



**PLANEACIÓN CONTRATACIÓN**  
**ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES**  
(Artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

**1. INFORMACIÓN GENERAL**

**1.1 DEPENDENCIA QUE ORIGINA**

Dirección de Planeación

**1.2 OBJETO CONTRACTUAL:**

Elaborar los Estudios Técnicos y Diseños requeridos para implementar carriles preferenciales del SITM MIO en la ciudad de Cali y evaluar el impacto que generará la implementación de dichos carriles cada corredor pre-troncal, empleando para ello un modelo de simulación del tránsito, con el fin de proveer las acciones adicionales que se requiere implementar para mitigar su impacto.

**1.3 Sector Económico Identificado:**

Sector Terciario o de Servicios: Transporte

**1.4 Modalidad de selección**

Concurso de méritos

**2. ASPECTOS GENERALES**

**2.1 Económico**

**Dinámica y comportamiento del sector transporte en 2013<sup>1</sup>**

A finales de 2013, el Dane reveló que el PIB-real del sector transporte se expandió un 2.9% anual durante el tercer trimestre del año. Con este resultado, en el acumulado enero-septiembre de 2013, las actividades de transporte (propriadamente dichas) se incrementaron un 2.6% anual, cifra inferior al 4.7% de un año atrás (ver gráfico adjunto).

Esta desaceleración obedeció a factores tanto coyunturales como estructurales. En el plano coyuntural se destacan: i) el menor ritmo de crecimiento de la economía durante los tres primeros trimestre de 2013 (vs. 2012), pasando de expandirse al 4.5% a hacerlo al 3.9% anual; y ii) los prolongados paros que tuvieron lugar en el tercer trimestre del año, en especial el de transportadores y el Paro Nacional Agrario (ver Comentario Económico del Día 21 de enero de 2014).

A nivel estructural, resalta la baja competitividad que enfrenta el sector por cuenta del

<sup>1</sup> Comentario económico del día. Director: Sergio Clavijo, con la colaboración de Alejandro Vera y Ekaterina Cuéllar. ANIF. Febrero 17 de 2014



## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

conocido rezago en infraestructura. Aquí, las mediciones internacionales sobre dicho atraso revelan que, en una escala de 1 (mala) a 7 (óptima), Colombia reporta los peores registros de la región a nivel de infraestructura portuaria (3.5), vial (2.6) y férrea (1.5), ver cuadro adjunto.

Ahora, analizando el desempeño del sector por tipo de transporte, se observa que el terrestre, que incluye los modos vial y férreo, registró la tasa de crecimiento más baja durante el período enero-septiembre de 2013, al expandirse tan sólo un 1.9% anual (vs. 3.8% de un año atrás). Aquí sobresalen el menor uso de transporte de carga por parte de sectores clave de la economía y la reducción del transporte de pasajeros. En efecto, en el caso de la carga (71% usando el modo vial y 21% el modo férreo), los menores crecimientos del PIB industrial (-1.2% en enero-septiembre de 2013 vs. 0.1% de un año atrás) y minero (3.9% vs. 7.4%) explican, en parte, la desaceleración del transporte terrestre, ver Informe Semanal No. 1203 de enero de 2014.

En el caso del transporte terrestre de pasajeros ocurrió una contracción en el número de pasajeros urbanos (sistema tradicional + masivo) e intermunicipales (donde el transporte de pasajeros por modo férreo es casi nulo). En efecto, el transporte urbano (público) exhibió una disminución en el número de pasajeros transportados del -2.9% anual en enero-septiembre de 2013. Este comportamiento respondió a:

i) las mayores facilidades en la adquisición de vehículos particulares dadas las reducciones en los precios (-0.8% anual en septiembre de 2013); ii) la penetración del Teletrabajo, a partir de la iniciativa del Gobierno Nacional de reconocerlo como una opción de empleo igual al sistema tradicional, de acuerdo con el Decreto 0884 de 2012, reduciendo así la movilización de empleados; y iii) la modificación-reducción en los horarios del pico y placa a partir de julio de 2012 en Bogotá, donde se concentra el 40% de los pasajeros.

Por su parte, la movilización intermunicipal de pasajeros por modo vial se ha visto desplazada en los últimos años como consecuencia de la mayor penetración del transporte aéreo. Este último pasó de transportar el 5.5% de los pasajeros totales del país en 2009 a movilizar el 8.9% en 2012. Esto, debido a la entrada en operación de nuevas aerolíneas, particularmente de bajo costo, y la expansión de las rutas de las ya existentes.

Sin embargo, el transporte aéreo total mostró una desaceleración en los primeros tres trimestres de 2013.

En efecto, el crecimiento del sector pasó del 8.4% anual en enero-septiembre de 2012 al 4.8% anual un año después. No obstante, esto obedeció a la disminución del transporte aéreo de carga (-0.2% anual). En cambio, en línea con lo ya mencionado, el transporte aéreo de pasajeros se incrementó un 17.6% anual durante el mismo período.

Finalmente, el transporte acuático y las otras actividades registraron un crecimiento del 4.1% anual en los tres primeros trimestres de 2013, por debajo del 6.3% del año anterior. Allí la contracción de las exportaciones del -2.6% anual durante enero-septiembre de 2013, así como de las importaciones del -0.4%, resultó determinante, dado que el 98% de las ventas externas y el 94% de las compras internacionales se movilizan por modo marítimo.

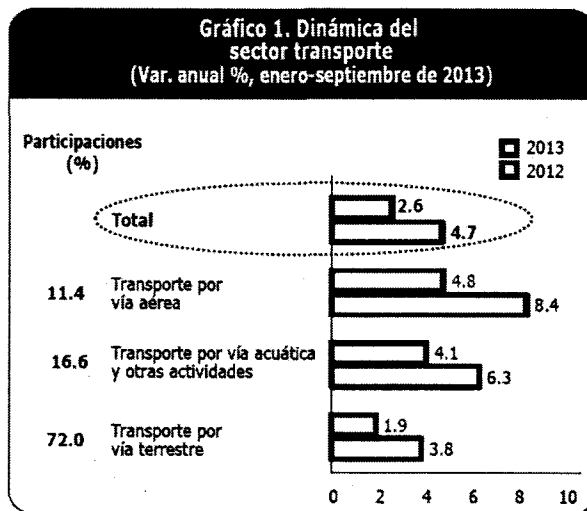


## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN

### ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

En síntesis, el sector transporte exhibió una desaceleración en su crecimiento durante enero-septiembre de 2013. A nivel coyuntural, la desaceleración económica y los prologados paros del tercer trimestre afectaron el transporte de carga terrestre y aéreo. De igual forma, la menor dinámica del sector externo tuvo una seria influencia en la desaceleración del transporte marítimo. A nivel estructural, el sector enfrenta problemas de competitividad por cuenta del evidente regazo en infraestructura del país. Incluso, esto ya genera cambios en las formas de transporte de pasajeros, donde el aéreo gana terreno frente al terrestre. Así, dado todo lo anterior, Anif estima una expansión del 3.3% anual en dicho sector para el cierre de 2013, cifra inferior al 4.2% esperado para la economía en general.



Fuente: cálculos Anif con base en Dane.

**Cuadro 1. Calidad de la infraestructura por modo de transporte 2013-2014**  
(mínimo: 1 "mala", máximo: 7 "óptima")

	Promedio	Vial	Férreo	Aeroportuario	Portuario
OCDE	5.1	5.2	4.5	5.6	5.2
Chile	4.6	5.4	2.7	5.2	5.2
México	4.1	4.6	2.8	4.7	4.4
América Latina y el Caribe	3.5	3.6	1.9	4.4	3.9
Perú	3.3	3.3	1.8	4.2	3.7
Colombia	2.9	2.6	1.5	4.0	3.5
Brasil	2.7	2.8	1.8	3.3	2.7

Fuente: World Economic Forum.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, se relaciona el estudio sectorial de la capacidad financiera y organizacional de las empresas consultoras.

#### Indicadores de Capacidad Financiera

A continuación se presenta el estudio realizado por la Cámara Colombiana de la Infraestructura realizado específicamente a empresas consultoras con base en información de la Superintendencia de Sociedades.

La muestra contiene empresas de todos los tamaños distribuidas de la siguiente manera:

- 14 empresas grandes
- 33 empresas medianas
- 33 empresas pequeñas

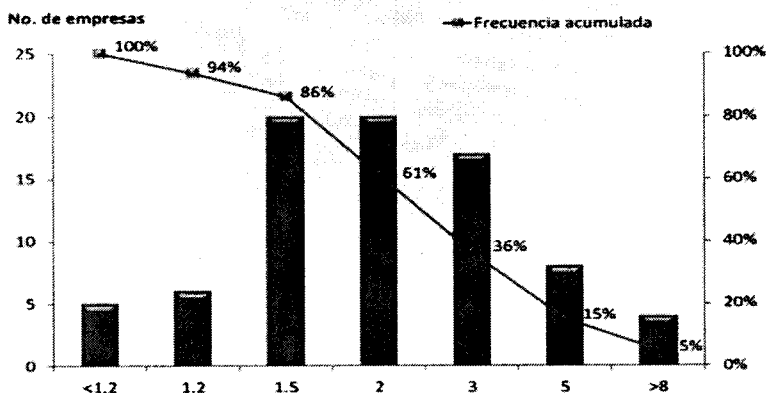


## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

### Índice de liquidez

#### Índice de liquidez\* para empresas consultoras (2013)

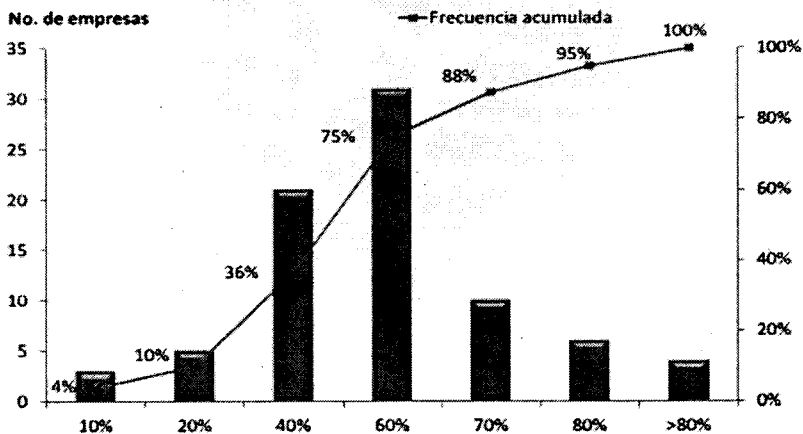


\* Activo corriente / Pasivo corriente: Capacidad de cumplimiento del proponente con sus obligaciones de corto plazo

fuente: Cifras Superintendencia de Sociedades, cálculos propios

### Índice de endeudamiento

#### Índice de endeudamiento\* empresas consultoras (2013)



\* Pasivo total / Activo total: Grado de endeudamiento en la estructura de financiación

fuente: Cifras Superintendencia de Sociedades, cálculos propios

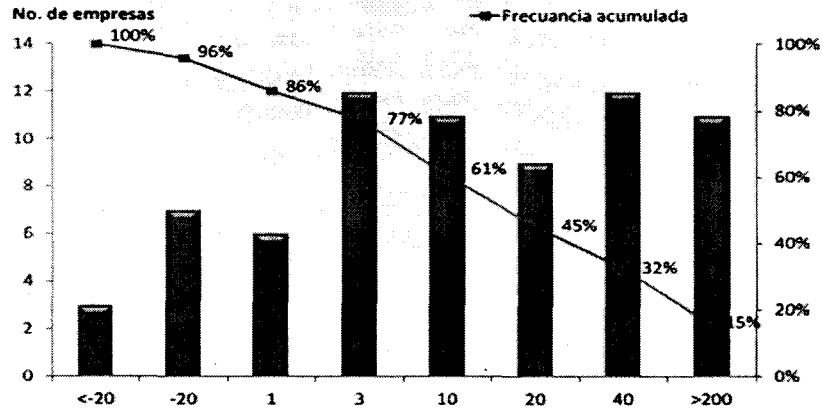


## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

### Razón de cobertura de intereses

Razón de cobertura de intereses\* empresas consultoras (2013)



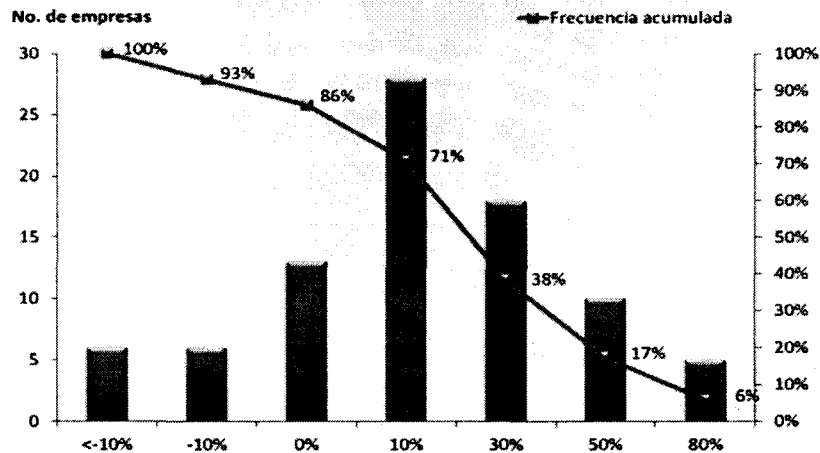
\* Utilidad operacional / Gastos de intereses: Mide la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras



Fuente: Oficina Superintendencia de Sociedades, cálculos propios

### ROE

ROE\* empresas consultoras (2013)



\* Utilidad operacional / Patrimonio: Generación de utilidad operacional por cada peso invertido en patrimonio



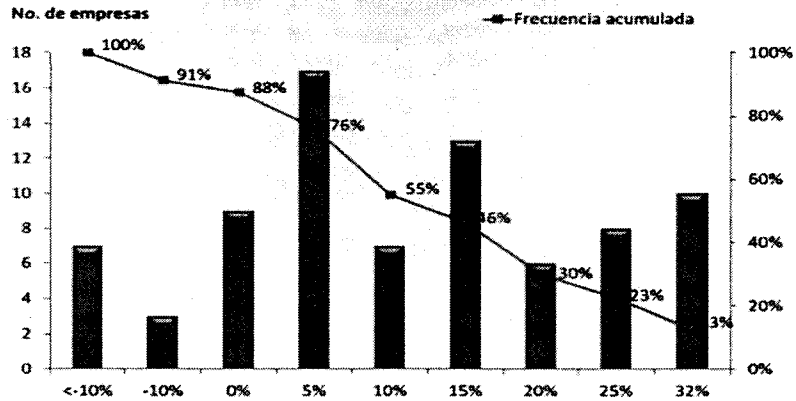
Fuente: Oficina Superintendencia de Sociedades, cálculos propios



**PLANEACIÓN CONTRATACIÓN**  
**ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES**  
 (Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

**ROA**

**ROA\* empresas consultoras (2013)**



\* Utilidad operacional / Activo total: Capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

Fuente: Cifras Superintendencia de Sociedades, cálculos propios.

Los indicadores a incorporar en los pliegos de condiciones se toman los de mayor frecuencia y son consistentes con los resultados del estudio mencionado y que se detallan en la siguiente tabla:

Tabla resumen

Capacidad Financiera	
Índice de liquidez	Mayor o igual a 1.5
Índice de endeudamiento	Menor o igual al 60%
Razón de cobertura de intereses	Mayor o igual a 3.0
Capacidad Organizacional	
Rentabilidad del patrimonio - ROE	Mayor o igual al 7%
Rentabilidad del activo - ROA	Mayor o igual al 4%

**2.2 Técnico**

El objeto contractual de este proceso está relacionado con el Plan de Desarrollo Municipal 2012 -2015: "CaliDa una Ciudad para todos" 2015 Línea 4: "Un entorno amable para todos", en su componente 4.5: "Movilidad Armónica, Sostenible y segura", acogiendo de esta manera lo establecido en el artículo 6 de la ley 769 de 2002; encaminado a educar a los conductores del tránsito mixto, garantizando en todo caso la accesibilidad a predios y respetando la conexión en bocacalles en las vías transversales al corredor vial, en respeto del derecho a la movilidad y la accesibilidad, programa en el que Metro Cali S.A. implementara el proyecto de adecuación de carriles preferenciales, con el cual, en el desarrollo de sus funciones pretende, a). garantizar la movilidad de personas, bienes y servicios, de manera ágil, eficiente y segura, a partir del fortalecimiento de la oferta de transporte público masivo, el incentivo a los modos alternativos y



## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

complementarios, la construcción y el mejoramiento de infraestructura vial, la implementación de estrategias de seguridad vial y la administración y gestión de la movilidad, b). Optimizar el Sistema de Transporte Público Masivo de pasajeros SITM-MIO como un proyecto prioritario de transporte público de calidad y eje estructurante de la movilidad en Santiago de Cali, c). Integrar la ciudad con la región mediante soluciones articuladas de movilidad.

Es importante mencionar que el comité de movilidad de la ciudad de Cali en el cual participan Secretaría de Tránsito y Transporte (STT), la Secretaría de Infraestructura y Valorización (SIV), el Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente (DAGMA), el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM), Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC) y Metro Cali S.A., estructuraron el documento decreto reglamentario de los carriles preferenciales, con el objetivo de implementar proyectos de movilidad que permitan optimizar los tiempos de viaje del SITM sobre los corredores pretroncales y mejorar calidad de vida de los usuarios.

En este sentido, Metro Cali S.A estructura el desarrollo de un estudio que permitirá mediante la simulación de escenarios, evaluar el impacto de la implementación de los carriles preferenciales sobre corredores pretroncales del SITM, corredores enfocados al mejoramiento de la movilidad y optimización de los tiempos de viaje de los usuarios del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad, lo que a su vez permitirá captar una mayor demanda, incrementando los beneficios y bondades del MIO, de acuerdo a lo planteado en el Plan de Desarrollo Municipal 2012-2105 y lo establecido en el nuevo POT 2014.

- Espacio público: mejora en la accesibilidad de los usuarios al despejar el carril izquierdo, usado normalmente como sitio de estacionamiento, dando prioridad en las vías al SITM.
- Tiempos de viaje: Mejorar la calidad de servicio en el SITM mediante la optimización de la operación sobre los corredores pretroncales.

Con este estudio se pretende definir criterios y parámetros para optimizar la movilidad sobre los corredores pretroncales en los cuales se presenta conflicto del SITM con el tráfico particular, ofrecer una alternativa adicional que ayude a resolver el problema del Sistema Integrado de Transporte Masivo, refiriéndose a la espera por colas en semáforo, estacionamiento de particulares sobre áreas de parada de los buses del SITM, maniobras de arribo para ascenso y descenso de pasajeros en los puntos de parada, lo cual se traduce en incremento de los tiempos de viaje del usuario, por esta razón se hace necesario realizar el estudio, que incluye:

- Elaborar el plan de trabajo y cronograma indicando actividades específicas, recursos y ruta crítica.
- Informes de avance quincenal indicando el avance, percances y estrategia de mitigación de los mismos en el proyecto.
- Realizar el levantamiento topográfico de los carriles preferenciales.
- Realizar aforos vehiculares en todas las intersecciones semaforizadas de cada corredor (tramos de estudio) clasificando por movimientos y tipos de vehículos (Autos, motos, bicicletas, camiones. Buses TPC, MIO), en horas pico de 6 a 10 am y de 4 a 8 pm, de un día hábil de la semana, registrando todos los movimientos que se presenten en cada intersección semaforizada.
- Realizar estudios de Tasa de Ocupación Vehicular en cada tramo de estudio en horas



## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

Pico de 6 a 10 am y de 4 a 8 pm, en días típicos, con el fin de caracterizar las tasas de ocupación vehicular (autos, motos, bicicletas, camiones, buses TPC, MIO).

- Realizar estudio de velocidad y demoras durante los periodos pico de 6 a 10 am y de 4 a 8 pm, en días típicos, garantizando representatividad de la información, con el fin de caracterizar los desplazamientos por tramo de estudio (velocidad de marcha, velocidad global, tiempo en paraderos, tiempo en semáforos y otras características operacionales que la universidad considere convenientes..
- Realizar el inventario de las secciones transversales por cada tramo de estudio (inicio, mitad, fin).
- Realizar el inventario de estacionamientos en cada uno de los tramos de estudio (sobre espacio público, identificando bahías) planos en medio físico y digital, escala 1:1000, tamaño pliego, papel bond, planos físicos original y una copia.
- Realizar el inventario de la señalización horizontal, vertical y semaforización existentes (ciclo semafórico, maniobras permitidas y los tiempos de los semáforos con el fin de formular acciones que permitan optimizar su funcionamiento.
- Identificar puntos de accidentalidad en los tramos de estudio. Informe de análisis de la capacidad y niveles de servicio de los tramos de estudio en los periodos pico del día, de 6 a 10 am y de 4 a 8 pm.
- Informe de evaluación funcional del estado del pavimento para los corredores objeto de este estudio, así como las recomendaciones puntuales y globales (no incluye diseños).
- Estudio de demanda de operación de cargue y descargue sobre los corredores. (acuerdo 0373 de 2014).
- Diseño geométrico detallado (planta, perfil, secciones transversales) de las intersecciones que requieran mejoramiento en esta materia, previo análisis multicriterio de todas las intersecciones de los tramos de estudio.
- Diseños de señalización, vertical y horizontal para todos los tramos, así como la semaforización vial para las intersecciones y entrecruzamiento de bicicletas con vehículos motorizados donde se considere necesario (cruzar información con el Plan maestro de ciclorutas PLAMACIR, de la ciudad de Cali).
- Modelación (planeamiento de tráfico) y optimización de los ciclos semafóricos a nivel de corredor pretronal objeto de estudio para cada periodo pico.
- Realizar simulación del tránsito con la ayuda de un programa de micro simulación, que permita evaluar la situación actual, sin estacionamiento y la situación con proyecto para cada corredor; simular 3 escenarios por situación, los cuales serán definidos previamente con Metro Cali S.A.
- Realizar un informe de alternativas de mejora (de carácter operacional, de infraestructura y normativo), teniendo como base la evaluación de la experiencia del carril preferencial en la ciudad de Bogotá.
- Elaborar Renders generales de los corredores.
- Elaborar el presupuesto y programa de trabajo e inversiones para la construcción o adecuación de los 53,7 km de carril preferencial (de acuerdo con las 2 etapas planteadas).
- Elaborar planos de diseño de carriles preferenciales escala (1:500), planos de detalle 1:100.
- Diseño y elaboración del Manual o folleto del usuario de carriles preferenciales y carriles adyacentes, (mínimo cuatro mil (4.000) ejemplares).





## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

- Acompañar el proceso de socialización de los productos resultantes de esta consultoría de acuerdo con la etapa 3 del estudio.
- Desarrollo de talleres participativos organizados por Metro Cali S.A., con los representantes de la comunidad y gremios para efectos de retroalimentación y ajuste en los diseños de acuerdo con lo establecido en la etapa 3 del proyecto.
- Realizar evaluación post operación de los tramos de estudio (operacional y social)
- Diseñar e implementar un plan de medios/comunicaciones concertado con Metro Cali S.A.
- Realizar una evaluación económica de ahorros en tiempos de desplazamiento por tramo de estudio para cada uno de los escenarios simulados y para la situación post. operación.
- Formular recomendaciones de control de los carriles para que sean tenidas en cuenta por la Secretaria de Tránsito y Transporte de la ciudad.
- Formular las adecuadas recomendaciones ambientales, que corresponden al plan de manejo socioambiental a plasmar en los documentos de contratación de obra, de acuerdo con los lineamientos ambientales del Ministerio de Transporte, establecidos en el anexo 6.1 del Programa Nacional de Transporte Urbano, según aplique al proyecto..

### 2.3 Regulatorio

El régimen jurídico aplicable a este proceso de contratación y al contrato que se adjudique en virtud del mismo, en las disposiciones pertinentes de la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1464 de 2011 y Decreto Reglamentario 1082 de 2015. En lo que las citadas disposiciones no regulen particularmente, se aplicarán las normas comerciales y civiles vigentes, así como las demás normas que regulen la materia.

### 2.4 Otros

#### **POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO<sup>2</sup>**

La política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU) surge como una respuesta del Gobierno Nacional a los problemas en la operación ocasionados principalmente por el modelo industrial y de negocios del sistema, que se fundamentó en una regulación que promovía la libre competencia pero que no confería a la administración local o nacional, una capacidad institucional suficiente para administrar el servicio público de transporte y a los impactos adversos sobre el medio ambiente urbano, identificados en diferentes estudios de diagnóstico sobre el transporte público tradicional.

Los principios, objetivos y estrategias de esta política se han desarrollado en los Documentos CONPES 3167 de 2002, 3260 de 2003 y 3368 de 2005, pero en términos generales el Plan Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU), busca atender la problemática del transporte urbano a través de dos programas enfocados al tamaño y características de la ciudad y las áreas metropolitanas.

<sup>2</sup> Sistemas Integrados de Transporte Masivo 2002/2010. Ministerio de Transporte. 2010



## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

### SITM: SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO<sup>3</sup>

La Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo se planteó como un mecanismo para solucionar la problemática del transporte urbano en el país, siendo sus objetivos, en términos generales, los siguientes:

- i. Desarrollar sistemas de transporte cuya operación se base en criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental.
- ii. Incentivar la utilización de proyectos orientados a mejorar la eficiencia operativa de la infraestructura existente, como formas alternativas de aumentar la capacidad de la infraestructura existente.
- iii. Incentivar el uso eficiente del automóvil.

A continuación se presentan los entes gestores de los proyectos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país.

Metro Cali
Megabus
MetroPlus
MetroLinea
Transmetro
Transcaribe
Transmilenio

### SITM-MIO<sup>4</sup>

Históricamente Santiago de Cali se ha destacado por ser una ciudad que presenta un rápido crecimiento y desarrollo, constituyéndose en el segundo polo de desarrollo del país en la actualidad. Ese crecimiento y desarrollo implicaron necesariamente un proceso de modernización que le permitiera competir en términos de plataforma, infraestructura y logística, lo cual se ha ido gestando a lo largo de toda su historia, involucrando aspectos como la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo para la ciudad.

Según la Ley 336 de 1996 la actividad transportadora es el "conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional". Esta ley también hace referencia a que toda actividad transportadora, independiente de su modo, gozará de la protección del Estado y estará bajo su dirección, y en ella se dará prelación al bien general sobre el particular.

Lo anterior puede corroborarse a lo largo de la historia del transporte urbano de Santiago de Cali. La ciudad ha desarrollado un sistema de transporte con miras a lograr el bienestar de sus habitantes y permitir el crecimiento de la urbe desde los años tempranos del siglo XX,

<sup>3</sup> Diagnóstico del Transporte. Ministerio de Transporte, Oficina Asesora de Planeación. 2011.

<sup>4</sup> El MIO: una obra para la historia de Cali. pág. 19. Córdoba Zuloaga, Jaime. 2005

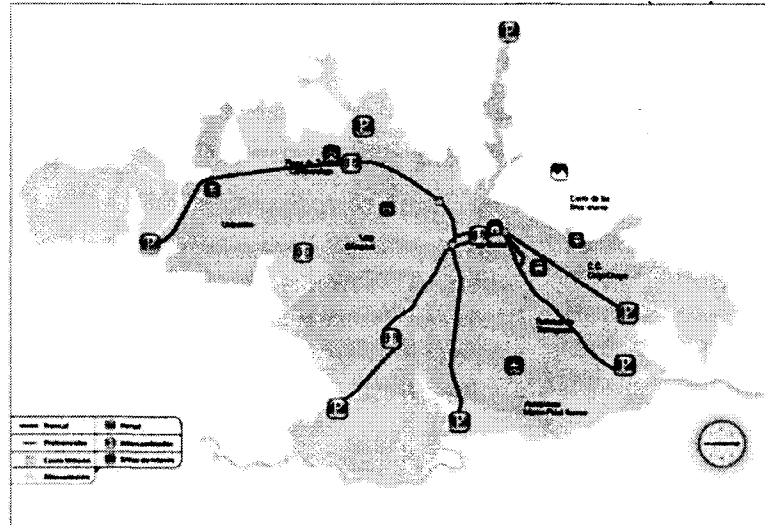


## PLANEACIÓN CONTRATACIÓN ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de Julio de 2015)

cuando llegó el primer automóvil a la ciudad, hasta hoy cuando se está realizando el proyecto de mayor envergadura que jamás se haya hecho en Cali: la construcción del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM).

### Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM-MIO)



### PIB SERVICIOS DE TRANSPORTE Y OBRAS CIVILES<sup>5</sup>

La participación del PIB del sector transporte (Servicios de Transporte + Obras Civiles) en el PIB Nacional fue en el año 2013 de 8%, correspondiendo el 4.23% a los servicios de transporte, y el restante 3.77% al sector de la construcción por obras civiles.

Los servicios de transporte para el año 2013, muestran una tasa de crecimiento del 3,45%, al pasar de \$20.165 miles de millones a \$20.862 miles de millones, observándose incrementos tanto en los servicios de transporte terrestre (1,77%) como en los servicios de transporte aéreo (11,01%) y en los servicios de transporte complementarios y auxiliares (5,76%).

Tabla. PIB Servicios de Transporte y Obras Civiles

<sup>5</sup> Diagnóstico del Transporte. Ministerio de Transporte, Oficina Asesora de Planeación. 2011.