



ANALISIS DEL SECTOR

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

OBJETO:

“PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS 3 SEDES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ CALDAS”

JUNIO 2026



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Carrera 8 Calle 11 esquina
+57 606 840 2380 Móvil: +57 321 854 1714

www.chinchina-caldas.gov.co
contactenos@chinchina-caldas.gov.co



4° 58' 58.5" N 75° 36' 19.3" W



ANALISIS DEL SECTOR

EL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ CALDAS, a través de Secretaria de Desarrollo Social y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, y demás disposiciones vigentes en materia de contratación estatal, y en desarrollo del principio de planeación, procede a realizar el ANÁLISIS DEL SECTOR para desarrollar un Proceso de Contratación bajo la modalidad de Licitación pública, la cual tiene por objeto la “PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS 3 SEDES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ CALDAS”.

Para el desarrollo del presente estudio se sigue la estructura del Análisis Económico de Sector del documento Guía para la Elaboración de Estudios de Sector G-EES-02, publicado por Colombia Compra Eficiente para establecer la situación actualizada del sector, desde el análisis del mercado, de la demanda y de la oferta.

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO.

1.1. CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS - CÓDIGO UNSPSC.

Los artículos objeto del presente Proceso de Contratación están codificados en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) bajo los siguientes segmentos, como se indica a continuación:

Clasificación UNSPSC	Descripción
78000000 – SEGMENTO	SERVICIO DE TRANSPORTE, ALMACENAJE Y CORREO.
78110000 - FAMILIA	TRANSPORTE DE PASAJEROS.
78111800 - CLASE	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA.

1.2. PERSPECTIVA LEGAL.

¿Cuáles son las normas que regulan el sector al cual pertenece el bien, obra o servicios que se pretende realizar o adquirir? (Normas a nivel ambiental, internacional, social, político u otro relevante para el sector).

El servicio que se pretende contratar es reglamentado por las siguientes normas:

- Ley 769 de octubre de 2002 – “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1383 de 2010 – “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto 1079 de 2015 – “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.
- Decreto 437 de 2017 – “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, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 2033 de 2020 – “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO”.
- Las demás normas establecidas para el tránsito vehicular y para el transporte especial y/o escolar y las normas que las modifiquen, sustituyan o complementen.

El servicio de Transporte Público Automotor Terrestre Especial se encuentra reglamentado bajo el Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 431 de 2017, en el cual, lo define





“(…) como aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable (…)”. Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en la normatividad aplicable.

Con el Decreto 1079 del 2015 se ajustó la habilitación y funcionamiento de las empresas vinculadas a esta modalidad de transporte y se aumentó de 3 a 20% el porcentaje del parque automotor que debe ser de propiedad de las compañías y de los socios. En general, se fijaron mayores exigencias y controles para los servicios escolares y turísticos, y para el transporte de los usuarios del sistema de salud.

El Decreto 1079 del 2015, le puso por fin vida útil a estos vehículos: 20 años para el servicio empresarial y turístico y 15 años para el escolar; esto evitará que sigan operando automotores con 30 o 40 años de uso, casi siempre en malas condiciones mecánicas, por la falta de reglamentación.

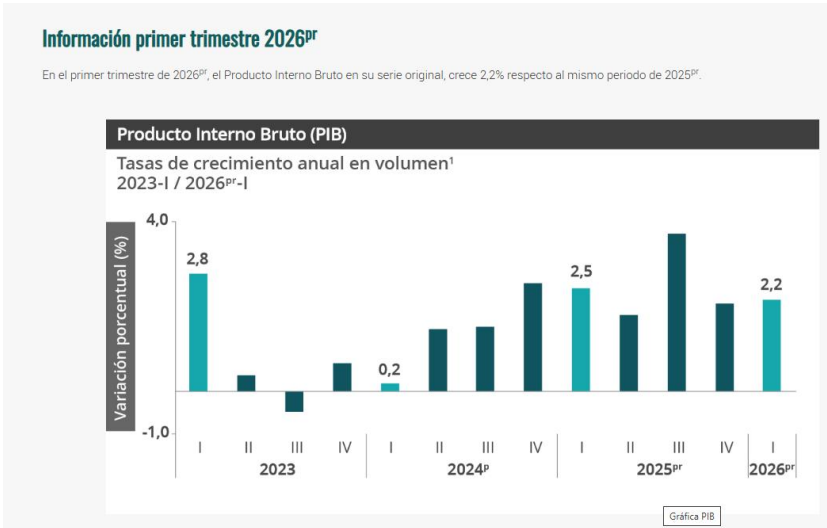
Mediante el Decreto 431 de marzo de 2017, modificatorio del Decreto 1079 de 2015 amplió a 20 años para el transporte escolar.

Los vehículos homologados por el ministerio de Tránsito y Transporte para prestar servicio escolar, deberán tener recorridos y paradas de conformidad con los contratos, adicionalmente, tendrán que cumplir requisitos técnicos y recomendaciones especiales como letreros colocados en la parte delantera y trasera con la leyenda “ESCOLAR”.

1.3. PERSPECTIVA ECONÓMICA.

En el primer trimestre de 2026pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida decrece 0,8% en su serie original, respecto al mismo periodo. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 2,2%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,6%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 5,9%





Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) II trimestre de 2026

Para los sistemas de transporte masivo, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,8% en los vehículos en servicio y de 1,1% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2026.

En relación con las variaciones anuales reportadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, para el primer trimestre de 2026, los vehículos en servicio del sistema de transporte tradicional presentaron una variación de -0,3%, mientras que los pasajeros transportados registraron una disminución de -5,3%, en comparación con el primer trimestre de 2025.

Por su parte, las variaciones trimestrales evidenciaron que, frente al cuarto trimestre de 2025, los vehículos en servicio presentaron una variación de -0,1%, mientras que los pasajeros transportados disminuyeron en -7,6% durante el primer trimestre de 2026.

Estas cifras reflejan una reducción moderada en la demanda del transporte urbano tradicional, aunque el sector continúa siendo estratégico para garantizar la movilidad de la población y el acceso a servicios esenciales, especialmente en municipios con alta dispersión geográfica y población estudiantil rural.

Información primer trimestre de 2026

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el primer trimestre de 2026, se presentó una variación trimestral de -0,1% en los vehículos en servicio y de -7,6% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2025.

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)			
Variaciones trimestral y anual de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales. I Trimestre de 2026 ^a .			
Variable	Variaciones (%) trimestrales		Variaciones (%) anuales
	I trim 2026 / IV trim 2025		I trim 2026 / I trim 2025
Promedio mensual de vehículos afiliados	-0,5		-0,4
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM*)	-0,3		-0,2
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,6		-0,6
Promedio mensual de vehículos en servicio total	-1,4		-2,2
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,1		-0,3
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicic	-2,5		-4,1
Total pasajeros transportados	-7,5		-5,9
Pasajeros transportados (SITM)	-7,6		-5,3
Pasajeros transportados (Sistema tradicional)	-7,4		-7,1

Fuente: DANE, Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP).

^a: Cifra provisional

*: Sistema Integrado de Transporte Masivo

En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2026, se presentó una variación de -0,3% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de -5,3%, en relación con el primer trimestre de 2025.

- Resultados Generales.

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el tercer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de 0,2% en los vehículos en servicio y de 1,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2026

En relación con las variaciones anuales, en el segundo trimestre de 2026, los vehículos en servicio presentaron una variación de 0,3% mientras los pasajeros transportados disminuyeron 1,1%, en comparación con el tercer trimestre de 2025.





Gráfico 1. Variaciones trimestrales y anuales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
IV Trimestre de 2025^P

Variable	Variaciones (%) trimestrales		Variaciones (%) anuales	
	IV trim 2025 / III trim 2025		IV trim 2025 / IV trim 2024	
Promedio mensual de vehículos afiliados	0,1		-0,7	
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM*)	0,3		0,2	
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,1		-1,5	
Promedio mensual de vehículos en servicio	-0,7		-2,0	
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,4		-0,8	
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	-1,0		-3,0	
Total Pasajeros Transportados	-2,9		-4,4	
Pasajeros Transportados (SITM)	-3,4		-3,8	
Pasajeros Transportados (Sistema tradicional)	-1,8		-5,7	

Fuente: DANE, ETUP.
^P Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

• **Datos históricos de desempeño del sector.**

Uno de los servicios de transporte público regulados en Colombia es el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el cual comprende la prestación de servicios escolares, empresariales y turísticos.

No obstante, el sector continúa presentando dificultades estructurales relacionadas con la limitada disponibilidad de información técnica para la formulación de políticas públicas y el control operativo, la persistencia de esquemas empresariales centrados únicamente en la afiliación de vehículos, la desarticulación institucional entre las entidades encargadas de la regulación y vigilancia del sector, así como altos niveles de informalidad y deficiencias en el cumplimiento normativo por parte de algunas empresas y propietarios de vehículos.

De acuerdo con la información más reciente publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, para el primer trimestre de 2026 el parque automotor del transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura contó con un promedio mensual de 28.320 vehículos en servicio, presentando una disminución de 0,9% frente al mismo trimestre de 2025. De igual forma, se movilizaron aproximadamente 731 millones de pasajeros, lo que representó una reducción de 5,3% respecto al mismo periodo del año anterior.

En Bogotá D.C., el Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM registró durante el primer trimestre de 2026 un promedio mensual cercano a 10.050 vehículos en servicio, con una variación anual negativa de 1,1%. Asimismo, el sistema transportó aproximadamente 365 millones de pasajeros, equivalentes a más del 93% de los usuarios movilizados en el área metropolitana, evidenciando una leve disminución frente al mismo periodo de 2025.

Durante el periodo enero – marzo de 2026, el SITM de Bogotá mantuvo una participación predominante dentro del transporte urbano nacional, consolidándose como el principal sistema masivo del país en términos de cobertura y número de usuarios movilizados.

En el Área Metropolitana Centro Occidente, el sistema Megabús de Pereira registró durante el primer trimestre de 2026 un promedio mensual de 241 vehículos en servicio, reflejando estabilidad operacional respecto al año anterior. Igualmente, movilizó cerca de 9 millones de pasajeros, manteniendo una participación cercana al 57% del total de usuarios transportados en el área metropolitana.

Por su parte, el sistema de transporte masivo MIO de Cali contó durante el primer trimestre de 2026 con un promedio mensual aproximado de 640 vehículos en servicio, registrando





una variación positiva frente al mismo periodo de 2025. El número de pasajeros transportados superó los 21 millones de usuarios, consolidando una recuperación gradual de la demanda del sistema.

En el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA, conformado por el metro, metrocables, tranvía y sistemas integrados, registró durante el primer trimestre de 2026 un promedio mensual de 2.280 vehículos en servicio. De igual forma, movilizó aproximadamente 112 millones de pasajeros, equivalentes a cerca del 69% de los usuarios del área metropolitana.

En Manizales, el sistema de cable aéreo operó durante el primer trimestre de 2026 con un promedio cercano a 53 góndolas mensuales en servicio, transportando aproximadamente 780 mil pasajeros. El sistema continúa consolidándose como un componente estratégico de movilidad sostenible e integración urbana para la ciudad.

Las cifras recientes evidencian que el sector transporte continúa desempeñando un papel fundamental en la conectividad, movilidad urbana y acceso a servicios esenciales, especialmente en municipios y territorios donde el transporte escolar constituye un mecanismo indispensable para garantizar el acceso y permanencia de la población estudiantil en el sistema educativo.

• Cifras totales de ventas

El transporte es una fuerza motriz fundamental del desarrollo económico y social; genera oportunidades para los pobres y habilita a las economías a ser más competitivas. La infraestructura de transporte sirve de nexo entre las personas y el empleo, la educación y los servicios de salud. También posibilita el suministro de bienes y servicios en todo el mundo, y facilita la interacción entre las personas y la generación de conocimientos y soluciones que propician el crecimiento a largo plazo. Según el Banco Mundial las carreteras rurales pueden contribuir a la prevención de defunciones maternas al permitir el acceso oportuno a la atención del parto, aumentar la escolarización de las niñas, e incrementar y diversificar los ingresos de los agricultores al conectar a estos con los mercados.

El sector de transporte es crucial para reducir la pobreza, impulsar la prosperidad y lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), puesto que el transporte es el elemento central de los desafíos fundamentales en materia de desarrollo:

- Cambio climático: el transporte representa alrededor del 64 % del consumo mundial de petróleo, el 27 % del consumo total de energía y el 23 % de las emisiones mundiales de dióxido de carbono (CO₂) relacionadas con la energía. Habida cuenta del aumento en las tasas de motorización, se espera un incremento extraordinario del impacto ambiental del sector de transporte.
- Urbanización y motorización rápidas: en las ciudades vivirán unos 5400 millones de habitantes en 2050, lo que, según las proyecciones, equivale a las dos terceras partes de la población mundial. La cantidad de vehículos en circulación se duplicará y llegará a los 2000 millones en dicho año.
- Accesibilidad y asequibilidad: se estima que 1000 millones de personas de países de ingreso bajo aún no tienen acceso a carreteras transitables todo el año. En muchas ciudades, el tiempo que se pierde debido a la congestión del tráfico socava la prosperidad. El elevado costo de la movilidad reduce los ingresos de los pobres, que a menudo no cuentan con transporte público confiable y asequible.
- Seguridad vial: más de 1250 millones de personas mueren y hasta 50 millones resultan lesionadas en accidentes de tránsito todos los años en el mundo. El 90 % de las víctimas fatales se registra en los países de ingreso bajo y mediano, aunque en ellos circula tan solo la mitad del parque automotor del mundo.





- Contaminación atmosférica: la contaminación derivada del transporte motorizado por carretera se ha vinculado con una amplia variedad de condiciones sanitarias, como las enfermedades cardiovasculares y pulmonares. Cabe atribuir casi 185.000 defunciones al año en forma directa a la contaminación derivada del transporte automotor.

La rápida urbanización en el mundo en desarrollo ofrece la oportunidad de crear sistemas de transporte más seguros, menos contaminantes, más eficientes y accesibles, que atenúen la congestión del tráfico y la contaminación, faciliten el acceso al empleo y disminuyan el consumo de energía del transporte. En las ciudades emergentes de tamaño mediano (donde vivirá la mayoría de los nuevos residentes urbanos) los urbanistas tienen la oportunidad de diseñar sistemas de transporte sostenibles e inclusivos desde un principio, pasando por alto las modalidades más contaminantes y costosas. En las ciudades más grandes o antiguas, la tecnología y la inteligencia de datos están ayudando a elaborar mapas de las modalidades y necesidades de viaje, interactuando con los ciudadanos y mejorando la calidad y la eficiencia de las soluciones de transporte.

Sistemas de Transporte Masivo:

Encontramos déficit presupuestal y de demanda de pasajeros en los 12 sistemas de transporte masivo y estratégicos que operan actualmente, adicional a los problemas jurídicos a los que se encuentran sometidos por pleitos arbitrales con los concesionarios y operadores de los sistemas.

Debilidad técnica e institucional en el sector de transporte:

Duplicidad de funciones entre las entidades, dificultades en el acceso y flujo de la información, fragmentación e ineficiencia en los procesos de planeación.

Exceso de trámites:

El Ministerio de Transporte tiene registrados 70 trámites en el Sistema Único de Información de Trámites-SIUT, de los cuales en su gran mayoría no cuentan con procesos digitales ni trazabilidad en los tiempos de gestión, lo cual estimula la corrupción y hace ineficiente al sector.

Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias:

Para el Ministerio es de vital importancia tener un Transporte Sostenible y para esto se viene desarrollando la fase preparatoria del proyecto CAF: Transporte Sostenible en Ciudades Intermedias, que busca reducir las emisiones de GEI como resultado de la adopción de medios de transporte público y privado más eficientes y con menos emisiones de carbono en 4 ciudades intermedias de Colombia (Pasto, Pereira, Montería, Valledupar).

Nama Tod:

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada (NAMA) de Desarrollo orientado al Transporte (TOD) busca reducir las emisiones anuales de gases de efecto invernadero (GEI) a 3,28 MtCO₂ hacia el 2030 a través de cambios en el uso del suelo y los patrones de viaje que disminuirán los niveles de conducción de vehículos privados en 25%-36%, mejorarán los niveles de contaminación del aire y reducirán el número de muertos por accidentes de tránsito. Se están estructurando proyectos en Pasto, Manizales, Cali, Montería.

NAMA TanDem:

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada (NAMA) de Transporte Activo y gestión de la Demanda (TanDem), busca mejorar la calidad de la vida urbana y contribuir a mitigar el cambio climático a través de un aumento en el uso de la bicicleta y el uso responsable





de los motorizados, en 19 ciudades colombianas con SITM o SETP (existentes y planeados). Se encuentra en fase piloto en Ibagué, Pereira y Bogotá.

• **Fluctuaciones del valor del servicio.**

En cuanto a la fijación de tarifas de referencia, se plantea que, dado que es un mercado donde existe un número apreciable de oferentes, sin posición dominante, y una demanda igualmente apreciable, las leyes de oferta y demanda y la competencia, generaran costos eficientes, sin necesidad de una intervención del Estado. En lo que respecta al análisis cuantitativo. Por lo anterior, las tarifas serán determinados por la relación entre la oferta y la demanda, la calidad del servicio ofrecido, la innovación y la capacidad de negociación entre las empresas de transporte y las empresas usuarias o usuarios en general.

Además, el artículo 2.2.1.6.15.1. del Decreto 1079 de 2015, establece la forma de determinar la tarifa así: “La tarifa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de libre determinación entre las partes, pero deberá ser reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el sistema de información que las entidades definan, el cual deberá almacenar la información de cada contrato celebrado, el valor por vehículo o recorrido, la clase de automotor, el número de sillas ofertadas, la tarifa por día, kilómetro de recorrido y la indicación de si se trata de servicio en ciudades o incluye tramos de carretera.

• **Índices Económicos.**

Las economías de América Latina y el Caribe enfrentan en 2026 un contexto internacional caracterizado por un crecimiento económico moderado, persistencia de tensiones geopolíticas, desaceleración del comercio mundial y condiciones financieras todavía restrictivas. Aunque durante 2025 y comienzos de 2026 las presiones inflacionarias continuaron disminuyendo en la mayoría de países, los bancos centrales de las principales economías desarrolladas han mantenido tasas de interés relativamente altas, lo que continúa generando volatilidad en los mercados financieros y restricciones sobre el acceso al financiamiento internacional.

En este escenario, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) estima que la región mantendrá un crecimiento económico bajo durante 2026, afectado por la limitada inversión, el menor dinamismo del comercio exterior y la persistencia de restricciones fiscales y monetarias internas en varios países de la región.

Según las proyecciones más recientes de la CEPAL, América Latina y el Caribe crecería aproximadamente 2,1% durante 2026, reflejando un comportamiento heterogéneo entre las subregiones. América del Sur mantendría un crecimiento moderado cercano al 1,8%, mientras que Centroamérica y México presentarían un mejor desempeño económico impulsado por el comercio y las remesas internacionales. Por su parte, el Caribe continuaría mostrando recuperación gradual asociada principalmente al turismo y los servicios.

La CEPAL advierte que los países de la región continúan enfrentando un espacio fiscal limitado debido a los altos niveles de endeudamiento público y al incremento en los costos del financiamiento. En consecuencia, los gobiernos deberán continuar fortaleciendo la sostenibilidad fiscal mediante estrategias orientadas al incremento de la capacidad recaudatoria, la eficiencia del gasto público y el fortalecimiento institucional.

En materia monetaria, la inflación regional continúa mostrando una tendencia descendente frente a los niveles observados durante el periodo posterior a la pandemia. Para 2026, la CEPAL estima que la inflación promedio regional se ubique alrededor del 3,2%, permitiendo cierta flexibilización gradual de la política monetaria en algunos países; sin embargo, persisten riesgos asociados a la volatilidad cambiaria, las tasas internacionales y las tensiones geopolíticas globales.





En el mercado laboral, se prevé una desaceleración en la generación de empleo formal en la región. Aunque el empleo continúa recuperándose progresivamente, persisten altos niveles de informalidad laboral, especialmente en sectores asociados al comercio, transporte y servicios. La CEPAL proyecta que el crecimiento del empleo regional durante 2026 será cercano al 1,0%, evidenciando un ritmo menor frente a los años posteriores a la recuperación económica postpandemia.

La CEPAL insiste en la necesidad de fortalecer políticas de desarrollo productivo orientadas a sectores estratégicos que permitan dinamizar la inversión pública y privada, incrementar la productividad y acelerar la transición hacia economías más sostenibles e inclusivas. Asimismo, el organismo recomienda fortalecer los mecanismos regionales de financiamiento y cooperación internacional para ampliar el espacio fiscal y promover el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En este contexto económico internacional y regional, Colombia enfrenta retos importantes asociados al crecimiento económico moderado, el control de la inflación, la sostenibilidad fiscal y la recuperación de sectores estratégicos como el transporte, la infraestructura y los servicios. No obstante, el país mantiene perspectivas de recuperación gradual apoyadas en el fortalecimiento de la demanda interna, la inversión pública y los programas de reactivación económica territorial.

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL, Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe 2025-2026.

1.4. ANÁLISIS TÉCNICO.

El Municipio requiere garantizar el acceso y permanencia de la población estudiantil matriculada en las instituciones educativas oficiales rurales, especialmente aquella ubicada en veredas y sectores dispersos con limitaciones de conectividad vial y dificultades de acceso peatonal. En este contexto, el servicio de transporte escolar rural constituye un componente esencial para asegurar el derecho fundamental a la educación, reducir la deserción escolar y garantizar condiciones adecuadas de movilidad para niños, niñas y adolescentes.

La prestación del servicio se hace necesaria debido a que una parte significativa de los estudiantes beneficiarios reside a distancias considerables de las sedes educativas, en zonas donde no existe oferta suficiente de transporte público regular o donde las condiciones geográficas y topográficas dificultan el desplazamiento diario

Las especificaciones y alcance del objeto, se establece así:

1.4.1. POBLACIÓN ESTUDIANTIL BENEFICIARIA.

La población estudiantil que se beneficiará con el servicio de transporte terrestre automotor, corresponde a un aproximado de 746 estudiantes del sector rural. Cantidad que en todo caso puede variar, así como las rutas y horarios, por tornarse incierto a la fecha de la descripción de la necesidad que la entidad estatal pretende satisfacer el número de estudiantes que se matricularon para la vigencia 2026.

1.4.2. ESPECIFICACIONES DEL OBJETO A CONTRATAR.

Para la consecución del objeto contractual, se debe advertir que la prestación del servicio de transporte escolar, tendrá como destino las Instituciones Educativas Oficiales del área rural que determine la Secretaria de Desarrollo Social – Área de Educación, desde los paraderos establecidos por dicha dependencia, ubicados en las veredas de residencia de los estudiantes, en trayectos de ida y vuelta. El servicio se estima será prestado los días de calendario escolar, esto es, de lunes a viernes y conforme las indicaciones especiales que informe la Secretaria de Desarrollo Social, de acuerdo con la necesidad de la entidad, las regulaciones del Gobierno Nacional y siempre y cuando la disponibilidad de los recursos lo permitan.





El contratista seleccionado deberá prestar el servicio de transporte escolar a los estudiantes beneficiados y autorizados por la Secretaria de Desarrollo Social, con base en los horarios, la distancia y el número de beneficiarios establecidos en las siguientes rutas:

1.1.1. INSTITUCION EDUCATIVA EDUARDO GOMEZ ARRUBLA:

RUTAS	NUMERO DE ESTUDIANTES
PEAJE A / COLEGIO	9
PEAJE B/ COLEGIO	9
PEAJE C/ COLEGIO	9
PRADERA 1/ COLEGIO	9
PRADERA 2/ COLEGIO	8
LA PAZ 1 / COLEGIO	9
LA PAZ 2 / COLEGIO	8
LA PAZ BAJA - CRUCERO/COLEGIO	9
CAMPOALEGRE/ COLEGIO	9
ALTO GUAYABAL 1/ COLEGIO	9
ALTO CHUSCAL 1/COLEGIO	8
ALTO CHUSCAL 2 / COLEGIO	9
ALTO CHUSCAL 3 / COLEGIO	9
ALTO CHUSCAL 4/COLEGIO	9
LA CAPILLA	9
LA CAPILLA	8
GALLINERO SAN FERNANDO / COLEEGIO	8
SAN ANDRES / ESCUELA	9
JORNADA UNICA PRADERA- PEAJE- CAMPOALEGRE- LA PAZ	9
JORNADA UNICA ALTO CHUSCAL Y ALTO GUAYABAL	9
TOTAL	166

1.1.2. INSTITUCION EDUCATIVA NARANJAL:

RUTAS	NUMERO DE ESTUDIANTES
ALTO DE LA MINA-NARANJAL- ALTO DE LA MINA 1	10
CURAZAO-LA INSULA-EL BORDE NARANJAL	10
EL REPOSO-NARANJAL	10
LA ESTRELLA-NARANJAL	10
LA ESTRELLA-NARANJAL	10
ALTAMRA - MORAVITO - PLAYA LARGA - CANAL CHEC - NARANJAL pasando por JAMAICA – MORAVO Y CAMBULOS	10
LA CASTELLANA-NARANJAL	10
EL VESUBIO -NARANJAL	10
LA FLORESTA -NARANJAL	10
LA FLORESTA -NARANJAL	10
MORRO AZUL-CANAL CHEC-ESCUELA ALTAMIRA	10





BAJO ESPAÑOL LA CURVA LA ESTRELLA-NARANJAL	9
CRUCETAS-LA ESTRELLA-NARANJAL-LA ESTRELLA-CRUCETAS	10
CURAZAO-LA INSULA-LA FLORESTA-NARANJAL-LA FLORESTA-LA INSULA-CURAZAO	10
LAS MERCEDES ALTA MIRA CANAL CHEC NARANJAL-	10
ALTO DE LA MINA PARTE BAJA-NARANJAL-ALTO DE LA MINA PARTE BAJA 3	10
ALTO DE LA MINA PARTE ALTA-NARANJAL-ALTO DE LA MINA PARTE ALTA	10
LA FLORESTA -NARANJAL	10
LA FLORESTA -NARANJAL	10
LA FLORESTA -NARANJAL	10
JORNADA UNICA NARANJAL EL BORDE INSULA ALTA MIRA MORAVITO PLAYA LARGA GUASCAL	10
JORNADA UNICA NARANJAL ALTO DE LA MINA LA CASTELLANA EL BORDE CURAZAO	10
JORNADA UNICA FLORESTA Y BAJO ESPAÑOL	10
JORNADA UNICA VESUBIO Y EL REPOSO	10
JORNADA UNICA ESTRELLA CRUCETAS	9
JORNADA UNICA NARANJAL ALTO DE LA MINA -CASTELLANA	9
SUBTOTAL	257

1.1.3. INSTITUCION EDUCATIVA EL TRÉBOL:

RUTA	NUMERO DE ESTUDIANTES
A. LAS BRISAS EL VERGEL COLEGIO TREBOL	9
B. RIO SAN FRANCISCO ESCUELA EL TREBOL	9
A. LA CACHUCHA (LA GERMANIA) COLEGIO EL TREBOL	9
B. ESTRELLA ESCUELA EL TREBOL	8
A. LAS MERCEDES 1 COLEGIO EL TREBOL	9
B. BUENAVISTA 3 (RUTA LARGA) COLEGIO EL TREBOL	9
A. LAS MERCEDES2 COLEGIO EL TREBOL	9
B. LAS BRISAS EL VERGEL ESCUELA TREBOL	9
A. FLORESTA-COLEGIO TREBOL	9
B. LAS MERCEDES 3 ESCUELA TREBOL	8
A. RIO SAN FRANCISCO COLEGIO EL TREBOL	9
B. RIO SAN FRANCISCO ESCUELA EL TREBOL	10
LA CACHUCA (LA CURVA) COLEGIO EL TREBOL	9
RIO SAN FRANCISCO COLEGIO EL TREBOL	10
A. BUENAVISTA 3 (RUTA MEDIA) COLEGIO TREBOL	9
B. LAS MERCEDES 4-ESCUELA TREBOL	9
A. ALTO EL GRITO ESCUELA BAJO ESPAÑOL	8
B. LA SIRIA ESCUELA BAJO ESPAÑOL	9
A. PALO ALTO ESCUELA SAN FCO	9





B. MORAVO MORAVITO ESC SAN FRANCISCO	9
CARRILERA ESCUELA SAN FRANCISCO	9
LA CACHUCHA (EL RINCON) COLEGIO TREBOL	9
ALTO GRITO BAJO ESPAÑOL-COLEGIO EL TREBOL	10
BAJO ESPAÑOL COLEGIO EL TREBOL	10
ALTO ESPAÑOL EL GUACAMAYO COLEGIO EL TREBOL	9
ALTO ESPAÑOL EL GUACAMAYO COLEGIO EL TREBOL	10
ALTAMIRA COLEGIO EL TREBOL	9
SANTA ELENA MORRITOS COLEGIO EL TREBOL	8
LA ESMERALDA CARRILERA EL TREBOL	9
LA ESMERALDA CARRILERA EL TREBOL	9
LA ESMERALDA CARRILERA EL TREBOL	9
JORNADA UNICA VERGEL - LA MIRANDA – BAJO ESPAÑOL – ALTO EL GRITO	8
JORNADA UNICA - RIO SAN FRANCISCO – LA CACHUCHA - GERMANIA CURVA Y RINCON	8
JORNADA UNICA - LAS MERCEDES – ALTAMIRA	9
JORNADA UNICA - SANTA ELENA – ESMERALDA CHEC CARRILERA	9
JORNADA UNICA -BUENAVISTA LA ESTRELLA LA FLORESTA	9
SUBTOTAL	323

1.4.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL SERVICIO REQUERIDO.

ESPECIFICACIONES	EXIGENCIAS
1. Habilitación	Empresa que esté habilitada por el ministerio de transporte para la prestación del servicio. El proponente deberá anexar copia de la Resolución de habilitación con la cual el Ministerio de Transporte, habilita a la empresa a prestar el servicio de transporte terrestre automotor en modalidad especial y/o mixto de operación nacional.
2. Los Recorridos y Paradas	Las rutas son las indicadas previamente. La parada final deberá hacerse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras. El ascenso y descenso de los estudiantes deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse que se efectué de manera adecuada.
3. Avisos y Letreros	Los vehículos en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda “Escolar”. Los distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público de transporte escolar.
4. Salidas de Emergencias	Las salidas de emergencia deben ser operables desde el interior y exterior; y deben indicarle al conductor cuando estén completamente cerradas.
5. Cinturones de Seguridad	Todas las sillas deben contar con cinturones de seguridad según norma técnica colombiana adoptada por el ministerio de transporte. (Cuando el tipo de vehículo que se disponga para la prestación del servicio lo permita).
6. Elementos Sonoros	Los vehículos deberán estar provistos de elementos sonoros.





7. Tipo de Vehículos	La Empresa proponente deberá contar dentro de su parque automotor con Vehículos acondicionados con destino a la prestación del servicio especial y/o mixto de operación nacional. La Empresa proponente deberá contar con vehículos o convenios con empresas que tengan en su parque automotor camperos tipo Jeep 4X4 con tarjeta de operación Nacional. Nota: En ningún caso se aceptará un vehículo en donde el número de pasajeros sea superior al establecido en el Decreto 1079 de 2015 según su tipología.
8. Antigüedad del Parque Automotor	El parque automotor dispuesto para la presentación del servicio de transporte escolar deberá cumplir con la antigüedad dispuesta en el artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 431 de 2017. Y la reglamentación que en mixto también regule toda vez que se cubren zonas de difícil acceso y vías rurales.
9. Combustible de los Vehículos	Gasolina, Gas o ACPM.
10. Velocidades de Desplazamiento	Durante el desplazamiento por las rutas los vehículos no podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008.
11. Revisión técnico mecánica	Todo parque automotor usado deberá contar con el correspondiente certificado vigente de la revisión técnico mecánico.
12. Certificado de No Emisión de Gases Contaminantes	Los vehículos deben tener vigente la correspondiente certificación sobre emisión de gases contaminantes permisible
13. Tarjeta de Operación	Cada vehículo debe contar con su correspondiente tarjeta de operación.
14. Equipo de Carretera	Los vehículos deben disponer del equipo mínimo de carreteras exigido por el Ministerio de Transporte. (Artículo 30 Ley 769 de 2002, Artículo 116 del Acuerdo 051 de 1993 MINTRANSPORTE).
15. SOAT	Los vehículos deben contener vigente el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito SOAT.
16. POLIZA	La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y/o Mixto debe contar por cuenta propia para todos los vehículos que dispongan para la ejecución contractual con las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, así: 1. Póliza de responsabilidad civil contractual que debe cubrir al menos, los siguientes riesgos: a) Muerte. b) Incapacidad permanente. c) Incapacidad temporal. d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales. 2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: a) Muerte o lesiones a una persona. b) Daños a bienes de terceros. c) Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.
17. Acceso para Personas en Condición de Discapacidad	El servicio de transporte escolar deberá prestarse de tal manera que se garantice el cabal y digno acceso al servicio de los estudiantes que presenten algún tipo de discapacidad física.
18. Documentos requeridos. Una vez culminado el proceso de selección, el contratista adjudicatario	- Relación de la flota de vehículos dispuestos para la ejecución contractual. - Tarjeta de propiedad de los vehículos y/o contrato de vinculación.





deberá presentar la información que ser requiere a continuación:	• Tarjetas de operación vigentes. • Pólizas de seguro de los vehículos (SOAT, responsabilidad civil contractual y extracontractual). • Certificado de revisión técnico-mecánica de cada vehículo. • Cédula de ciudadanía de los conductores. • Pase o Licencia de conductor actualizada y vigente. • Certificación SIMIT sobre imposición de multas. • Antecedentes judiciales, fiscales, disciplinarios, medidas correctivas y REDAM de los conductores de los vehículos.
--	--

1.4.3. PLAZO.

El futuro contrato tendrá un plazo de ejecución de SETENTA (70) DIAS CALENDARIO ESCOLAR, distribuidos como se muestra a continuación, contados a partir de la fecha de inicio del mismo, una vez se cumplan los requisitos de perfeccionamiento y ejecución dispuestos en el artículo 41 de la ley 80 de 1993.

ESTIMATIVO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR DURANTE EL CALENDARIO ACADEMICO II SEMESTRE 2026			
MES	DÍAS HÁBILES CALENDARIO	TOTAL	
AGOSTO	11,12,13,14 18,19,20,21 24,25,26,27,28 31	14 DIAS	RECURSOS PROPIOS MUNICIPIO
SEPTIEMBRE	1,2,3,4 7,8,9,10,11 14,15,16,17,18 21,22,23,24,25 28,29,30	22 DIAS	RECURSOS PROPIOS MUNICIPIO
OCTUBRE	1,2 13,14,15,16 19,20,21,22,23 26,27,28,29,30	16 DIAS	RECURSOS PROPIOS MUNICIPIO
NOVIEMBRE	3,4,5,6 9,10,11,12,13 17,18,19,20 23,24,25,26,27	18 DIAS	RECURSOS PROPIOS MUNICIPIO

1.4.4. VARIABLES DEL CÁLCULO PARA ESTABLECER EL PRESUPUESTO OFICIAL.

Se definen las siguientes variables para el cálculo del presupuesto oficial:

- a) Número de estudiantes a transportar.
- b) Costo de ruta por día
- c) Número de días de prestación del servicio.
- d) Costo total por la prestación del servicio de acuerdo con las normas vigentes.
- e) La disponibilidad presupuestal con que cuenta la Entidad Territorial para la adquisición del servicio

Para la contratación de Servicio de Transporte Escolar Rural para la vigencia de 2026, se adelantando un estudio de mercado por parte de Secretaria de Desarrollo Social, dentro del cual se han solicitado cotizaciones a dos (02) empresas transportadoras de pasajeros de la región, obteniendo el recibo de dos (02) cotizaciones (adjuntas), las cuales se resumen en el Anexo 1 – “JUSTIFICACIÓN DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO”.





1.4.5. PRESUPUESTO OFICIAL.

El presupuesto oficial del presente proceso asciende a la suma de **MIL CIENTO TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS MCTE (\$1.103.228.284.00)**, incluido IVA y todos los impuestos, tasas, y demás erogaciones que debe tener en cuenta cada proponente. Además, comprende todos los costos que pueda generar el objeto de la contratación, por lo tanto, el proponente deberá proyectar todos los costos en que pudiera incurrir durante la ejecución del contrato, ya que el Municipio no reconocerá ningún reajuste realizado por el contratista en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requiera para la ejecución del contrato y que fueron previsibles al momento de la presentación de la propuesta.

Para determinar el presupuesto oficial se tuvo en cuenta como variables, la disponibilidad presupuestal con que cuenta la Entidad Territorial para la adquisición del servicio, así como el análisis de mercado realizado por la Secretaria de Desarrollo Social, sobre proveedores de bienes y servicios similares al del presente proceso.

El cálculo se realizó de conformidad con los valores contenidos en el análisis de mercado y se tomó el promedio del mismo para el presente estudio, el cual se adjunta en el Anexo 1 – **“JUSTIFICACIÓN DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO”**.

1.4.6. FORMA DE PAGO.

El Municipio cancelara al Contratista mediante actas de pago parcial, equivalentes al valor del servicio prestado, de conformidad con los valores establecidos en la oferta económica presentada por el proponente adjudicatario siempre que subsistan las condiciones de aforo para la prestación del servicio, previa certificación y recibo a satisfacción del supervisor designado para el contrato, y acreditación de pago de los aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral correspondientes al mes facturado.

Los pagos estarán sujetos igualmente al cumplimiento de los trámites administrativos a que haya lugar, y aprobación del programa anual de caja - PAC.

Sin perjuicio de lo anterior, queda entendido que la forma de pago supone el cumplimiento de las obligaciones generales y específicas a cargo del contratista y del regreso a las aulas de los estudiantes de las Instituciones Educativas Oficiales del Municipio de Chinchiná del área rural.

La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al Contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

1.5. PERSPECTIVA COMERCIAL.

¿De qué forma suele adquirirse el bien, obra o servicio que se pretende contratar? (Manera como se adquiere en el sector público y en el sector privado de acuerdo a las tradiciones comerciales del sector).

El proceso de compra en las entidades públicas tiene en lo fundamental etapas que sirven para la planeación de la adquisición del bien y servicio, dentro de los cuales se encuentra el plan anual de adquisiciones, documento que plasma las necesidades de la entidad en la adquisición de bienes, obras y servicios que se pretende adquirir durante la vigencia fiscal, en donde se enuncia las diferentes modalidades de contratación. El estado interviene en el desarrollo de la actividad económica como consumidor y como productor. Así, actúa como unidad económica de consumo cuando adquiere bienes y servicios de las empresas





privadas para desarrollar las funciones y los objetivos que se tienen por cumplir con la contratación a desarrollar.

Para la adquisición de bienes y servicios en las entidades públicas, es obligación respecto de todos los procesos contractuales, la escogencia de los contratistas de forma objetiva. Esto significa que en ningún caso la selección del contratista puede ser subjetiva. Es por tal motivo que los bienes o servicios que se pretenden contratar para el normal funcionamiento administrativo o para el cumplimiento de los fines estatales, deben ceñirse a lo dispuesto por el estatuto de contratación de la administración pública, es decir la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto 019 de 2012, Decreto 1082 de 2015, Ley 1882 de 15 de enero de 2018 y demás normas que lo deroguen, modifiquen o complementen.

Igualmente se debe cumplir con los principios de la contratación estatal, los cuales rigen todos los procesos de selección que se desarrollan en la entidad estatal, sin importar la modalidad de selección por la cual se va adquirir el bien o servicio. Dichos principios son: transparencia, planeación, responsabilidad, publicación, debido proceso, supremacía de lo sustancial sobre lo formal.

A diferencia del sector público, el sector privado se compone de la actividad empresarial que es propiedad privada y está financiada y administrada por particulares. Las empresas que conforman el sector privado pueden ser: pequeñas empresas, propiedad de una sola persona o de grandes empresas como las multinacionales que operan en el mundo. El objetivo de las empresas en el sector privado es obtener un beneficio económico.

Una de las grandes diferencias de la adquisición de los bienes y servicios entre la empresa privada y el sector público es el origen y la aplicación de los requisitos. Las empresas del sector privado obtienen ingresos, controlan sus gastos y aplican políticas estrictamente tendientes a armonizar su política de inversiones y ganancias. La adquisición de bienes y servicios se realiza de una manera muy diferente al sector público pues las adquisiciones se pueden realizar de manera directa, es decir por factura de compra en donde se adquiere el bien según el precio y la ganancia que se obtengan de dicha compra, en donde el precio de referencia se obtiene de la oferta más favorable para la organización; un poco similar al sector público pero a diferencia, en el sector privado no se requiere de la elaboración de procesos de selección para la compra de artículos o bienes muebles e inmuebles y solo se requiere la voluntad de las partes para la ejecución contractual de manera inmediata es decir un ganancia de oferta y demanda. Para el caso de contratación de servicios en el sector privado, se realiza una selección con base en la experiencia y recomendaciones que se tengan de la organización que llevaría a cabo dicho servicio y en la oferta más favorable en cuanto a términos financieros para la organización.

2. ESTUDIO DE LA OFERTA.

2.1. EMPRESAS DEL SECTOR.

¿Quién vende?

La regulación normativa, exige que el servicio de transporte escolar sea prestado por empresas de transporte especial debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes o servicios?

Las encargadas de prestar el servicio de Transporte Especial Escolar, son las empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte para realizar dicha actividad, estas empresas deben cumplir con los requisitos técnicos y financieros para operar.

Posteriormente los entes territoriales contratan los servicios de transporte escolar para los establecimientos educativos oficiales de cada región.





2.1.1. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL.

Para obtener información de referencia para establecer los indicadores financieros, la Secretaria de Desarrollo Social, realizo búsqueda de las empresas del sector que contienen la información de los estados financieros con corte a treinta y uno (31) de diciembre del año 2025.

Se tomó una muestra de nueve (09) posibles oferentes interesados de participar en el presente proceso, cuyos estados financieros a diciembre treinta y uno (31) de 2025 se encuentra reportados en las páginas del RUES.

2.1.1.1. Indicadores Financieros y organizacionales para Mipymes.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, probará los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	$\geq 1,11$
Índice de endeudamiento	$\leq 40\%$
Razón de cobertura de intereses	≥ 0
Patrimonio	Mayor o igual al 60% del presupuesto oficial.
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del activo	≥ 0

Tratándose de Proponente Plurales estos indicadores solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, o la normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, y tienen una participación igual o superior al diez por ciento (10 %) en el consorcio o en la unión temporal.

Para acreditar la calidad de Mipyme el Proponente entregará copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación.

2.1.1.2. Indicadores Financieros y organizacionales para los demás proponentes.

Los Proponentes que **NO** demuestren la condición de Mipyme de conformidad con lo en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, acreditarán los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	$\geq 1,21$
Índice de endeudamiento	$\leq 40\%$
	≥ 1





Razón de cobertura de intereses	
Patrimonio	Mayor o igual al 60% del presupuesto oficial.
Rentabilidad del patrimonio	≥0,04
Rentabilidad del activo	≥0,02

Para el indicador de razón de cobertura de intereses, el proponente cuyos gastos de intereses sea cero (0) no podrá calcular dicho indicador, por resultar indefinido o indeterminado. En este caso, se entenderá que el proponente cumple con el mismo, siempre que la utilidad operacional no sea negativa.

2.1.1.3. ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL.

La evaluación financiera y organizacional de las propuestas se efectuará a partir de la información contenida en el RUP vigente y en firme. En tal sentido, la evaluación de la capacidad financiera se realizará de acuerdo con la información reportada en el Registro, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la Subsección 5, de la Sección 1, del Capítulo 1, del Título 1, de la Parte 2 del Decreto 1082 de 2015, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Los proponentes extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia no están obligados a tener RUP y por tanto la verificación de esta información procederá en los términos definidos en el pliego de condiciones.

3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

La Ley 115 de 1994 colabora y se interrelaciona con la actividad de prestación del servicio especial de transporte, sobre todo con el transporte escolar, en la medida en que dispone para el Fondo de Cofinanciación para la Inversión Social la tarea de cofinanciar con los municipios programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes; colaboración, que de la mano de los mecanismos de fortalecimiento de los fiscos de las entidades territoriales de que habla la ley 14 de 1983 , otorga a la prestación del servicio las ventajas económicas no impresas por leyes de otra naturaleza.

De igual forma, el Sistema General de Participación, Ley 715 de 2001, le imprime mayor fuerza a la posibilidad de otorgar recursos económicos para la prestación del servicio de transporte escolar, pues permite destinar recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

3.1. ¿Histórico de adquisiciones de otras entidades estatales?

Para analizar como compran otras entidades en el país, se buscó la información presente en Colombia Compra Eficiente publicada por las entidades territoriales,

Se tiene que en el país se han realizado durante la actual vigencia un gran número de procesos enfocados a prestar el servicio objeto del contrato.

De los registros encontrados en la búsqueda, a modo de ejemplo, se tiene los siguientes procesos publicados en la página – SECOP I y II, relacionados con el objeto contractual del presente proceso:





ENTIDAD	Nº DE PROCESO	MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	OBJETO	VALOR TOTAL	PLAZO
ALCALDIA MUNICIPIO DE NECOCLI	SAMC-008-2026	Selección Abreviada de Menor Cuantía sin Manifestación de Interés	PRESTAR SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ALUMNOS DEL SISTEMAS EDUCATIVO DEL MUNICIPIO DE NECOCLI	\$ 921.140.605	45 (Días)
MUNICIPIO DE LA PLATA	LAPLATA-SECDT-LP-004-2026	Licitación Publica	GARANTIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTE DE LA INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE LA PLATA HUILA	\$ 793.000.000	25 (Días)

3.1.1. ¿El Municipio de Chinchiná ha adquirido en el pasado bienes, obras o servicios iguales o similares y a través de qué contratos se ha hecho?

Como parte del análisis de la demanda, se busca recopilar la experiencia adquirida por la entidad a lo largo de los procesos similares que se han realizado dentro del marco de la contratación estatal regidos por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015, y las demás normas que las modifiquen sustituyan y/o adicionen.

Basados en el portal de contratación estatal “Colombia Compra Eficiente”, de acuerdo con la información del Municipio de Chinchiná que se encuentra publicada con corte al mes de Octubre del año 2026, la entidad ha suscrito por la modalidad contractual de selección abreviada de menor cuantía para proveer bienes o servicios similares al objeto del presente proceso.

ENTIDAD	Nro. DE PROCESO	MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	OBJETO	VALOR TOTAL	PLAZO
Alcaldía Municipal de Chinchiná - Caldas	L.P 001-2025	Licitación Pública	"PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS 3 SEDES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ CALDAS".	\$ 1.590.402.672	125 DÍAS
Alcaldía Municipal de Chinchiná - Caldas	LP 005-263-2026	Licitación Pública	"PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS 3 SEDES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ CALDAS".	\$ 1.347.546.861	90 DIAS

4. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.

El Municipio de Chinchiná Caldas, considera que para que la ejecución del contrato se desarrolle en condiciones óptimas, tomando en cuenta la duración, el lugar y la calidad del servicio a prestar a la entidad; el oferente seleccionado deberá cumplir con todas las condiciones establecidas a través de todos los documentos que hacen parte del presente proceso.

5. ANÁLISIS DEL RIESGO.

Para el presente proceso contractual en atención a la Ley 1150 de 2007 y los artículos 2.2.1.1.1.3.1 y .2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015, entiéndase por Riesgo la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que afecten el desarrollo del mismo, generando una variación sobre el resultado esperado, tanto en relación con los costos como





Código Postal
176020

las actividades a desarrollar en la ejecución contractual. Corresponderá al Contratista seleccionado la asunción del Riesgo previsible propio de este tipo de contratación asumiendo su costo, siempre que el mismo no se encuentre expresamente a cargo de la Entidad en el contrato.

De acuerdo con el proceso y asignación de la referencia, nos permitimos establecer la tipificación, estimación y asignación de los riesgos preVISIBLES que pueden afectar el presente proceso. Para la tipificación, estimación y asignación de los riesgos que puedan afectar el proceso de contratación o la ejecución del contrato se realizó con base en lo señalado en el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo expedido por Colombia Compra Eficiente. (Ver Matriz).

Dado en el municipio de Chinchiná- Caldas, en el mes de Junio de 2026

CLAUDIA TATIANA OSPINA MEJIA
Secretaria de Desarrollo Social
(Original Firmado)



📍 Centro Administrativo Municipal (CAM)
Carrera 8 Calle 11 esquina
☎ +57 606 840 2380 Móvil: +57 321 854 1714

www.chinchina-caldas.gov.co    
contactenos@chinchina-caldas.gov.co

4° 58' 58.5" N 75° 36' 19.3" W