos y lugares para la ejecución del contrato serán los establecidos en los convenios dependiendo de las necesidades de cada uno de los clientes con los que cuenta la ESU.
- ✓ Garantías exigidas y siniestros: La ESU a través de los pliegos de condiciones solicitará y validará la expedición de las pólizas que permitan proteger a la ESU, al cliente y al aliado, entre las que se encuentran: Cumplimiento, responsabilidad civil extracontractual, Calidad del Servicio y/o bienes y pago de salarios y prestaciones sociales.

Mediante el presente proceso se busca fortalecer las alianzas que la ESU ha tenido hasta la fecha y llegar a nuevos mercados para la satisfacción eficiente y oportuna de las necesidades de las entidades contratantes.

Atentamente,



**JAIRO ANDRÉS LONDOÑO PARDO**  
Subgerente de Servicios

Aprobó: Marelbi Verbel Peña- Subgerente Administrativa y Financiera  
Aprobó: Gildardo de Jesús Lopera- Secretario General

