Alcaldía de Nobsa

ESTUDIO DEL SECTOR Y DE MERCADO

MODELO ESTANDAR DE CONTROL INTERNO MECI 1000:2005

Calle 6 No. 9 – 01 Parque Principal Palacio Municipal –Código Postal 152280
Teléfonos: 7773126 – 7773127
www.nobsa-boyaca.gov.co

CONTROL, REVISIÓN Y APROBACIÓN	
Elaboración:	AGENTES DE CAMBIO
Original en:	OFICINA DE CONTROL INTERNO

REVISIÓN		APROBACIÓN
Nombre:	Secretaria de Contratación, Unidad Municipal de asistencia técnica	Comité de Calidad
Cargo:	Líder de Calidad	Directivo
Firma:		

A. No.	FECHA			PROCESO DE ACTUALIZACIÓN					ACTUALIZADO POR
	DD	MM	AA	S	A	M	Código	Actualización	
01									
02									
03									
04									
05									
06									
07									
08									
09									

ESTUDIOS DEL SECTOR Y DE MERCADO

La función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la Entidad Estatal y a obtener el mayor valor por el dinero público. En consecuencia, la Entidad Estatal debe entender claramente y conocer: (a) cuál es su necesidad y cómo puede satisfaceria; (b) cómo y quiénes pueden proveer los bienes, obras y servicios que necesita; y (c) el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad.

En esta línea, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, subsección 6: *"ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES POR PARTE DE LAS ENTIDADES ESTATALES"*, la Entidad Estatal deberá *"... hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso"*.

Bajo este contexto, a través del presente documento se busca definir y estimar las condiciones del sector y del mercado para la prestación del servicio de transporte escolar en el municipio de Nobsa.

OBJETO: "PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JOVENES DEL MUNICIPIO DE NOBSA DURANTE EL CALENDARIO ACADÉMICO 2026".

1. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR.

El municipio de Nobsa a fin de establecer estrategias de permanencia escolar brinda servicio de transporte a los estudiantes matriculados en las instituciones oficiales del municipio de Nobsa.

Ahora bien, teniendo en cuenta que los servicios que el municipio de Nobsa pretende adquirir son considerados como bienes de común utilización con especificaciones técnicas y patrones de desempeño y calidad iguales, que en consecuencia pueden ser agrupados como servicios homogéneos para su adquisición, por consiguiente, la entidad realizó una revisión del catálogo de Acuerdos Marco de Precios vigente a la fecha de presentación de este estudio, a través de la página web de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, encontrando:

Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II: CCENEG-068-01-2022 - CCE-144-2023. El cual se encuentra con fecha establecida Desde 03/04/2023 hasta 02/04/2026.

https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/portfolio-item/acuerdo-marco-transporte-terrestre-especial-de-pasajeros-ii

La entidad a través de la secretaria de contratación pública publico RFI-Transporte Terrestres Especial de...II - CI - Escolar - N1 - Evento 202159, el pasado 10 de noviembre de 2025, sin embargo, al hacer una revisión detallada de los requerimientos de la administración municipal de Nobsa con los requerimientos del acuerdo, este no incluye dentro de las condiciones de prestación del servicio la solicitud de personal adicional a conductores y monitoras de ruta.

La administración municipal requiere como personal adicional un coordinador general con un perfil especifico ya que se requiere que tenga formación en auditoria en norma ISO 39001 toda vez que la norma es aplicable a todas las organizaciones, tanto públicas como

privadas, sin que importe el tamaño que tengan o el servicio que desarrollen y que interactúen con el sistema vial con el fin de garantizar la eficiente y segura prestación del servicio en los beneficiarios que para el caso en particular son de especial protección.

Así las cosas, la Norma ISO 39001 es un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial, que ayuda a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de la muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tráfico

Además de lo anterior, también se requiere de un coordinador operativo que garantizara la elaboración de los planes solicitados en el presente estudio y las condiciones particulares de la operación, así como el reporte de las novedades técnico-operativas que pudieran llegar a presentarse, relacionados directamente con la operación del servicio de transportes especial escolar que afectan la prestación del servicio. Estas novedades se generan por:

- Incumplimiento de servicio y/o los horarios.
- Estado técnico y mecánico del vehículo.
- Seguridad.
- Comportamiento en la operación por parte de conductores y adulto acompañante de ruta.
- Cancelaciones de servicios o modificaciones de recorridos.
- Modificaciones de rutas, creaciones o cambios de horarios.
- Disponibilidades.

Es importante precisar, que, para la modalidad de rutas escolares, las novedades técnica-operativas cuentan a su vez con una subdivisión, la cual se encuentra estrechamente relacionada con la variable que causa la eventualidad (vehículo, seguridad u operación) y su respectivo impacto (alto, medio o bajo); lo que es determinante para la aplicación de descuentos según lo establecido en la ficha técnica de negociación, específicamente en el capítulo de penalidades.

El parágrafo 5 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 establece las condiciones del acuerdo marco, de las cuales se resalta:

*"**PARÁGRAFO 5o.** Los acuerdos marco de precios a que se refiere el inciso 2 del literal a) del numeral 2 del presente artículo, permitirán fijar las condiciones de oferta para la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización a las entidades estatales durante un período de tiempo determinado, en la forma, plazo y condiciones de entrega, calidad y garantía establecidas en el acuerdo.*

La selección de proveedores como consecuencia de la realización de un acuerdo marco de precios, le dará a las entidades estatales que suscriban el acuerdo, la posibilidad que mediante órdenes de compra directa, adquieran los bienes y servicios ofrecidos.

En consecuencia, entre cada una de las entidades que formulen órdenes directas de compra y el respectivo proveedor, se constituirá un contrato en los términos y condiciones previstos en el respectivo acuerdo.

*El Gobierno nacional señalará la entidad o entidades que tendrán a su cargo el diseño, organización y celebración de los acuerdos marco de precios. El reglamento establecerá las condiciones bajo las cuales el uso de acuerdos marco de precios, **se hará obligatorio para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública**.*

Los Organismos Autónomos, las Ramas Legislativa y Judicial y las entidades territoriales en ausencia de un acuerdo marco de precios diseñado por la entidad que señale el

Gobierno nacional, podrán diseñar, organizar y celebrar acuerdos marco de precios propios." (Negrilla y subraya fuera de texto).

Por lo tanto, todas las entidades de la Rama Administrativa o Ejecutiva se encuentran Obligadas a comprar a través de Acuerdo Marco, sin hacer distinción de los procesos que sean adelantados a través de las plataformas del SECOP I o II, así como las disposiciones consagradas en la Ley 1955 de 2019, por la cual se adopta el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en cuanto la obligatoriedad de utilización de los Acuerdos Marco según el artículo 41.

Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el decreto 310 de 2021, respecto de la entrada en uso de los Acuerdos Marco de Precios de forma obligatoria y escalonada por parte de entidades que no pertenecen a la rama ejecutiva de orden nacional.

De acuerdo con los lineamientos de la Agencia Nacional para la Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente, la Entidad Estatal debe revisar los aspectos generales del mercado del bien, obra o servicio que sean relevantes en el proceso de contratación.

Para ello se realiza un análisis en el contexto económico, técnico, regulatorio, innovador y/o comercial que puede tener un alcance local, regional, nacional o internacional, dependiendo del proceso de contratación.

El servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, siempre que hagan parte de un grupo determinable.

La prestación de estos servicios se ejecuta luego de que las partes interesadas, la empresa de transporte habilitada y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, suscriban un contrato que debe contener como mínimo las condiciones de la prestación del servicio, las obligaciones y deberes de ambas partes. Lo anterior de conformidad con los lineamientos definidos por el Ministerio de Transporte y lo señalado en las leyes aplicables.

Actualmente existen en Colombia 2077 empresas habilitada para prestar el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros[1]. Estas empresas acceden al sector a través de la habilitación que concede el Ministerio de Transporte para prestar este tipo de servicios.

1.1. ASPECTO ECONOMICO

1.1.1. CONTEXTO ECONOMICO GLOBAL

Se estima que el crecimiento global alcanzará un 3,3% tanto en 2025 como en 2026, lo cual es inferior a la media histórica de 3,7% entre 2000 y 2019. La proyección para 2025 se mantiene casi igual a la presentada en octubre de 2024 en el informe de Perspectivas de la economía mundial, ya que el aumento en las previsiones para Estados Unidos compensa las reducciones en otras economías importantes. Se anticipa que la inflación mundial general baje al 4,2% en 2025 y al 3,5% en 2026, y que las economías avanzadas logren alcanzar su meta de inflación más rápidamente que las economías emergentes y en desarrollo.

[1] https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=28798

En cuanto a los riesgos a mediano plazo, hay más factores negativos que positivos en relación con el escenario base, mientras que las perspectivas a corto plazo presentan riesgos con efectos variados. En Estados Unidos, se están viendo mejoras que podrían fortalecer aún más el crecimiento a corto plazo, mientras que en otros países es probable que las expectativas se ajusten a la baja debido a la alta incertidumbre política. Las alteraciones provocadas por las políticas que afectan el proceso de desinflación podrían frenar el cambio hacia una política monetaria más flexible, lo que tendría repercusiones en la sostenibilidad fiscal y la estabilidad financiera. Para abordar estos riesgos, es fundamental que las políticas se enfoquen en equilibrar la relación entre la inflación y la actividad económica, restaurar los márgenes de maniobra y mejorar las perspectivas de crecimiento a mediano plazo mediante la aceleración de reformas estructurales y el fortalecimiento de normas y cooperación a nivel multilateral.

En conclusión, aunque se prevé un crecimiento global del 3,3% para 2025 y 2026, lo que representa un descenso respecto a la media histórica, existen factores que podrían influir en esta proyección. La mejora en las expectativas para Estados Unidos contrarresta las caídas en otras economías, y se anticipa una disminución de la inflación a nivel mundial. Sin embargo, los riesgos a mediano plazo son predominantemente negativos, y la incertidumbre política en varios países podría afectar las expectativas económicas. Para mitigar estos riesgos y fomentar un crecimiento sostenible, es crucial que las políticas se centren en equilibrar la inflación con la actividad económica, restaurar los márgenes de maniobra y acelerar las reformas estructurales, así como fortalecer la cooperación internacional. Solo a través de un enfoque proactivo y coordinado se podrá mejorar el panorama económico global en los próximos años.

1.1.2. CONTEXTO ECONOMICO NACIONAL

En Colombia el Producto Interno Bruto -PIB- mide el valor total de los bienes y servicios finales producidos por el país durante un trimestre definido, lo que permite encontrar la evolución, la tendencia y las transformaciones estructurales de la economía a partir de datos comparables entre sí. En la mayoría de los casos el PIB es utilizado como insumo para la toma de decisiones en materia económica del país en el corto plazo, pues sus cifras contienen una síntesis de la información económica de las grandes industrias de Colombia.

Entre septiembre de 2024 y marzo de 2025, la economía global se caracterizó por una alta incertidumbre y mayor volatilidad en los mercados financieros. En Colombia, la economía continúo mostrando señales de recuperación y la inflación siguió bajando, aunque se incrementaron los riesgos fiscales.

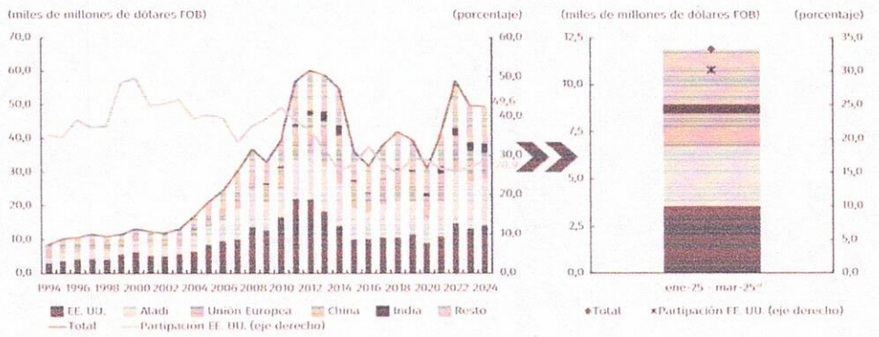
El apalancamiento de los hogares siguió disminuyendo a finales de 2024, y los bancos continúan siendo restrictivos con el otorgamiento de nuevos créditos de consumo y vivienda. Sin embargo, algunos bancos han empezado a relajar sus exigencias en el primer trimestre de 2025.

La deuda del sector corporativo como proporción del PIB aumentó ligeramente en 2024, y se observaron señales de deterioro en la cartera de sectores como comercio y manufactura.

El contexto de incertidumbre y de menor dinamismo económico mundial por cuenta de la política comercial estadounidense, podría afectar el desempeño de la economía colombiana a través de una menor demanda externa por parte de sus principales socios comerciales. En particular, el principal destino de las exportaciones de Colombia históricamente ha sido Estados Unidos, el cual ha mantenido una participación promedio desde el a 2000 del 3

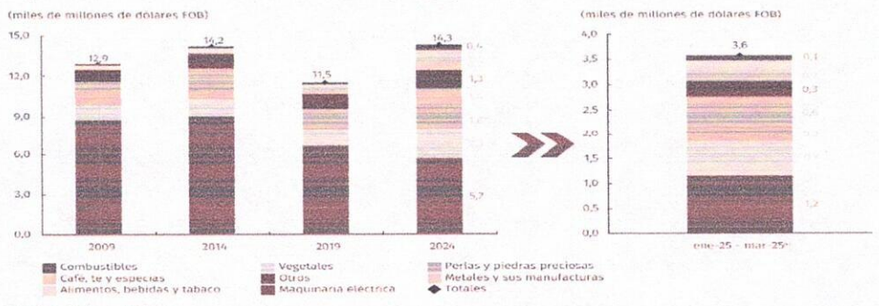
4,5% sobre el total de nuestras exportaciones (Gráfico R1.2)[2], las cuales tradicionalmente se han concentrado en productos combustibles, vegetales, perlas y piedras preciosas, café, té y especias. (Gráfico R1.3).

Gráfico R1.2
Destino de las exportaciones de Colombia



Al analizar la economía colombiana, se pueden observar dos aspectos diferentes. Por un lado, la inflación está controlada y lejos de los niveles preocupantes que se experimentaron en 2023, lo que ha llevado al Banco de la República a flexibilizar gradualmente la política monetaria mediante recortes en las tasas de interés. Por otro lado, ha habido un crecimiento desigual, como se evidenció en el balance del PIB del tercer trimestre, que se mantendrá hasta febrero. La sorpresa fue que el resultado final fue inferior a lo esperado, lo que se interpretó como una señal de que aún no es momento de celebrar. Además, a los analistas no les agradó que sectores como la agricultura y las actividades artísticas crecieran diez veces más que otros, mientras que la industria ha tenido un año negativo. Aunque el consumo ha proporcionado un alivio al comercio, este sector de la economía aún se encuentra en niveles muy bajos.

Gráfico R1.3
Exportaciones de Colombia a Estados Unidos por grupo de producto



a/ Información preliminar.
Fuente: DANE; cálculos del Banco de la República.

La inflación volvió a descender, pero se mantiene por encima de la meta del 3 %. La actividad económica se sigue recuperando, con un buen dinamismo en el primer trimestre del año. La tasa de interés de política monetaria es compatible con la convergencia de la inflación hacia la meta en los próximos dos años y con la recuperación gradual del crecimiento económico. Los eventos recientes en el contexto internacional han elevado de

[2] Tomado de: Implicaciones sobre la estabilidad financiera colombiana de las tensiones comerciales y geopolíticas recientes y de potenciales sanciones por parte de Estados Unidos-pdf.

forma importante la incertidumbre sobre la evolución futura de la inflación y la actividad económica.

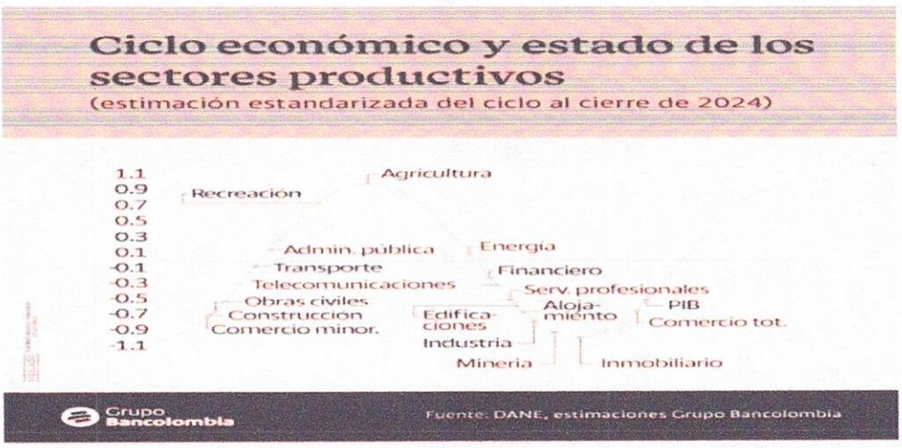
A marzo de 2025 la inflación se redujo, pero menos de lo proyectado, y continúa por encima del 3%. En los siguientes dos años la inflación continuaría descendiendo en su proceso de convergencia hacia la meta.

- En marzo la inflación total se ubicó en 5,1%, algo por encima de lo proyectado, debido a las sorpresas alcistas en algunos regulados (gas y transporte urbano) y en los alimentos procesados.
- La reducción de la inflación se explica, en buena parte, por los efectos acumulados de la política monetaria aún restrictiva, la indexación a tasas de inflación decrecientes y la moderación de algunos precios internacionales de bienes y algunas materias primas. No obstante, la inflación continúa por encima del 3% por ajustes aun altos en todas las canastas con excepción del grupo de bienes (sin alimentos y regulados).
- La inflación básica, que no incluye rubros más volátiles como los alimentos y los regulados, siguió disminuyendo algo más de lo esperado y se situó en marzo en el 4,8%.
- Para lo que resta del año y para 2026, la inflación total continuaría reduciéndose en un contexto de una actividad económica en recuperación, pero con excesos de capacidad productiva, la indexación de algunos precios a una inflación más baja, y presiones moderadas de la tasa de cambio sobre los precios. De esta manera, se espera que la inflación converja al 3% a finales de 2026.
- El pronóstico de la inflación continúa enfrentando una alta incertidumbre por cuenta de los precios de algunos servicios regulados y del comportamiento de la tasa de cambio en un entorno de retos fiscales apreciables. A esto se ha sumado, recientemente, la incertidumbre internacional asociada con los posibles impactos de los cambios en la política comercial de los Estado Unidos.

En el primer trimestre de 2025 la actividad económica se habría recuperado más de lo previsto, pero hacia adelante enfrenta choques negativos derivados del contexto externo.

- En 2024 la economía colombiana (el PIB) registró un crecimiento del 1,7%, con lo cual alcanzó niveles similares a los proyectados. Esto se dio en un contexto de reducciones en las tasas de interés, una inflación en descenso, aunque aún superior a la meta, y un aumento en el ingreso disponible de los hogares.
- La información disponible para el primer trimestre sugiere una actividad económica más dinámica de lo esperado, impulsada por un crecimiento del consumo privado y la inversión mayor de lo previsto. Así, se estima que la actividad económica (el PIB) habría crecido un 2,5% anual en el primer trimestre de 2025.
- Para lo que resta del año, la actividad económica continuaría impulsada por los ingresos derivados de los altos precios de algunos productos agrícolas como el café, los elevados niveles de remesas de trabajadores del exterior y la dinámica del turismo extranjero. A lo anterior se sumaría la recuperación gradual del crédito, en un entorno de reducción gradual de las tasas de interés reales y del riesgo de crédito.
- No obstante, los aumentos de los aranceles en los Estados Unidos y la incertidumbre sobre su evolución futura están afectando la actividad económica mundial y han incrementado el riesgo global y el costo de financiamiento externo, todo lo cual tendría un impacto negativo sobre los bienes y servicios que exporta Colombia.

- Al incorporar la mayor dinámica proyectada para el primer trimestre de 2025 y el choque externo negativo derivado de la evolución esperada del comercio global, el pronóstico de crecimiento económico para 2025 se mantuvo en el 2,6% y para 2026 se redujo al 3,0%.
- La tasa de desempleo continúa disminuyendo y se sitúa en niveles bajos, mientras los niveles de empleo han aumentado de forma importante, en particular en el segmento no asalariado. Lo anterior se ha reflejado en un aumento en la tasa de



informalidad.[3]

Fuente: https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/actualidad-economica-sectorial/crecimiento-potencial-colombia.

1.1.2.1. INDICADORES MACROECONOMICOS

1.1.2.1.1. Producto Interno Bruto.

Agroindustria: después de liderar en 2024 una expansión de 8,1 %, anticipamos que el PIB del sector agropecuario crezca un 3,9 % real anual este 2025. Esta proyección estimada, aunque inferior a la pasada, se ubica por encima del valor proyectado para la economía en su conjunto (2,6 %) y denota el favorable desempeño para sectores como el café, palma africana y caña de azúcar.

Consumo: el consumo de los hogares seguirá guiando a la economía en su recuperación. El gasto de los hogares, que alcanzó una participación históricamente elevada en el PIB total (76 % al cierre de 2024), podría mantener niveles similares. De alguna manera, se ha convertido en el GPS de la economía y augura un favorable 2025 dada la resiliencia del mercado laboral y de ingresos de los hogares (por ejemplo, remesas).

Comercio y servicios: las preferencias por servicios de los hogares han favorecido el gasto en recreación y cultura, pero el sorpresivo impulso en el comercio de bienes del cierre de 2024 nos lleva observar señales sólidas de reactivación en 2025.

Vivienda: este año se podrían materializar ventas cercanas a las 165.000 unidades, un crecimiento del 11 % frente a 2024. En contraste, en iniciaciones, se proyecta una caída

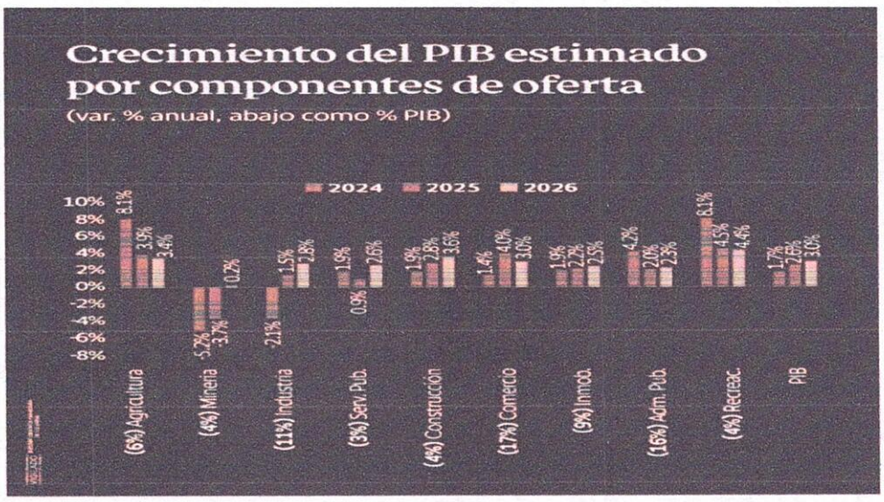
[3] Tomado: **Actualización de las proyecciones sectoriales 2025: VO2 max y crecimiento potencial en Colombia**

hacia las 127.000 unidades (contracción del 9 % anual) y que denota los retos que aún enfrenta el sector para tomar tracción.

Recursos naturales: los bajos precios del petróleo, sumado a los desafíos en seguridad, traerían impactos a la producción petrolera, llegando este año a niveles de 749 mil bpd, una disminución del 3 % frente a 2024.

Sistema financiero: anticipamos un panorama favorable para los establecimientos de crédito con una expansión moderada de la cartera de crédito (1,7 % real) y una mejora en la calidad de cartera, impulsada en buena medida por el segmento de consumo.

Gobierno: la expansión de la actividad de la administración pública, defensa, salud y educación se verá limitada por los retos que prevalecen sobre las finanzas del Gobierno nacional y la necesidad de prudencia en las decisiones de gasto.



1.1.2.1.2. Índice de Precios del Consumidor

Entre enero y junio de 2025 la variación del IPC Total fue 3,74%. Esta variación fue menor en 0,38 que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 4,12%.

El comportamiento año corrido del IPC total en junio de 2025 (3,74%) se explicó principalmente por la variación año corrido de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas.

La división Educación registró una variación año corrido de 5,69%, siendo esta la mayor variación año corrido. En junio de 2025 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: educación preescolar y básica primaria (6,49%), educación secundaria (6,13%) y pagos por asesorías de tareas y clases dictadas por particulares (5,63%). Los menores incrementos de precio se reportaron en las subclases: inscripciones y matrículas en postgrados (4,35%), cursos de educación no formal (4,38%) e inscripciones y matrículas en carreras técnicas, tecnológicas y universitarias (4,66%).

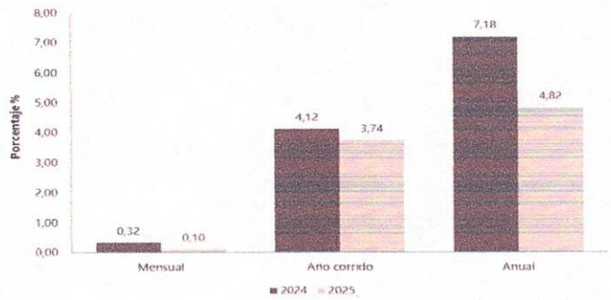
La división Restaurantes y hoteles registró una variación año corrido de 4,80%, siendo esta la segunda mayor variación año corrido. En junio de 2025 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: bebidas calientes: tinto, café con leche, chocolate, té, bebida achocolatada caliente, leche, agua de panela, agua aromática, avena caliente y similares para consumo inmediato (8,82%), pago por alimentación en comedores (5,54%) y comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (5,02%). Los menores incrementos de precio se reportaron en las subclases: servicios de alojamiento en hoteles, pensiones, posadas, hostales y moteles (0,73%), gastos en discotecas, bares, griles, tabernas, fondas y tiendas dentro y al aire libre (2,83%) y gaseosa y otros refrescos en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (3,71%).

La división Información y comunicación registró una variación año corrido de -0,64%, siendo esta la menor variación año corrido. En junio de 2025 la mayor disminución de precio se reportó en la subclase: Equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-15,70%). El mayor incremento de precio se registró en la subclase: servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet (0,22%).

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Junio 2025

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Junio 2024 - 2025



Fuente: DANE, IPC.

RESULTADOS DEL MES DE JUNIO 2025

Comportamiento de la variación mensual del IPC según divisiones y subclases

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de junio de 2025, el IPC registró una variación de 0,10% en comparación con mayo de 2025, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,10%): Restaurantes y hoteles (0,42%), Salud (0,36%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,27%), Bienes y servicios diversos (0,23%), Bienes y servicios para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,20%), Transporte (0,20%), Prendas de vestir y calzado (0,16%) y por último, Información y comunicación (0,12%). Por debajo se ubicaron: Educación (0,01%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,01%), Recreación y cultura (0,00%) y por último, Alimentos y bebidas no alcohólicas (-0,08%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Junio 2024 – 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	0,39	0,04	0,42	0,05
Salud	1,71	0,49	0,01	0,36	0,01
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,08	0,00	0,27	0,00
Bienes y servicios diversos	5,36	0,14	0,01	0,23	0,01
Bienes y servicios para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,07	0,00	0,20	0,01
Transporte	12,93	0,19	0,03	0,20	0,03
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,09	0,00	0,16	0,00
Información y comunicación	4,33	0,08	0,00	0,12	0,00
TOTAL	100,00	0,32	0,32	0,10	0,10
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,58	0,18	0,01	0,00
Educación	4,41	-0,18	-0,01	0,01	0,00
Recreación y cultura	3,79	0,10	0,00	0,00	0,00
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,30	0,06	-0,08	-0,01

Fuente: DANE, IPC
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,10%), se ubicaron en las divisiones de: Restaurantes y hoteles, Transporte y Salud, las cuales aportaron 0,09 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En junio de 2025 en comparación con mayo de 2025, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (0,33%), arriendo efectivo (0,33%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (0,38%), café y productos a base de café (6,19%), carne de res y derivados (0,86%), cebolla (6,09%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (0,55%), tomate de árbol (17,09%), servicios relacionados con la copropiedad (0,82%) y transporte de pasajeros y equipaje en avión (5,00%). Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: electricidad (-1,95%), papas (-13,79%), tomate (-7,30%), frutas frescas (-1,45%) y carne de cerdo y derivados (-1,60%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Junio 2025

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Arriendo imputado	0,33	0,04
Arriendo efectivo	0,33	0,03
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,38	0,03
Café y productos a base de café	6,19	0,02
Carne de res y derivados	0,86	0,02
Cebolla	6,09	0,02
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato, en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,55	0,01
Tomate de árbol	17,09	0,01
Servicios relacionados con la copropiedad	0,82	0,01
Transporte de pasajeros y equipaje en avión	5,00	0,01

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Información junio 2025

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2024 - 2025 (junio)

IPC	Junio					
	Variación mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	0,32	0,10	4,12	3,74	7,18	4,82

Fuente: DANE, IPC

Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica.

En junio de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,10%, la variación año corrido fue 3,74% y la anual 4,82%.

En junio de 2025 la variación anual del IPC fue 4,82%, es decir, 2,36 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 7,18%.

El comportamiento mensual del IPC total en junio de 2025 (0,10%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Restaurantes y hoteles y Transporte. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Restaurantes y hoteles (0,42%) y Salud (0,36%).

1.1.2.2. INDICADORES DE OFERTA

1.1.2.2.1. Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV)

Para calcular el valor del salario mínimo, se tienen en cuenta algunas variables económicas, donde definitivamente la principal variable es la inflación del año inmediatamente anterior. Generalmente el salario mínimo, se toma por parte de los empresarios y el gobierno como la base para el incremento de los salarios de los demás trabajadores que no devenguen este valor. Se debe mencionar que, para este último año fue establecido por el Gobierno Nacional, luego de no lograr un acuerdo entre empresarios y centrales obreras.

El indicador del salario mínimo como referente de la economía tiene un impacto sobre la estructura global de los salarios y en la masa salarial. El aumento en los costos de la mano de obra tendrá como consecuencia un aumento correlativo del costo total de producción.

A continuación, se muestra la variación del salario mínimo en Colombia en los últimos años el cual se define en Colombia, mediante decreto nacional, luego de las correspondientes deliberaciones entre el sector empresarial, gremio de trabajadores y el gobierno nacional. Durante los últimos 10 años el promedio de la variación anual se ubica en 8,30%.

AÑO	SMMLV	VARIACIÓN % ANUAL	DECRETO DEL GOBIERNO NACIONAL
2016	$ 689.455,00	7,00%	252 de diciembre 30 de 2015
2017	$ 737.717,00	7,00%	2209 de diciembre 30 de 2016
2018	$ 781.242,00	5,90%	2269 de diciembre 30 de 2017
2019	$ 828.116,00	6,00%	2451 de diciembre 27 de 2018
2020	$ 877.803,00	6,00%	2360 de diciembre 26 de 2019
2021	$ 908.526,00	3,50%	1785 de diciembre 29 de 2020
2022	$ 1.000.000,00	10,07%	1724 de diciembre 15 de 2021
2023	$ 1.160.000,00	16,00%	2613 de diciembre 28 de 2022
2024	$ 1.300.000,00	12,07%	2292 de diciembre 29 de 2023
2025	$ 1.423.500,00	9,50%	1572 de diciembre 24 de 2024

El salario mínimo legal en Colombia ha crecido durante los últimos diez años por encima de la inflación causada durante el año de la negociación, sin embargo, se puede evidenciar que desde el año (2022) creció un 10,7%, en el 2023 16% y para el 2024 12,07%, siendo estas las mayores variaciones registradas en el periodo 2016-2025. Esta situación contrastada con la alta inflación presentada en el país obliga al Banco Central a utilizar herramientas de política monetaria contractiva como el alza de la tasa de interés representativa para desestimular el consumo y contribuir así intentar controlar la inflación y que la gente no pierda poder adquisitivo. El salario mínimo relacionado anteriormente, se debe tener en cuenta dentro de este análisis, dado que es un indicador de capacidad productiva para un país.

En Colombia, para el año 2025, el salario mínimo mensual se fijó en $1.423.500 pesos, lo que representa un incremento del 9.54% respecto al año anterior. Adicionalmente, el auxilio de transporte se incrementó a $200.000 pesos mensuales. Este ajuste tiene como objetivo principal compensar la inflación y mejorar el poder adquisitivo de los trabajadores colombianos.

Análisis de la Variación del Salario Mínimo en 2025:

- **Incremento Nominal:**

El aumento del 9.54% en el salario mínimo es un valor significativo, especialmente si se considera la necesidad de proteger el poder adquisitivo de los trabajadores frente a la inflación.

- **Impacto en el Costo Laboral:**

Este incremento tiene un impacto directo en los costos laborales para las empresas, especialmente en pequeñas y medianas empresas.

- **Consideraciones sobre la Inflación:**

Si bien el aumento busca compensar la inflación, es importante monitorear cómo este ajuste afecta la inflación general, ya que podría generar presiones adicionales, especialmente si el aumento supera la productividad esperada.

- **Impacto en la Creación de Empleo:**

Ajustes salariales muy elevados podrían afectar la creación de empleo, especialmente en sectores donde los márgenes de ganancia son estrechos, según Bancolombia.

- **Beneficios para los Trabajadores:**

El aumento del salario mínimo y el auxilio de transporte benefician directamente a los trabajadores que reciben este ingreso mínimo, mejorando su capacidad de compra y su nivel de vida.

Ahora Bien, según las De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2025 Nobsa tiene 17,500 habitantes: 9,038 mujeres (51.6%) y 8,462 hombres (48.4%). Los habitantes de Nobsa representan el 1.3% de la población total de Boyacá en 2025.

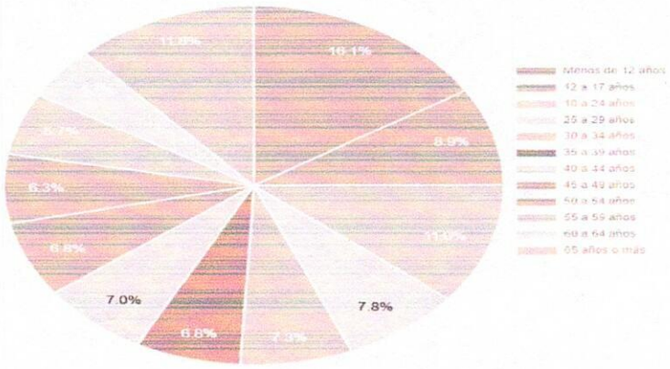
Nobsa es uno de los 123 municipios del departamento de Boyacá, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2025 Nobsa tiene 17,500 habitantes: 9,038 mujeres (51.6%) y 8,462 hombres (48.4%). Los habitantes de Nobsa representan el 1.3% de la población total de Boyacá en 2025.

1.1.2.2.2. Población de Nobsa por edad en 2025

La siguiente gráfica muestra la población estimada de Nobsa, Boyacá, en 2025 agrupada por edades.

Población de Nobsa, Boyacá por Edad

Proyección de 2025



Fuente: Proyecciones del DANE para 2025 con base en el censo de 2018

Población de Nobsa por edad y sexo en 2025

La siguiente tabla muestra la población estimada de Nobsa, Boyacá, en 2025 agrupada por edades y sexo. Presiona el botón para descargar la información de esta tabla y utilizarla en Excel.

Edades	Mujeres	Hombres	Total
Menos de 12 años	1,351	1,458	2,809
12 a 17 años	764	789	1,553
18 a 24 años	954	967	1,921
25 a 29 años	666	692	1,358
30 a 34 años	656	615	1,271
35 a 39 años	639	554	1,193
40 a 44 años	654	572	1,226
45 a 49 años	618	574	1,192
50 a 54 años	561	536	1,097
55 a 59 años	526	463	989
60 a 64 años	453	378	831
65 años o más	1,196	864	2,060
Total	**9,038**	**8,462**	**17,500**

Fuente: Proyecciones del DANE para 2025 con base en el censo de 2018

1.2. ASPECTOS TECNICOS

1.2.1. DEFINICIONES:

DEFINICIONES TÉCNICAS: Se presenta una recopilación de definiciones o explicaciones de algunos términos que se utilizan en los documentos que regulan la ejecución del contrato de rutas escolares y se considera requieren que se amplié su significado con el fin que se dé la interpretación con que fueron utilizados.

- ACCIDENTABILIDAD: es la 'frecuencia o índice de accidentes' y alude a una situación 'casual o imprevista.
- ACCIDENTALIDAD CON FATALIDAD: Accidente de tránsito registrado en la base de datos de Sinestros Viales de la Secretaría de Educación o la interventoría y Secretaría Distrital de Movilidad, donde se produce el fallecimiento de por lo menos una persona.
- ACCIDENTE CON HERIDOS: Accidente de tránsito registrado en la base de datos de Sinestros Viales de la Secretaría de Educación o la interventoría y Secretaría Distrital de Movilidad, donde resulta afectada por lo menos una persona y las lesiones son calificadas como traumas moderados o severos y/o que ameriten traslado por parte de los organismos de salud.
- ACCIDENTE CON LESIONADO: Accidente de tránsito registrado en la base de datos de Sinestros Viales de la Secretaría de Educación o La interventoría y Secretaría de Movilidad, donde resulta afectada por lo menos una persona y las lesiones son calificadas como traumas leves y/o que no ameriten traslado por parte de los organismos de salud.
- ACCIDENTE SIMPLE: Accidente de tránsito registrado en la base de datos de la interventoría de rutas contratada o supervisión delegada y la Secretaría Distrital de Movilidad donde solamente se produce daños materiales.
- ACCIÓN CORRECTIVA: Acción tomada para eliminar la causa de una novedad o no Conformidad detectada u otra situación indeseable.
- ACCIÓN PREVENTIVA: Acción tomada con el fin de eliminar la causa de una novedad o no conformidad potencial y prevenir su ocurrencia.
- BENEFICIARIO: Estudiante que pertenece a la Matrícula Oficial del Distrito, cumple con los requisitos y criterios establecidos por el Programa de Movilidad Escolar y le es asignado el beneficio del PME en una de sus modalidades.
- CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO: Documento institucionalizado para el seguimiento de la prestación del servicio de rutas escolares.
- CONDICIONES DEL ENTORNO: Son condiciones de transitabilidad que afectan la circulación continua de vehículos en un sistema vial.
- CROQUIS: Es un archivo digital, en formato KML o KMZ, en el que, sobre un mapa, se presenta el recorrido de las rutas con cada uno de sus paraderos establecidos.
- DINÁMICA DE PARADEROS: Corresponde a un documento en donde están plasmados los paraderos asignados a cada una de las rutas, en cada uno de los recorridos. Dicho documento será entregado por la interventoría de rutas contratada o la supervisión delegada al proveedor de transporte especial escolar antes del inicio de la operación de rutas asignadas y será administrado y actualizado por la interventoría de rutas contratada o la supervisión delegada.
- EQUIPO DE CARRETERA: Son los elementos destinados a solucionar problemas del vehículo durante la prestación del servicio y en carretera, debe contener entre otros, los elementos requeridos de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito.
- GESTIÓN DE NOVEDADES: Conjunto de actividades que se articulan y desarrollan con el fin de administrar y atender los requerimientos reportados por los diferentes actores del Programa de Movilidad Escolar en lo concerniente a las novedades administrativas y/o técnicas que puedan surgir.
- HORARIOS PUNTA: Para el servicio de transporte especial escolar se refiere a los horarios en los cuales se presenta mayor cantidad de requerimientos para realizar los recorridos de las rutas, generalmente también presentan la mayor congestión vehicular, sea en horas de la mañana o en la tarde.
- INFORME TÉCNICO: Documento que recopila la información del seguimiento, monitoreo y control realizado por la interventoría de rutas contratada o supervisión delegada, en cumplimiento de los parámetros contractuales.
- LINEAMIENTOS TÉCNICOS: Documento en el que se definen las condiciones técnicas, administrativas, financieras y jurídicas mínimas que deben cumplir todos

los actores del programa para la prestación del servicio de Movilidad Escolar con calidad.

- MOVILIDAD ESCOLAR: Todo desplazamiento que realicen los estudiantes, acompañantes de los estudiantes, docentes y personal administrativo de las instituciones educativas con matrícula oficial, con fines educativos y pedagógicos. Dicho desplazamiento incluye los trayectos, desde el inicio del recorrido asignado a cada usuario, hasta la institución educativa y el regreso; así como también, el desplazamiento desde y hacia los diferentes sitios de interés y demás espacios de aprendizaje en el distrito capital.
- NOVEDAD: Hecho o circunstancia que incide en la prestación de los servicios de Movilidad Escolar en cualquiera de sus modalidades; y que puede o no, requerir intervención inmediata.
- NOVEDADES ADMINISTRATIVAS: Situaciones relacionadas netamente con el proceso administrativo, establecido para el desarrollo de la operación del Programa de Movilidad Escolar.
- NOVEDADES TÉCNICO-OPERATIVAS: Hechos relacionados directamente con la operación del Programa de Movilidad Escolar en el alcance del presente contrato.
- PARADEROS: Se refiere a los puntos definidos por la SED donde se realiza el ascenso o descenso de los beneficiarios a las rutas escolares los cuales se encuentran concentrados en cada punto de acuerdo con la proximidad de su residencia. El arribo y partida de los estudiantes a los paraderos se efectúa con el acompañamiento del acudiente.
- PLAN DE RODAMIENTO: Es el documento de programación presentado por los proveedores de transporte especial escolar en el cual se evidencia la asignación de los vehículos, conductor y adulto acompañante de ruta vinculados a la empresa de transporte especial escolar para que de manera racional y equitativa cubran la totalidad de las rutas programadas.
- PROGRAMA DE MOVILIDAD ESCOLAR - PME: Conjunto de acciones dirigidas a garantizar el bienestar de los estudiantes, que contribuyen a la permanencia y minimizar la deserción escolar, mediante el apoyo en su desplazamiento a las instituciones educativas con matrícula oficial.
- PROVEEDOR: Persona que celebra un contrato con el Estado, para efectos del presente contrato sujeto denominado
- PROVEEDOR se obliga con lo contenido en los estudios previos, anexos y las descripciones y requerimientos establecidos en el proceso de contratación del Servicio de Transporte Especial Escolar vigente.
- RECORRIDO: Desplazamiento en un sentido que realiza para este caso, un vehículo, cuyo trayecto incluye un punto de partida y uno de destino, con la posibilidad de incorporar varios paraderos intermedios, conforme a los requerimientos del servicio que se esté prestando. Para el caso del contrato de transporte especial escolar de la SED, se determinan "recorrido 1 - ida" y "recorrido 2 - regreso".
- RUTA ESCOLAR: Modalidad de transporte que apoya el desplazamiento de los estudiantes y en casos excepcionales, padres de familia o acudientes, en vehículos contratados por la Secretaría de Educación del Distrito, para los siguientes recorridos: (i)paradero-colegio-paradero, (ii) colegio otros escenarios pedagógicos colegio.
- RUTAS COMPLEMENTARIAS: Rutas que apoyan el desplazamiento de los estudiantes desde el colegio hacia diferentes escenarios de aprendizaje en la ciudad, la periodicidad se define conforme a las necesidades definidas por cada IED.
- RUTAS REGULARES: Rutas de carácter permanente, en su mayoría de periodicidad diaria, se presenta la periodicidad semanal cuando se atienden estudiantes asignados a jornada de fin de semana o nocturna, movilizan los

beneficiarios hacia y desde las IED, con el fin que asistan al desarrollo completo de la jornada académica.

- RUTOGRAMA: Documento generado para reconocimiento del trazado de cada recorrido (zonas de riesgo, señalización, sitios de atención de emergencia) los rutogramas deberán incluir la información solicitada en el "ANEXO RUTOGRAMAS". Los mapas de ubicación deberán anexarse en formato KML o KMZ para su fácil visualización y consulta. Adicionalmente, para la apertura de una nueva ruta, se debe seguir el mismo proceso antes de su implementación.
- SABANA DE RUTAS: Documento entregado inicialmente por la SED y administrado, actualizado y supervisado por la interventoría de rutas contratada o supervisión delegada, en el cual se encuentra establecida la programación de las rutas, incluyen los datos de la institución educativa que atiende cada ruta, el origen y destino (localidad de ubicación de los beneficiarios y de la institución educativa), clase de vehículo, horarios, población a atender, jornada académica, entre otras características, por cada ruta.
- SERVICIO EJECUTADO: Corresponde a la puesta en marcha y realización de todo servicio programado.
- SERVICIO PROGRAMADO: Corresponde a toda solicitud de realizar una ruta que se informe al proveedor, de acuerdo con los requerimientos de las IED, por medio de la interventoría de rutas contratada o supervisión delegada, previamente autorizada por la SED.
- SOPORTE DOCUMENTAL: Medio en el cual se contiene la información, según los materiales empleados. Además de los archivos en papel existente los archivos audiovisuales, fotográficos, fílmicos, informáticos, orales y sonoros.
- TRANSPORTE ESCOLAR: Estrategia que permite contribuir a garantizar el acceso y la asistencia de los niños, niñas y adolescentes al sistema educativo.
- TRAYECTO: Es el espacio recorrido entre un punto y otro.
- TRAZADO: Corresponde a la representación gráfica del recorrido realizado en donde se observa el servicio prestado, según su punto de origen y punto de destino, y los paraderos previamente establecidos por cada una de las rutas.
- PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) El PESV se creó en la Ley 1503 de 2011 y fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, el cual es definido como el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

1.2.2. GENERALIDADES

OBJETIVO GENERAL. garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo, eliminando barreras de distancia, asegurando su seguridad y contribuyendo a su desarrollo académico.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- **Garantizar el acceso y la permanencia escolar:** El transporte escolar permite que los niños, niñas y adolescentes lleguen a sus instituciones educativas, especialmente si viven lejos o en zonas rurales de difícil acceso, reduciendo así la deserción escolar.
- **Asegurar la seguridad de los estudiantes:** Se enfoca en salvaguardar la integridad de los alumnos durante sus traslados al colegio y de regreso a casa,

implementando medidas de seguridad vial y garantizando la presencia de un adulto supervisor en los vehículos.

- **Mejorar las condiciones de aprendizaje:** Al reducir los tiempos y riesgos de desplazamiento, el transporte escolar crea un ambiente más propicio para el aprendizaje, permitiendo que los estudiantes lleguen a la escuela descansados y listos para estudiar.
- **Contribuir al desarrollo integral:** Además de la seguridad, el transporte escolar puede ser un complemento para la experiencia de aprendizaje, ya que los estudiantes pueden relacionarse con sus compañeros y reforzar conocimientos adquiridos en el aula.
- **Optimizar el uso de los recursos:** Busca utilizar los medios de transporte más adecuados según las condiciones geográficas de cada lugar para garantizar un servicio eficiente y sostenible.

1.2.3. PLAZO DE EJECUCION: DIEZ (10) MESES contados a partir de la suscripción del acta de inicio, con prestación del servicio por 190 días calendario escolar.

1.2.4. Identificación UNSPSC:

Según la Guía para la codificación de bienes y servicios acuerdo con el código estándar de productos y servicios de Naciones Unidas Código: G-CBS-02, documento emitido por Colombia Compra Eficiente, componentes incluidos se encuentran identificados con los siguientes códigos UNSPSC.

UNSPSC	NOMBRE
78111800	Transporte de pasajeros por carretera

Códigos CIIU:

- **4921** (Transporte de pasajeros): Es la clase general que engloba diversas actividades de transporte de pasajeros.
- **4921.45** (Transporte escolar privado): Este código se enfoca específicamente en el transporte escolar no público que involucra la movilización de estudiantes de un lugar a otro.
- **4921.05** (Transporte terrestre de pasajeros): Este código es más amplio y abarca la movilización de pasajeros por carretera, incluyendo el transporte escolar.

1.3. ASPECTOS REGULATORIOS

A. **Marco Legal:** En Colombia, el transporte escolar se encuentra regido por diferentes normas y leyes que buscan salvaguardar la integridad de los estudiantes. Entre las principales normas que regulan el transporte escolar en el país, se destacan:

- **Artículo 84 del Código Nacional de Tránsito:** establece las normas para el transporte de estudiantes. En este se exige que:
  a) Los conductores de vehículos deben ***garantizar la integridad física de los estudiantes***, especialmente durante el ascenso y descenso del vehículo.
  b) Cada estudiante debe ocupar ***un asiento individual,*** sin exceder la capacidad de transporte del vehículo y sin permitir que los estudiantes viajen de pie.
  c) Las autoridades de tránsito deben otorgar ***especial atención y control*** a este tipo de servicio.

d) Los demás vehículos que circulen por vías públicas deben detener su marcha para ***facilitar el paso del vehiculo*** de transporte escolar y permitir el ascenso o descenso de los estudiantes.
e) Los vehículos de transporte especial de estudiantes deben llevar señales preventivas según lo establecido por el Ministerio de Transporte.
f) Estas normas buscan garantizar la seguridad de los estudiantes durante el transporte escolar, evitando situaciones de riesgo y fomentando un entorno seguro en las vías.

- **Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte:** tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

- **Ley 715 de 2001:** por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.

- **Ley 105 de 1993**, estableció el marco legal del sector del transporte

- **Ley 336 de 1996,** Reglamentado por el Decreto 192 de 2000. "Estatuto Nacional del Transporte", el cual reguló aspectos fundamentales y directrices generales que regulan el transporte público en nuestro país.

- El servicio público de transporte terrestre automotor, se encuentra regulado bajo el Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, modificado por el Decreto 431 de 2017, adicionado al Capítulo 6 titulo 1 de la parte 2 del libro 2, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 Estatuto Nacional del Transporte, el Decreto 478 de 2021, por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el Código del Comercio y el Decreto 174 de 2001, la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, reformada por la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 746 de 2020 por el cual se sustituye el título 8 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, mediante el cual se crean las zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito.

- **Ley 105 de 1993** "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

- **Ley 105 de 1993** "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

- **Ley 300 de 1996** "Por la cual se expide la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones"

- **Ley 336 de 1996** por medio de la cual se adopta el Estatuto General de Transporte, en el cual se ratifican las normas de transporte aéreo del Código de Comercio

- **Decreto N.º 502 de 1997** "Por el cual se definen la naturaleza y funciones de cada uno de los tipos de agencias de viajes de que trata el artículo 85 de la Ley 300 de 1996"

B. Normas Técnicas Colombianas:

Las normas técnicas colombianas para transporte escolar exigen, entre otras cosas, que los vehículos cuenten con cinturones de seguridad y sillas que cumplan la Norma Técnica Colombiana específica, que se instalen luces intermitentes automáticas al abrir las puertas, que haya salidas de emergencia y que se implemente un sistema de comunicación bidireccional. Los vehículos de transporte escolar deben estar diseñados para garantizar la seguridad de los estudiantes, incluyendo la obligatoriedad de cinturones de seguridad para todos los pasajeros en modelos de 2007 en adelante.

C. Licencias ambientales y urbanísticas:

La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes es un requisito en Colombia para asegurar que los vehículos cumplan con las normas ambientales y de seguridad. La revisión evalúa las emisiones de gases contaminantes, como CO_2 NOx **y** SO_2 y material particulado, para proteger la salud pública y el medio ambiente. Si un vehículo supera los límites de emisión, se considera perjudicial para el aire y puede no ser autorizado para circular.

Normas clave

- **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito):** Establece las bases para el proceso de revisión técnico-mecánica, su obligatoriedad y las sanciones por incumplimiento.
- **Norma Técnica Colombiana NTC 5375:** Detalla los requisitos técnicos específicos para la revisión, incluyendo la inspección de sistemas como frenos, suspensión, dirección, luces, emisiones contaminantes, y otros aspectos del vehículo.
- **Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte:** Formaliza la obligatoriedad de realizar la revisión técnico-mecánica siguiendo los criterios y pruebas estipulados en las Normas Técnicas Colombianas, como la NTC 5375.

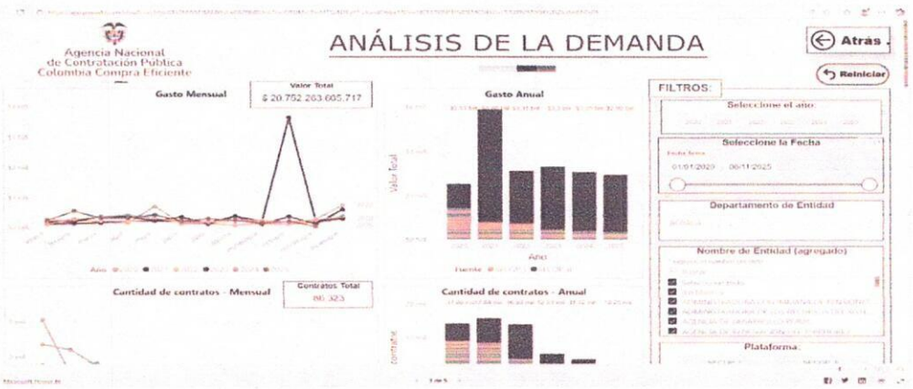
Aspectos relevantes

- **Procedimiento:** Los procedimientos deben realizarse en Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) habilitados.
- **Documentación:** Al ingresar, se deben presentar los documentos del vehículo, como la licencia de tránsito.
- **Requisitos del vehículo:** El vehículo debe estar en un estado de limpieza que permita la inspección.

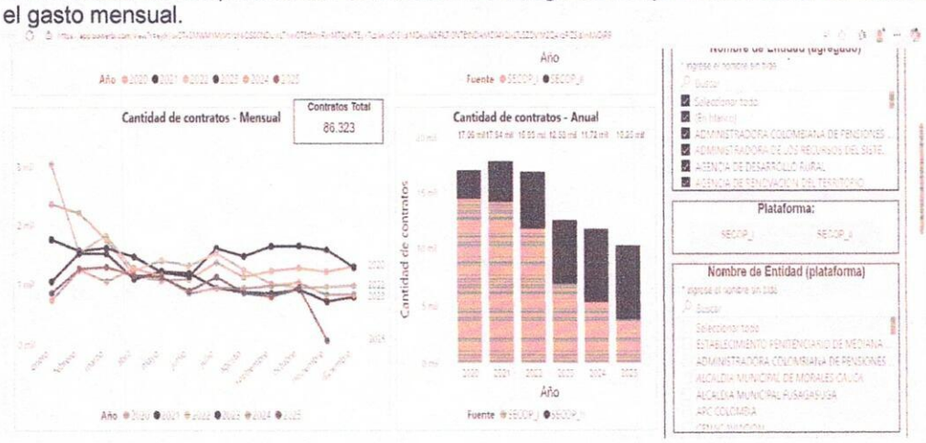
2. ANALISIS DE DEMANDA Y OFERTA

2.1. ANALISIS DE LA DEMANDA

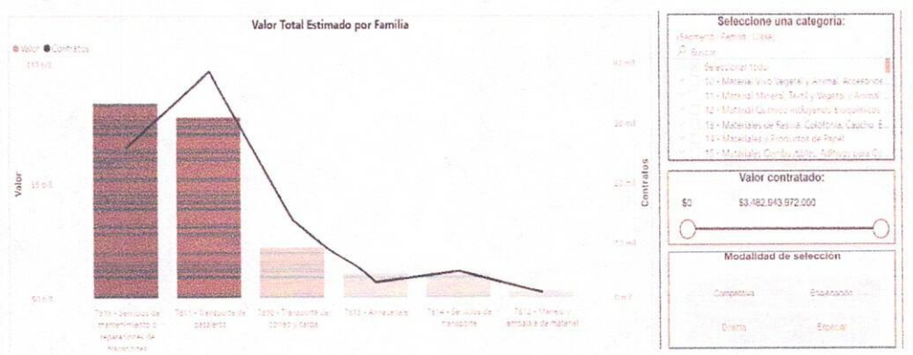
Los siguientes datos gráficos son tomados del informe de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en el link: https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTk0MWM1MjMtYzhkOS00NDUwLThmOTEtMmRmMTQxNTEyYTczIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9.



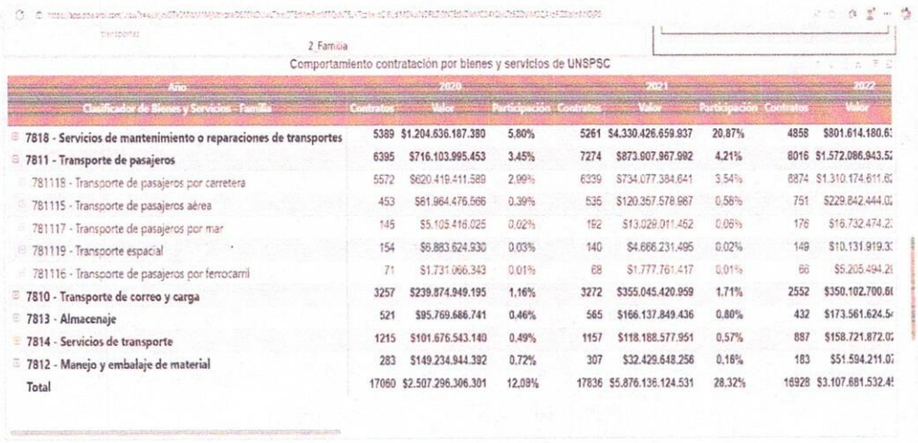
Se evidencia un comportamiento constante en el rango de tiempo seleccionado en cuanto el gasto mensual.



La cantidad de contratos a disminuido a través de los años, durante el periodo de tiempo se celebraron 83.323 contratos.



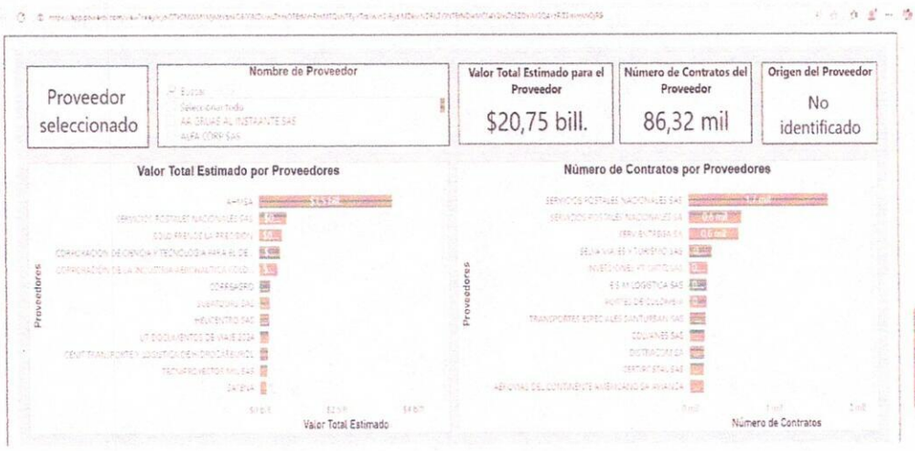
Para el caso específico de los servicios de transporte de pasajeros, este sobrepaso los 7 billones de pesos.

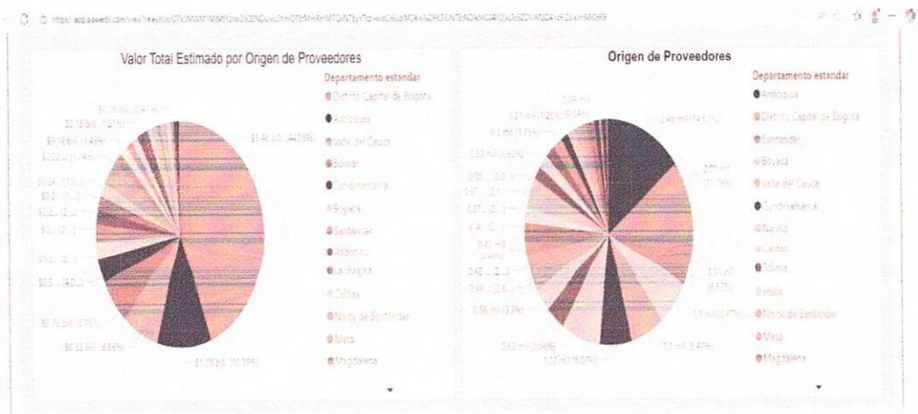


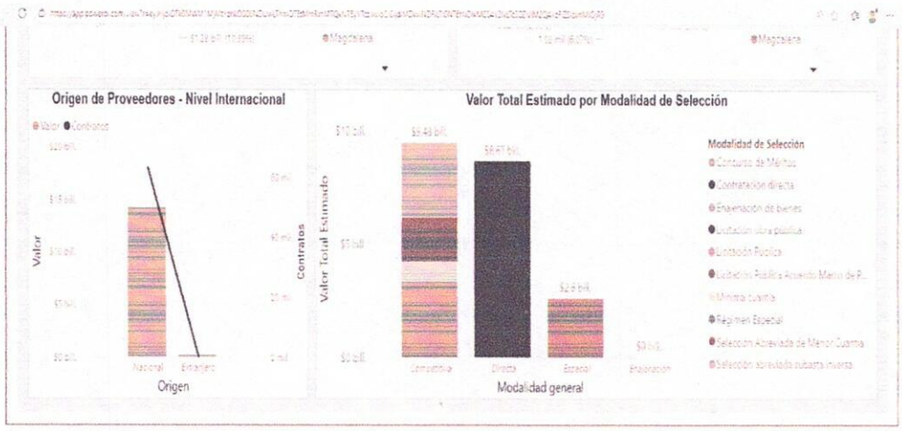
2 Familia

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2020			2021			2022	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	5389	$1.204.636.187.380	5,80%	5261	$4.330.426.659.937	20,87%	4858	$801.614.180.63
7811 - Transporte de pasajeros	6395	$716.103.995.453	3,45%	7274	$873.907.967.982	4,21%	8016	$1.572.086.943.5
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	5572	$620.419.411.589	2,99%	6339	$734.077.384.641	3,54%	6874	$1.310.174.611.6
781115 - Transporte de pasajeros aérea	453	$61.964.476.566	0,30%	535	$120.357.578.987	0,58%	751	$229.842.444.0
781117 - Transporte de pasajeros por mar	145	$5.105.416.025	0,02%	192	$13.029.011.452	0,06%	176	$16.732.474.2
781119 - Transporte espacial	154	$6.883.624.930	0,03%	140	$4.666.231.495	0,02%	149	$10.131.919.3
781116 - Transporte de pasajeros por ferrocarril	71	$1.731.066.343	0,01%	68	$1.777.761.417	0,01%	66	$5.205.494.2
7810 - Transporte de correo y carga	3257	$239.874.949.195	1,16%	3272	$355.045.420.959	1,71%	2552	$350.102.700.6
7813 - Almacenaje	521	$95.769.686.741	0,46%	565	$166.137.849.436	0,80%	432	$173.561.624.5
7814 - Servicios de transporte	1215	$101.676.543.140	0,49%	1157	$118.188.577.951	0,57%	887	$158.721.872.0
7812 - Manejo y embalaje de material	283	$149.234.944.392	0,72%	307	$32.429.648.256	0,16%	183	$51.594.211.0
Total	17060	$2.507.296.306.301	12,08%	17836	$5.876.136.124.531	28,32%	16928	$3.107.681.532.4







Conforme se evidencia en los datos anteriores la demanda de estos servicios por parte del Municipio de Nobsa es alta con relación a otro tipo de servicios, sin embargo, el último año ha disminuido.

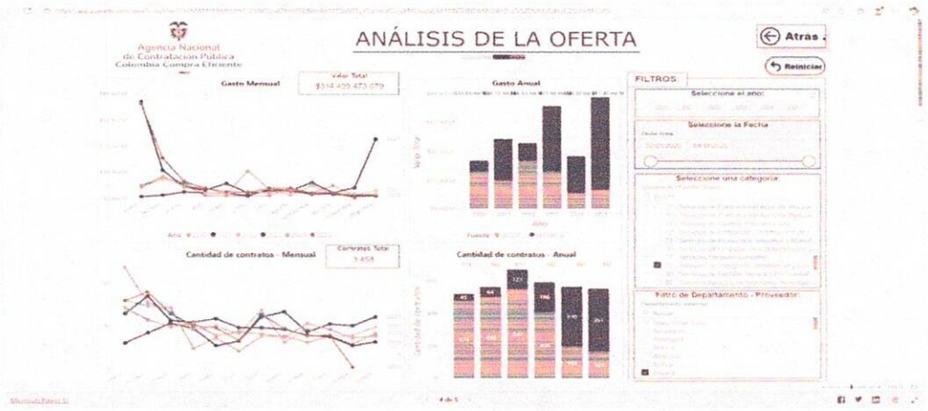
En cuanto a los proveedores, se puede establecer que para este tipo de servicios se cuenta con una amplia gama de proveedores capaces de suplir la demanda de la entidad.

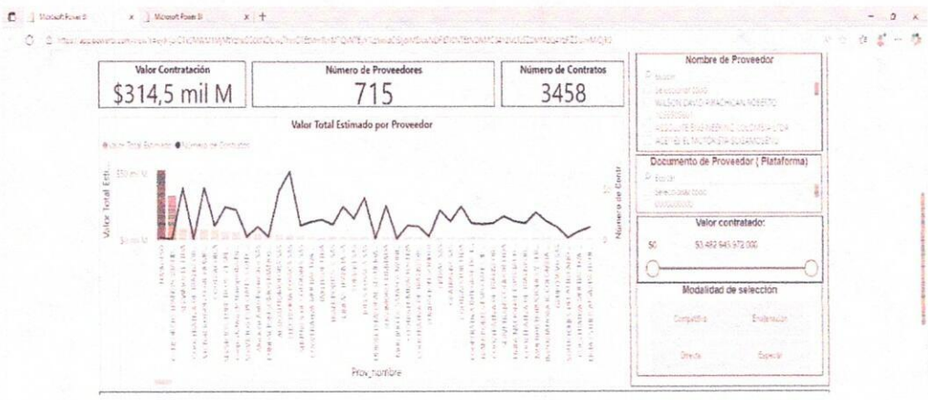
2.2. ANALISIS DE LA OFERTA:

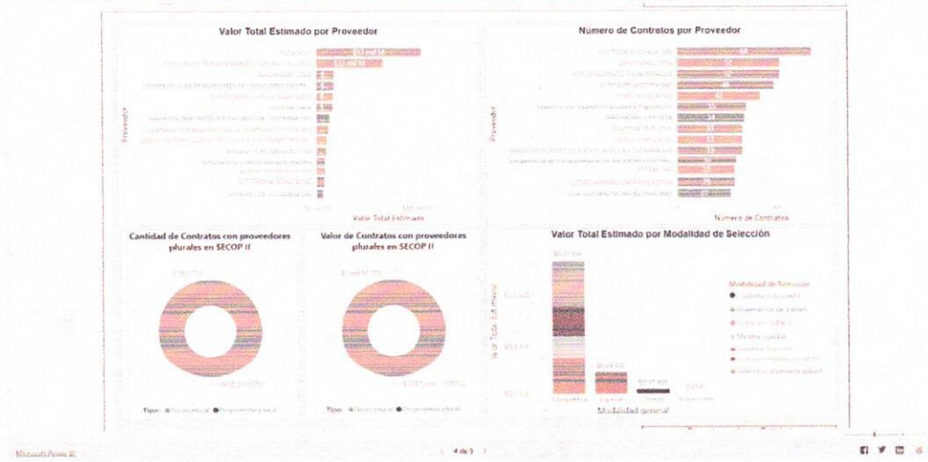
El análisis de la oferta de transporte escolar en Boyacá revela una dominancia de vehículos no adecuados y una dependencia de la contratación externa por parte de los colegios, aunque el gobierno departamental está trabajando en la adquisición de buses propios para mejorar la cobertura y permanencia estudiantil. Se busca principalmente fortalecer el transporte en zonas rurales y reducir la deserción, con un enfoque en la calidad y seguridad del servicio, y en la posibilidad de adquirir unidades con capacidad para 39 pasajeros como mínimo.

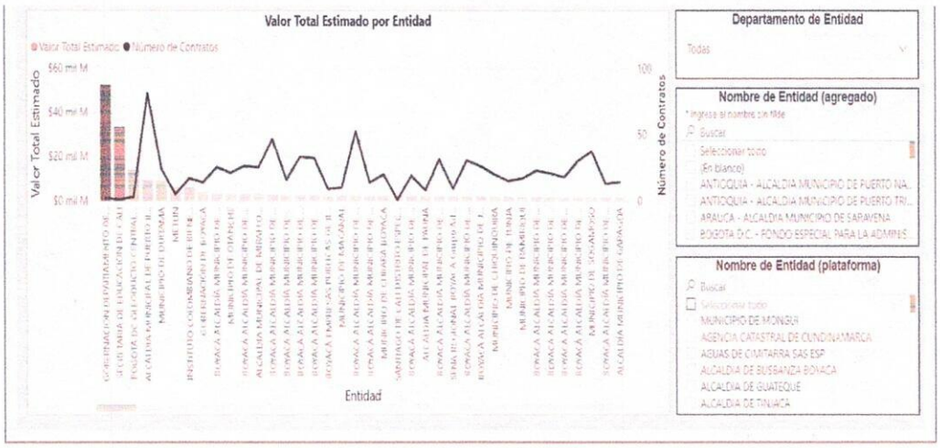
Los siguientes datos gráficos son tomados del informe de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en el link:

https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOTk0MWM1MjMtYzhkOS00NDUwLThmOTEtMmRmMTQxNTEyYTczIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9


ANÁLISIS DE LA OFERTA
Atrás
Reiniciar
Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
Gasto Mensual
Gasto Anual
FILTROS
Seleccione el año:
Seleccione la Fecha
Seleccione una categoría:
Cantidad de contratos - Mensual
Cantidad de contratos - Anual
Filtro de Departamento - Proveedor


Valor Contratación
$314,5 mil M
Número de Proveedores
715
Número de Contratos
3458
Valor Total Estimado por Proveedor
Nombre de Proveedor
Documento de Proveedor (Plataforma)
Valor contratado:
Modalidad de selección
Compra Directa
Subasta Inversa
Directa
Especial


Valor Total Estimado por Proveedor
Número de Contratos por Proveedor
Cantidad de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Valor de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
Valor Total Estimado por Modalidad de Selección



Comportamiento contratacion por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2020			2021			2022		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Parti
7810 - Transporte de correo y carga	33	$483.639.930	0,16%	77	$23.167.437.331	7,37%	64	$1.227.787.846	0.
7811 - Transporte de pasajeros	196	$12.419.752.848	4,27%	206	$13.392.779.911	4,26%	292	$19.750.872.234	6.
781115 - Transporte de pasajeros aereos	1	$8.549.450	0,00%	2	$46.516.000	0,01%	3	$63.778.500	0.
781116 - Transporte de pasajeros por ferrocarril									
781117 - Transporte de pasajeros por mar	1	$17.719.630	0,00%						
781118 - Transporte de pasajeros por carretera	193	$11.325.904.000	4,26%	203	$13.331.263.911	4,24%	285	$19.256.470.334	6.
781119 - Transporte espacial	1	$23.622.568	0,01%	1	$24.599.933	0,01%	4	$430.623.400	0.
7812 - Manejo y embalaje de material	7	$433.149.045	0,16%	6	$45.267.600	0,01%	12	$267.260.609	0.
7813 - Almacenaje	7	$1.419.072.858	0,53%	6	$38.400.000	0,01%	8	$3.259.585.802	1.
7814 - Servicios de transporte	21	$5.713.869.426	1,82%	24	$3.320.579.670	1,06%	16	$8.684.113.175	2.
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	256	$12.162.723.323	3,87%	244	$8.759.068.322	2,79%	278	$12.945.138.322	4.
Total	519	$33.632.126.330	10,69%	562	$48.723.632.834	15,49%	670	$46.134.768.867	14

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información "las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican".

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos de Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)

A continuación, se presenta el análisis correspondiente del sector económico al cual pertenece el objeto del contrato para ello, se hace una revisión de los aspectos generales del mercado, como y quien(es) pueden proveer el (los) bien(es), obras y/o servicio(s) que necesita la entidad.

a) ¿Cómo la entidad en el pasado ha adquirido el bien, obra, servicio o suministro a contratar?

La entidad pública tiene registros de haber contratado en los últimos años actividades similares en especial procesos de apoyo para la preparación del curso de las pruebas saber once para los estudiantes de grado once matriculados en las instituciones Educativas oficiales del municipio de Nobsa.

TIPO DE PROCESO	NUMERO DEL PROCESO	OBJETO	CUANTÍA
SELECCIÓN ABREVIADA – SUBASTA INVERSA	MN-SASI-001-2024	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE NOBSA, JARDÍN SOCIAL NOBSANITOS, HOGARES COMUNITARIOS Y NNA CON DISCAPACIDAD DURANTE EL CALENDARIO ACADÉMICO DEL 2024	$1.054.003.230

LICITACIÓN PÚBLICA	MN-LP-003 DE 2023	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE NOBSA, JARDÍN SOCIAL NOBSANITOS, HOGARES COMUNITARIOS Y NNA CON DISCAPACIDAD DURANTE 190 DÍAS CALENDARIO ACADÉMICO DEL PRIMER SEMESTRE DE 2023	$691,902,953
LICITACIÓN PÚBLICA	MN-LP-005 DE 2022	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE NOBSA, JARDIN SOCIAL NOBSANITOS, HOGARES COMUNITARIOS Y NNA CON DISCAPACIDAD DURANTE EL SEGUNDO SEMESTRE DE 2022	$345,154,597
SUVASTA INVERSA	SUBINV° 001-2016	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE NOBSA DEL AREA URBANA Y RURAL	$321.390.776
Licitación Pública	Contrato de Transporte 02 -2015	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICI0PIO DE NOBSA DEL AREA URBANA Y RURAL	$337.582.000

b) ¿Cómo adquieren las otras Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra, servicio o suministro?

Igualmente se identifica que otras entidades han adquirido el bien o servicio requerido así:

TIPO DE PROCESO	ENTIDAD	MODALIDAD	OBJETO	VALOR
LP-006-2025	MUNICIPIO DE SAMACA	LICITACION PUBLICA	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA GARANTIZAR, FACILITAR EL ACCESO Y PERMANENCIA DE LOS ESTUDIANTES DEL AREA RURAL QUE ASISTAN A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE SAMACA 2026.	$2.199.949.200
FLO-CONT-SASI-013-2025	ALCALDIA DE FLORIDABLANCA	SUBASTA INVERSA	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES FOCALIZADOS DEL SECTOR RURAL DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL SECTOR OFICIAL, Y ESTUDIANTES CON NEE DEL MUNICIPIO DE FLORIDABLANCA- SANTANDER PARA LAS VIGENCIAS 2026 Y 2027	$5.636.294.026
GOB-AMA-SI-97-2025	GOBERNACION DEL AMAZONAS	SUBASTA INVERSA	PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL DESDE EL SECTOR RURAL A LA ZONA URBANA Y VICEVERSA A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS A CARGO DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS SEGÚN VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL CON CARGO A LA VIGENCIA 2026.	$1.994.155.724,08
M-SASI-001-2024	MUNICIPIO DE MONIQUIRA	SUBASTA INVERSA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LA POBLACIÓN RURAL DESDE LAS DIFERENTES VEREDAS HASTA LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN BÁSICA Y MEDIA PÚBLICAS EXISTENTES EN EL MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ, Y DESDE ESTAS HASTA EL SECTOR URBANO DEL MUNICIPIO	$672,999,184
SUBASTA INVERSA PRESENCIAL No.002-2024.	MUNICIPIO DE PAUNA	SUBASTA INVERSA	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR, ORIENTADO A CONTRIBUIR CON LA COBERTURA, AMPLIACION Y PERMANENCIA EDUCATIVA, DE LOS ESTUDIANTES DE INSTIUCIONES EDUCATIVAS SANTA ROSA, IETAD Y NACIONALIZADO MUNICPIO DE PAUNA BOYACA, MEDIANTE LA OPERACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE ESCOLAR	$534,609,332

MM-SAMC-SI-001-2024	MUNICIPIO DE MACANAL	SUBASTA INVERSA	PRESTACIÓN DE SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR IDA Y REGRESO PARA LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LA POBLACION RURAL DEL MUNICIPIO DE MACANAL, DURANTE LA VIGENCIA 2024	$953,576,000
SUBASTA INVERSA 002 DE 2023	MUNICIPIO DE MONIQUIRA	SUBASTA INVERSA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LA POBLACIÓN RURAL DESDE LAS DIFERENTES VEREDAS HASTA LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN BÁSICA Y MEDIA PÚBLICAS EXISTENTES EN EL MUNICIPIO Y DESDE ESTAS HASTA EL SECTOR URBANO DEL MUNICIPIO	$ 930.158.707,75

2.3. ANALISIS FINANCIERO - ANALISIS DE PROVEEDORES

Con el fin de conocer los posibles proveedores del servicio requerido en la presente necesidad, se procedió a consultar base de datos del Sistema Integrado de Información Financiera (SIIS) de la Superintendencia de Sociedades, en la cual fueron agrupadas 43 organizaciones, en donde el 95% corresponde a MiPymes.

En la pagina del ministerio de transporte se encontró un listado de empresas de transporte activas por departamento, encontrando un total de 126 para el caso especifico del departamento de Boyacá.

Esto es un claro indicador que existen suficientes proveedores en el Departamento que podrían brindar los servicios requeridos en el presente estudio.

Con el fin de adelantar un análisis económico del sector, se tomaron en cuenta los indicadores financieros de la información registrada en el RUES, obteniendo la siguiente información:

ITEM	EMPRESA	NIT
1	PROFESIONALES DEL TURISMO DE BOYACA ORGANIZACION COOPERATIVA	800166315 - 1
2	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES REINA LTDA	860022047 - 0
3	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE AGUAZUL LTDA	800251621 - 2
4	TRANSPORTADORA NACIONAL	800244321 - 9
5	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES FLOTA NORTE LTDA COFLONORTE	891800045-7
6	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DEL MAGDALENA MEDIO LTDA.	891801813 - 1
7	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE VALDERRAMA	800213630-7
8	TRANSPORTES Y CONSTRUCCIONES BOYACA S.A.	891800884 - 1
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CUPIAGUA	800248052-0
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES RAPIDO CHICAMOCHA	891800044-1
11	COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIAL Y DE TURISMO LIMITADA	826001286 - 0
12	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE VILLA DE LEYVA	800158523 - 1
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTE EXPRESO DE LOS LLANOS	832000489-6
14	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS INTEGRADOS DE CASANARE LIMITADA COOTRASIC LTDA	844001363 - 5
15	EXPRESO LOS PATRIOTAS S.A	800052869 - 8
16	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DE SERVICIOS ESPECIALES DE COLOMBIA	826000855 - 7
17	FLOTA SUGAMUXI S.A.	891800075 - 8
18	TRANSPORTES DEL TUNDAMA S.A.	891855571 - 6
19	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE SERVICIOS COOPSERVICES	844001177 - 1

20	LINEAS TRANVIA S.A.	826002895 - 0
21	TRANSPORTES Y SERVICIOS ARCO IRIS S.A.S.	826003958 - 0
22	SOGATRANS SOLUCIONES Y SERVICIOS EMPRESARIALES S.A.S.	900694796 - 6
23	INTERNACIONAL DE TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S	901001595 - 3
24	EMPRESA DE TRANSPORTE LANCEROS S.A.S	901101928 - 1
25	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S	901337799 - 1

De los estados financieros de las anteriores empresas según la información encontrada se realizó el análisis estadístico el cual arrojo el siguiente resultado:

ESTUDIO DEL SECTOR RELATIVO Y/O ANALISIS COMPARATIVO DE INDICES

OBJETO: "PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS NIÑOS, NIÑAS, ADOLESCENTES Y JOVENES DEL MUNICIPIO DE NOBSA DURANTE EL CALENDARIO ACADÉMICO 2026 "

Item	DESCRIPCIÓN	INDICES																								INDICE PROMEDIO
		Valor 1,	Valor 2	Valor 3	Valor 4	Valor 5	Valor 6	Valor 7	Valor 8,	Valor 9,	Valor 10,	Valor 11,	Valor 12,	Valor 13,	Valor 14,	Valor 15,	Valor 16,	Valor 17,	Valor 18,	Valor 19,	Valor 20,	Valor 21,	Valor 22,	Valor 23,	Valor 24,	Valor 25,	
1	Índice de Liquidez: activo corriente/pasivo corriente	2,07	0,15	2,36	1,04	1,08	2,15	7,52	4,90	1,26	3,85	14,14	5,27	1,65	1,58	0,34	2,81	1,73	4,07	1,59	87,94	2,50	12,65	42,49	0,98	4,38	3,48
2	Índice de endeudamiento: pasivo total/activo total	0,72	0,49	0,32	0,48	0,58	0,39	0,38	0,42	0,64	0,60	0,16	0,15	0,51	0,69	0,88	0,38	0,78	0,22	0,55	0,01	0,36	0,35	0,42	0,51	0,36	0,46
3	Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional/gastos de intereses	0,04	0,19	2,46	0,53	1,38	23,57	2,58	1,13	0,00	2,23	2,93	0,88	3,53	1,00	2,65	0,22	38,47	0,87	6,85	10,17	0,58	1,72				2,21
4	Rentabilidad del patrimonio: utilidad operacional/patrimonio	0,01	0,02	0,00	0,01	0,12	0,04	0,05	0,23	0,18	0,07	0,00	0,01	0,01	0,23	0,32	0,21	0,82	0,15	0,09	0,20	0,05	0,63	0,21	0,00	0,91	0,11
5	Rentabilidad del Activo: utilidad operacional/Activo Total	0,00	0,01	0,00	0,01	0,05	0,02	0,03	0,14	0,06	0,03	0,00	0,00	0,01	0,07	0,04	0,13	0,18	0,12	0,04	0,19	0,03	0,41	0,12	0,00	0,59	0,06

2.3.1. CAPACIDAD FINANCIERA:

La Capacidad Financiera se deriva del índice de liquidez, de endeudamiento y de la razón de cobertura de intereses del proponente, y permite conocer si tiene solidez financiera suficiente para cumplir los compromisos que adquiera en virtud de la celebración del contrato. Como lo explicó la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación: *"Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato".*

La Capacidad Financiera para la suscripción del presente contrato, se verificará teniendo en cuenta los siguientes factores financieros denominados:

a) Índice de liquidez.
b) Nivel de endeudamiento.
c) Cobertura de intereses.
d) Capital de trabajo

Estos índices financieros fueron calculados de acuerdo con la información financiera reportada con corte a 31 de diciembre de 2024 en el Certificado de Registro Único de Proponentes – RUP.

3. ANALISIS DE COSTOS.

3.1. COSTOS INDIRECTOS Y COSTOS DIRECTOS:

Los **costos directos** del transporte escolar incluyen gastos como el combustible, los salarios de los conductores y los peajes, ya que están directamente asociados con el servicio en una ruta específica.

Los **costos indirectos** son aquellos que no se asignan directamente a un servicio en particular, pero son necesarios para el funcionamiento general, como el mantenimiento de los vehículos, los seguros, las licencias, el alquiler de oficinas y los impuestos.

Costos directos

- **Combustible:** El gasto en gasolina o diésel para los vehículos.
- **Salarios de conductores:** Sueldos y beneficios pagados a los conductores, que son directamente responsables de la ruta.
- **Salarios de monitoras:** Sueldos y beneficios pagados a los o las monitoras, que son directamente responsables de los niños.
- **Salarios coordinadores (General y Operativo):** Sueldos y beneficios pagados a los coordinadores, que son directamente responsables de la operación y correcta prestación del servicio.
- **Mantenimiento y reparaciones específicas:** Gastos de mantenimiento que se pueden vincular directamente a un vehículo o una ruta específica (por ejemplo, cambios de aceite, llantas).

Costos indirectos

- **Seguros:** Pólizas de seguro de responsabilidad civil, seguros de vehículos y otros seguros generales para la empresa.
- **Licencias y permisos:** Costos de licencias de operación, permisos de circulación y otros trámites administrativos.

- **Mantenimiento general:** Gastos de mantenimiento que benefician a toda la flota de vehículos, como reparaciones mayores, lavado de vehículos o reparaciones generales de talleres.
- **Depreciación de vehículos:** El desgaste natural de los vehículos con el tiempo y el uso.
- **Costos administrativos:** Salarios de personal administrativo (como gerentes, coordinadores), alquiler de oficinas, servicios públicos (luz, agua, internet), etc.

Teniendo en cuenta el objeto del proceso de selección, así como su alcance, especificaciones técnicas y días calendario escolar de prestación del servicio requerido, se realizado estudio de mercado realizado mediante cotizaciones de acuerdo con las siguientes especificaciones técnicas y económicas establecidas, **SE PRECISA ENTONCES QUE LOS COSTOS SE PROYECTAN** por un valor para el proceso de selección se establece en la suma de **MIL QUINIENTOS VEINTICINCO MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL CIENTO TREINTA Y SEIS PESOS M/CTE ($1.525.456.136,00) INCLUIDO IVA Y TODO COSTO DIRECTO e INDIRECTO**, incluidos todos los impuestos, tasas y retribuciones así como los demás gastos asociados a la legalización y ejecución del Contrato; precisando, que en lo relativo al tema de planeación contractual, específicamente lo relacionado al valor estimado del contrato, el Consejo de Estado ha dicho: *"según la modalidad que se adopte, la cláusula del precio es solo "estimada" o "aproximada", sin fuerza vinculante, pues el total será el que resulte de la ejecución plena del objeto contractual,"* (Cursiva fuera de texto). Así mismo, *"El valor estimado indica el costo probable del contrato para fines presupuestarios y fiscales, es decir, todo contrato estatal se celebra para la realización cabal del objeto contractual, sin que la obligación de las partes se limite a la "estimación" de la cláusula del precio"* (Cursiva fuera de texto)

Por lo anterior. se solicitaron cotizaciones, recibiendo dos (2) de las empresas SOGATRANS Y SOLUCIONES DEL ALTIPLANO S.A.; Conforme a lo anterior, se tomó el promedio y se proyectó el presupuesto oficial

VER ANEXO: CUADRO DE PRESUPUESTO

3.2. IMPUESTOS TASAS Y CONTRIBUCIONES:

Para determinar el valor final del servicio a adquirir, la entidad realizó un análisis de los impuestos tasas y contribuciones que hacen parte del presupuesto como valor del contrato, en lo cual fue necesario calcular en el valor final los siguientes:

DESCRIPCIÓN	IMPUESTO, TASA O CONTRIBUCIÓN
RETENCIÓN EN LA FUENTE	SEGÚN CORRESPONDA AL RÉGIMEN TRIBUTARIO
INDUSTRIA Y COMERCIO	DESDE EL 3 x 1.000 HASTA EL 10 x 1.000 SEGÚN EL CONTRATO
RETENCIÓN POR IVA	SEGÚN CORRESPONDA AL RÉGIMEN TRIBUTARIO
ESTAMPILLA PRO-CULTURA	1.0%
ESTAMPILLA PRO-ADULTO MAYOR	4.0%
PAGO DE SOPORTES A SEGURIDAD SOCIAL	SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍUCLO 50 DE LA LEY 789 DE 2008. ARTICULO 23 DE LA LEY 1150 DE 20074.
GARANTIAS	PAGO DE GARANTÍAS A FAVOR DE LA ENTIDAD CONTRATANTE, SI LAS HUBIERE

Nota: El presupuesto asignado a esta contratación comprende todos los costos que se puedan generar. Por lo tanto, el proponente deberá proyectar todos los costos directos e indirectos en que pudiera incurrir durante la ejecución del contrato.

NOTA: Una vez obtenido el valor de los costos indirectos, estos deben ser expresados en porcentaje sobre el valor del costo directo, para de esta manera determinar el valor total del contrato.

El Presupuesto oficial estimado por la entidad se encuentra publicado como Anexo al presente estudio, de conformidad con el numeral 4° del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015.

3.3. FORMA DE PAGO: El ente territorial pagará al CONTRATISTA el valor del contrato, mediante actas parciales, previa presentación de actas de avance de acuerdo al número de días efectivamente prestados de servicio de transporte escolar adjuntando los certificados por cada uno (a) de los (as) Rectores de las Instituciones Educativas, y demás programas en que se evidencie la prestación del servicio, las cuales deben ser aprobadas por el supervisor designado por la entidad, acompañadas por el respectivo informe, junto con sus soportes (planillas diarias por rutas atendidas), acreditación del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con el contratista y del periodo correspondiente. Para el pago de la última acta, se debe presentar el Acta de Recibo Definitivo del Contrato y liquidación del mismo junto con las pólizas actualizadas, informe final etc. Demás requisitos establecidos por la secretaría de hacienda municipal para el trámite de cuentas.

Todos los pagos están sujetos a la disponibilidad del PAC. En todo caso, cada pago estará sujeto a la aprobación del PAC (Programación Anual Mensualizado de Caja).

NOTA 1: En el valor se entienden incluidos los costos directos e indirectos que ocasione la ejecución del contrato.

NOTA 2: El contratista deberá presentar para cada pago, la factura o la cuenta de cobro según sea el caso, y demás documentos requeridos para el pago de la cuenta de cobro. Para cada pago el contratista deberá presentar constancia de pago de aportes a la seguridad social, parafiscales (SENA, ICBF, Cajas de Compensación Familiar, etc.), cuando aplique, correspondientes al periodo que se paga; en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, Ley 100 de 1993, Decreto 1703 de agosto 2 de 2002, y la Ley 828 de 2003. El contratista deberá garantizar que el personal contratado se encuentre afiliado y al día en el pago al sistema de seguridad social integral y cancelar aportes parafiscales, a todo el personal que vincule para el desarrollo del contrato, cuando el vínculo sea por relación laboral, y/o verificar y aportar los pagos al sistema de seguridad social y para fiscales cuando el personal contratado sea por otro tipo de contrato legal vigente, cuando aplique.

NOTA 3: El adjudicatario debe presentar, para la suscripción del respectivo contrato, ante la dependencia respectiva, la declaración donde acredite el pago correspondiente a seguridad social y aportes legales cuando a ello haya lugar.

En caso de que el adjudicatario, persona natural o jurídica, no tenga o haya tenido dentro de los seis (6) meses anteriores a la fecha de firma del Contrato personal a cargo y por ende no esté obligado a efectuar el pago de aportes legales y seguridad social debe indicar esta circunstancia en la mencionada certificación, bajo la gravedad de juramento.

NOTA 4: El interventor designado solo aprobará el pago de aquellas actividades que sean comprobables y efectivamente soportadas y que, en consecuencia, hayan sido debidamente ejecutadas por el Contratista.

4. TIPIFICACION, ESTIMACION Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONOMICO DEL CONTRATO:

El Municipio de acuerdo con las disposiciones del artículo 4 de la ley 1150 de 2007 y del decreto 1082 de 2015 y con base en la Metodología para identificar y clasificar los riesgos elaborado por Colombia Compra Eficiente, determina para el presente proceso de selección la siguiente matriz de riesgos.

Los riesgos son todas aquellas circunstancias que de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato.

Será previsible en la medida que el mismo sea identificable y cuantificable en condiciones normales.

En este caso se estima cualitativa y cuantitativamente la probabilidad de impacto, y señalar el sujeto contractual que soportará total o parcialmente la ocurrencia de la circunstancia prevista.

En caso de presentar, a fin de preservar las condiciones iniciales del contrato.

Se tuvo en cuenta que no son riesgos previsibles: (VER DOCUMENTO CONPES 3714 DE DICIEMBRE DE 2011)

1. El incumplimiento total o parcial del contrato.
2. Los hechos derivados de la responsabilidad extracontractual
3. Los que corresponden a la teoría de la imprevisión
4. Las inhabilidades e incompatibilidades sobrevinientes.

A continuación, se presenta de manera enunciativa la siguiente propuesta de clasificación, para lo cual se debe realizar la estructuración de cada proceso contractual y el análisis de sus particularidades para determinar la existencia, o no, de los riesgos propies de cada proceso de selección:

RIESGOS ECONÓMICOS: Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros.

Por ejemplo, es usual que en contratos que involucran la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los contratos de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar a cabo el objeto del contrato por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

RIESGOS SOCIALES O POLÍTICOS: Son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato.

También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, grupos de interés o la sociedad. Por ejemplo, los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICIA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIOS DE LA PROTECCION SOCIAL, etc).

RIESGOS OPERACIONALES: Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del contrato. Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del contrato. También se presenta la extensión del plazo, cuando los contratos se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del contrato como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos sin que los mismos sean imputables a las partes.

Dichos riesgos hacen parte del riesgo operacional siempre y cuando no sean obligaciones de las partes y se materialicen durante la ejecución del contrato. En general no son riesgos operacionales las especificaciones de materiales o servicios incorrectos, fallas en el embalaje, manipulación, transporte o descarga del bien suministrado, insuficiencia en los proveedores, perdida o destrucción de los bienes a suministrar, daño, hurto o perdida de materiales o equipos para la ejecución del contrato, obtención o renovación de licencias o permisos, entre otros.

Para reducir la incidencia de este tipo de riesgos, es necesario contar durante la etapa de estructuración de los contratos con los estudios respectivos y adelantar actividades que permitan contar con un adecuado nivel de información sobre las especificaciones de los diferentes objetos contractuales, con el fin de fortalecer el análisis de costos, lo cual reduce los factores de riesgos que inciden sobre el contrato.

RIESGOS FINANCIEROS: Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras. El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del contrato. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

RIESGOS REGULATORIOS: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual.

Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

RIESGOS DE LA NATURALEZA: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnostico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTIN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.) Para el ejercicio de tipificación, estos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

RIESGOS AMBIENTALES: Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por ejemplo, cuando durante la ejecución del contrato se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes

RIESGOS TECNOLÓGICOS: Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, así como la obsolescencia tecnológica.

Los riesgos son todas aquellas circunstancias que de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato tienen la potencialidad de alterar el equilibrio económico del contrato.

4.1. DE LOS RIESGOS Y SU MITIGACION

De conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la ley 1150 de 2007, y en el artículo 2.2.1.2.3.1.1 del Decreto 1082 de 2015, en la etapa de publicación de los estudios previos y pliegos de condiciones, los interesados podrán pronunciarse, sobre la estimulación, tipificación y asignación de riesgos, derivado del presente proceso de contratación, los cuales serán asignados de la siguiente manera

N°	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción (Que puede pasar y, cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/ Controles para implementar	Impacto despues del tratamiento				¿Afecta la ejecución	Responsable por implementar el	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revision	
													Probabilidad	Impacto	Valoración del	Categoría					¿Como se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuando?
1	Especifico	Interno	Ejecución	Operacional	Insuficiencia en el personal del Proveedor para la prestación oportuna del servicio	Retrasos en la prestación del servicio o la no realización de este	4	3	7	Alto	Proveedor	Establecer garantías de cumplimiento	3	2	5	Medio	Si	Entidad Compradora	En la aprobación de la garantía única de cumplimiento y acta de inicio	Durante toda la ejecución	Verificando el cumplimiento de la prestación del servicio	Permanente
2	General	Externo	Ejecución	Regulación	Cambios en la Regulación laboral, tributos o aranceles aplicables al servicio de transporte especial de pasajeros	Variación en el precio del servicio de transporte especial de pasajeros	3	3	6	Alto	Municipio	Estipulación contractual que permita revisar precios frente a modificaciones en tributos y aranceles aplicables al servicio del transporte especial de pasajeros	3	2	5	Medio	Si	Municipio	En la redacción de los Documentos del Proceso	La del vencimiento del plazo	Revisando las normativas y las comunicaciones de los Proveedores	Permanente
3	General	Externo	Ejecución	Regulación	Cambios inesperados en el precio del combustible nacional	Variación en el precio del servicio de transporte especial de pasajeros	3	3	6	Alto	Colombia Compra Eficiente	Estipulación contractual que permita revisar el precio del combustible nacional que impacte en el precio del servicio del transporte especial de pasajeros	3	2	5	Medio	Si	Colombia Compra Eficiente	En la redacción de los Documentos del Proceso	La del vencimiento del plazo	Revisando las normativas y las comunicaciones de los Proveedores	Permanente

N°	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	Descripción (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/ Controles para implementar	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
4	General	Interno	Ejecución	Operacio	Suspensión de labores académicas programadas en el calendario lectivo. (Segmento escolar)	No prestación del servicio de transporte escolar por ausencia de demanda.	3	2	5	Medio	Proveedor	La Entidad Compradora informará oportunamente a la empresa transportadora sobre la suspensión de labores académicas.	2	2	4	Bajo	Si	Entidad Compradora	Inicio del proceso precontractual	La del vencimiento del plazo	Mediante comunicación escrita con el proveedor	Previo a la prestación del servicio
5	General	Interno	Ejecución	Operacional	Cambios definitivos en los horarios y rutas programadas	Disminución en la capacidad de operación del Proveedor	3	2	5	Medio	Proveedor	La Entidad o el supervisor encargado informará respecto de los cambios en la operación relacionados con horarios y rutas, el contratista tendrá un plazo de 3 días hábiles para implementarlos	2	2	4	Bajo	Si	Entidad Compradora	La misma del acta de inicio.	La del vencimiento del plazo	Mediante comunicación escrita con el proveedor	Previo a la prestación del servicio
6	General	Interno	Selección	Operacional	Suspensión de labores por parte de los conductores	No prestación del servicio de transporte	3	2	5	Medio	Proveedor	El Proveedor deberá informar por escrito a la Entidad la suspensión de labores que afectan la prestación del servicio de transporte y tomar las medidas necesarias para reemplazar los conductores y suministrar el servicio	2	2	3	Bajo	Si	Proveedor	Inicio de la Orden de Compra	La del vencimiento del plazo	Mediante comunicación del Proveedor	Durante ejecución del Orden de Compra

7	General	Interno	Selección	Operacional	Suspensión de labores por parte de los conductores	No prestación del servicio de transporte	3	2	5	Medio	Proveedor	El Proveedor deberá informar por escrito a la Entidad la suspensión de labores que afectan la prestación del servicio de transporte y tomar las medidas necesarias para reemplazar los conductores y suministrar el servicio	2	2	3	Bajo	Si	Proveedor	Inicio de la Orden de Compra	La del vencimiento del plazo de las Órdenes de Compra	Mediante comunicación del Proveedor	Durante ejecución del Orden de Compra

TABLA CATEGORIA DE RIESGO



VALORACIÓN DEL RIESGO	CATEGORÍA
8, 9 y 10	Riesgo extremo
6 y 7	Riesgo alto
5	Riesgo medio
2, 3 y 4	Riesgo bajo

5. GARANTÍAS EXIGIBLES AL PROCESO DE SELECCIÓN CON SU RESPECTIVO ANÁLISIS.

Para el presente proceso el Municipio exigirá garantías con ocasión de: (i) la presentación de las ofertas; (ii) los contratos y su liquidación; y (iii) los Riesgos a los que se encuentran expuestas las Entidades Estatales, derivados .de la responsabilidad extracontractual que pueda surgir por las actuaciones, hechos u omisiones de sus contratistas y subcontratistas, deben estar garantizadas en los términos de la ley y del presente decreto.

Esta garantía será mediante Contrato de seguro contenido en una póliza, con una compañía de seguros debidamente habilitada en el país, al tenor del Decreto 1082 de 2015

AMPARO	VIGENCIA	VALORES ASEGURADOS	RIESGOS ASEGURADOS
Cumplimiento del contrato	Plazo de ejecución del contrato y 4 meses más y en cualquier caso hasta la liquidación del contrato	20 % del valor total del Contrato.	Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios derivados de: (a) el incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista; (b) el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista; (c) los daños imputables al contratista por entregas

			parciales de la obra, cuando el contrato no prevé entregas parciales; y (d) el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.
Calidad del servicio	Piazo de ejecución del contrato y 4 meses más.	20% del valor del Contrato	Este amparo debe cubrir la calidad del servicio que recibe la Entidad Estatal en cumplimiento de un contrato
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Por el término de ejecución del contrato y tres (3) años más	10% del valor total del contrato, por el termino de duración del mismo y tres (3) años más	Este amparo debe cubrir a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado.
Responsabilidad Civil Extracontractual	Por el término de ejecución del contrato	Doscientos (200) SMMLV	La póliza de responsabilidad civil extracontractual la protege de eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que surja de las actuaciones, hechos u omisiones de su contratista.

6. CONVOCATORIA A VEEDURÍAS CIUDADANAS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 80 de 1993, LA ENTIDAD convoca a las veedurías ciudadanas establecidas de conformidad con la Ley, para que desarrollen su actividad durante la etapa precontractual, contractual y pos contractual en el proceso de contratación objeto de esta convocatoria, realizando oportunamente las recomendaciones escritas que consideren necesarias e interviniendo en las audiencias que se convoquen durante el proceso, caso en el cual, se les suministrará toda la información y documentación pertinente que soliciten y que no esté publicada en portal de contratación www.contratos.gov.co

- Anexa certificada de viabilidad y número de registro de banco de proyectos.
- Certificado de disponibilidad presupuestal
- Certificado Plan Anual de adquisiciones
- cotizaciones
- solicitudes

NUBIA YOLIMA MESA ROMERO
Secretaria de la Mujer y Programas Sociales

Proyecto:	Revisó:	Aprobó:
Nombre: Luz Aida Guerrero Rincón Cargo: CPS – Profesional especializado de apoyo al sector educación - SMPS	Nombre. Nubia Yolima Mesa Romero Cargo: Secretaria de la Mujer Y Programas sociales	Nombre: Nubia Yolima Mesa Romero Cargo: Secretaria de la Mujer Y Programas sociales