ESTUDIOS DEL SECTOR

ENTIDAD	**MUNICIPIO DE BOAVITA**
DEPENDENCIA QUE PROYECTA	**OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN**
FECHA	**JULIO DE 2026**

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD
(NUMERAL 1, Articulo 2.2.1.1.1.6.1, Decreto 1082 de 2015)

El Municipio de Boavita como entidad territorial, debe velar por la educación de la población en edad escolar, teniendo como objetivo primordial mantener y ampliar la cobertura educativa, a fin de garantizar la deserción escolar y la permanecía en el sistema educativo de los estudiantes del sector rural pertenecientes a renglones de población vulnerable.

Que en el municipio de Boavita existen en la actualidad más de 900 estudiantes matriculados en las 3 instituciones educativas oficiales, de los cuales cerca de un 18% de ellos requieren a diario desplazarse desde sus hogares hacia las instituciones educativas del municipio con algunos recorridos que superan los 20 km, lo que en consecuencia repercute en el rendimiento académico de los mismos.

Siendo una de las finalidades del estado garantizar la educación escolar en todos sus niveles y que la administración municipal no puede estar exenta de dicha finalidad estatal y ante la necesidad palpable que existe de los alumnos que están matriculados y asisten a los centros educativos de la localidad, es necesario proveer el servicio de transporte escolar manteniendo la cobertura de la misma en la totalidad del área municipal como incentivo para que asistan al cumplimiento de su formación educativa, mejorar su calidad de vida y con ello evitar la deserción escolar por esta causa.

El municipio de Boavita a través de la Oficina Asesora de Planeación es la encargada de garantizar la prestación del servicio de transporte escolar para los estudiantes matriculados en las instituciones oficiales del municipio, certificando que se cumplan con todos los protocolos de bioseguridad establecidos por el ministerio de Educación.

Que de conformidad con la satisfacción de las necesidades básicas de la población, consideradas esenciales y la carencia de recursos económicos hacen que los padres de familia busquen recursos a través del trabajo de los hijos menores, dejando por fuera el sector educativo, por cuanto los índices poblacionales escolares revelan deserciones y migraciones a otros poblados de la geografía colombiana, de ahí la gran preocupación de esta Administración por invertir en los sectores más vulnerables y desprotegidos, viendo esta realidad se hace necesario apoyar el sector de la educación facilitando a los estudiantes un medio de transporte e incentivar el hábito del estudio y teniendo en cuenta el alto costo del transporte ínter veredal debido al incremento de los combustibles y al inadecuado estado de las vías de acceso como consecuencia de varios factores, los padres de familia se ven afectados por estas alzas y por otro lado la existencia de grupos poblacionales con un incremento familiar en menores de edad, con la imposibilidad de acceder a establecimientos educativos debiendo asumir costos de útiles escolares, vestido, transporte escolar, entre otros.

Que una de las metas en Administración Municipal es el fortalecimiento del transporte escolar, como apoyo a la escolaridad (canasta educativa), consiste en brindar atención especial a los estudiantes residentes en el sector rural que buscan los mecanismos para surgir, teniendo como principal apoyo la educación. De esta manera la Administración busca aumentar la cobertura y calidad educativa, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Que el municipio de Boavita – Boyacá, en atención al número de estudiantes y a la ubicación geográfica de las veredas con respecto a las Instituciones Educativas Públicas del Municipio; se determinó que para la prestación del servicio de transporte escolar se deben implementar Rutas Sectorizadas, donde se describe el número de estudiantes focalizados y el valor del pasaje de acuerdo al sitio de recogida, por lo tanto, la persona natural o jurídica legalmente constituida que preste el servicio, se obliga a prestar el servicio de transporte de manera eficaz a los estudiantes de los establecimientos educativos y su correspondiente retorno en las rutas que se describirán en este documento.

Cabe anotar que de conformidad con los artículos 44, 67 Y 365 de la Constitución Política de Colombia, la educación es un derecho fundamental de los niños y un servicio público inherente a la finalidad social del Estado, siendo el deber de éste asegurar su prestación eficiente a los habitantes del territorio nacional. Año tras año la administración municipal ha brindado el servicio del transporte escolar desde varios sectores estratégicos del área rural hasta las dos instituciones educativas ubicadas en el casco urbano, buscando una mayor cobertura de la educación y combatir así la deserción escolar.

Que el valor del presente proceso no garantiza la totalidad de los días según calendario escolar, ya que, a la fecha no se cuenta con los recursos suficientes para esto, es por lo anterior que se está adelantando proyecto de acuerdo para realizar traslado de los recursos necesarios para esta destinación, sin embargo, debido a los términos que debe cumplir este tipo de tramite los cuales no permitirían que el presente proceso empalmara correctamente con el contrato que se encuentra en ejecución actualmente se hace pertinente adelantar el presente proceso con los recursos existentes a la fecha para posteriormente una vez aprobado el acuerdo de traslado de recursos suscribir el adicional por los días faltantes y así garantizar la prestación del servicio durante todo el año escolar.

El Municipio de Boavita, en cumplimiento de sus fines esenciales y del mandato constitucional de mantener y ampliar la cobertura educativa, viene ejecutando el CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE No. 052-2026 cuyo objeto consiste en la PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ VIGENCIA 2026, DIMENSIÓN SOCIAL, SECTOR 22 EDUCACIÓN, PROGRAMA 2201- CALIDAD, COBERTURA Y FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA, PRODUCTO 2201029- SERVICIO DE APOYO A LA PERMANENCIA CON TRANSPORTE ESCOLAR EN CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE DESARROLLO 2024-2027", el cual, a la fecha de publicación del presente pliego de condiciones se encuentra activo, sin embargo su terminación se programada para expirar antes que se dé inicio a la ejecución del contrato que se proyecta suscribir con el presente proceso de selección.

Por consiguiente, el inicio anticipado de este nuevo proceso de selección no configura en ningún caso una duplicidad de objetos, superposición de plazos ni doble erogación presupuestal. Por el contrario, obedece al estricto cumplimiento del principio de planeación en la contratación estatal, el cual obliga a la administración a tramitar los procesos de selección con la debida antelación para evitar rupturas o vacios asistenciales.

Basados en lo expuesto anteriormente, la Alcaldía de Boavita requiere contratar la **"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ESCOLAR 2026, EN CUMPLIMIENTO DE LA DIMENSION SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2024-2027"**

Que existe disponibilidad presupuestal expedida por Tesorería Municipal, para poder iniciar el proceso de contratación bajo la modalidad de Selección Abreviada.

2. ASPECTOS GENERALES:

El artículo 2.2.1.1.1.6.1., del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector, es decir, el mercado relativo al objeto del Proceso de Contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. El resultado del análisis debe plasmarse en los estudios y documentos previos del Proceso de Contratación. La importancia de realizar este análisis ha sido recalcada en las recomendaciones que la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económicos (OCDE) le ha formulado al Gobierno Nacional, las cuales constituyen buenas prácticas en materia de promoción de la competencia en la contratación pública.

2.1 ASPECTO ECONÓMICO:

Se debe tener en cuenta que comercialmente los servicios a adquirir, deben encontrarse en el mercado nacional y si aplica, internacional, lo cual es garante que su posicionamiento y se traduce en la garantía que tiene el adquirente de la calidad de los bienes, logrando la absoluta satisfacción de la entidad y su necesidad, en directa ejecución de la misión institucional y como quiera que las labores a desarrollar deben ser ejecutadas por personas con idoneidad y experiencia, se tiene pleno concomimiento que en Colombia uno de los sectores con más dinamismo es el sector de la construcción, es así como en el mercado laboral colombiano se cuenta de igual manera un amplio mercado de profesionales para el desarrollo de edificaciones de infraestructura pública.

Los sectores económicos de Colombia se dividen en tres: **el sector primario o sector agrícola, el sector secundario o sector industrial y el sector terciario o sector de prestación de servicios.**[1]

Esta división y diferenciación es acorde a lo planteado por los estudios en economía clásica. Cada uno de estos sectores posee actividades económicas en común dentro de cada grupo y se diferencia de los demás, en otras palabras, las categorías están divididas de esta manera de acuerdo a las actividades económicas que se llevan a cabo en cada una. Esto quiere decir que

[1] Revista Lifeder, Sección Económica, Por Alberto Cajal - https://www.lifeder.com/sectores-economicos-colombia

cada sector guarda características en común, posee una unidad y se diferencia de los otros sectores precisamente debido a lo anterior.

En Colombia, según el DANE (Departamento administrativo nacional de estadística) del total de establecimientos económicos que existen en el país, el 48% corresponde al comercio, el 40% a prestación de servicios y el 12% a la industria.

Por su parte, el DANE refiere que, del total nacional de empleos en el sector económicos, el 51% se encuentran en establecimientos de servicios, mientras que el 30% en comercio y el 19% en la industria.

Según la economía clásica, se considera al sector primario y al sector secundario como productores de bienes tangibles. Esto quiere decir que, gracias a su funcionamiento, se obtienen bienes y productos físicos.

Por su parte, el sector terciario, al tratarse de servicios, no produce bienes tangibles y no es considerado como un sector productivo. Sin embargo, es necesario aclarar que, a pesar de no producir bienes tangibles, el sector terciario contribuye a la formación del producto y del ingreso nacional.

En Colombia es frecuente que los sectores económicos nombrados por la teoría clásica no sean los únicos que existan. Las actividades económicas tienden a diferenciarse en pequeños grupos según la especialización de cada uno.

Debido a esto, existen otros sectores económicos reconocidos. Los cuales se nombran a continuación:

- Sectores agropecuarios
- Sector de servicios
- Sector industrial
- Sector de transporte
- Sector de comercio
- Sector financiero
- Sector de la construcción
- Sector minero y energético
- Sector solidario
- Sector de comunicaciones

2.1.1 TIPOS DE SECTORES[2]

Sector primario

El sector primario o sector agrícola de la economía comprende todas aquellas actividades económicas relacionadas con la obtención de productos y bienes directamente de la naturaleza. En este sector no se realiza ningún tipo de transformación al bien o producto obtenido.

Dentro de las actividades económicas que se agrupan en el sector primario encontramos la agricultura y el sector agrícola, entendido como el conjunto de herramientas, conocimientos y actividades llevadas a cabo por el ser humano con el objetivo de obtener productos vegetales al ser cultivados.

La agricultura puede variar dependiendo del lugar en el que se desarrolla. Las herramientas, los conocimientos, el enfoque y los bienes y productos obtenidos también varían, acorde a cada zona geográfica.

En Colombia, por ejemplo, la agricultura se desarrolla más fuertemente en ciertos departamentos, como el Valle del Cauca, cuna de la mayor producción de caña de azúcar de todo el país.

La agricultura constituye uno de los primeros avances tecnológicos desarrollados por la humanidad. En la antigüedad, la mayor parte de las tribus de humanos eran nómadas. Esto quiere decir que no se asentaban en ningún terreno en específico y que en cambio recorrían grandes distancias buscando alimento en zonas de caza o recolectando frutos de plantas silvestres.

[2] Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). Sectores económicos. Recuperado de: banrepcultural.org

Así, con el nacimiento, auge y crecimiento de la agricultura, las tribus de seres humanos pudieron asentarse en una ubicación geográfica y desarrollarse a partir de ese sitio.

Junto a la agricultura, los humanos, hace alrededor de 11.500 años, comenzaron a pastorear y criar animales salvajes. Entre las primeras especies animales que fueron criadas por humanos se encuentran los perros, quienes ayudaban en las tareas de caza.

Colombia, gracias a su ubicación geográfica (posee costas tanto en el océano pacífico como en el océano atlántico, además de contar con una gran extensión de terreno en la Amazonía). A su vez, la riqueza de sus tierras y la gran diversidad climática, es considerada una de las potencias mundiales en agricultura.

En el año 2016, distintas entidades y empresas canadienses, estadounidenses e israelíes visitaron el departamento del Valle del Cauca con miras en realizar inversión en el sector agrícola gracias a la conferencia desarrollada por el científico Juan Carlos Borrero Plaza, titulada "Colombia potencia tropical".

Sector secundario

Dentro de las actividades económicas incluidas en el sector secundario podemos encontrar todas aquellas relacionadas con la industria.

El sector industrial, a diferencia del sector primario, en donde se obtienen las materias primas, se caracteriza por ejecutar procedimientos industriales para transformar dichas materias primas, bienes o mercancías, en bienes de equipo o productos que puedan ser consumidos.

El sector secundario se puede dividir en dos subsectores: Por una parte, encontramos el sector industrial extractivo.

Este sector se centra en la obtención, recolección y extracción de materias primas relacionadas con la minería y el petróleo. Estas dos actividades no se consideran pertenecientes al sector primario a pesar de tratarse de procesos en los que a primer momento no se transforma el producto, bien o mercancía.

Por otra parte, existe el sector industrial de transformación. En este sector se encuentran actividades tales como la fabricación de electrodomésticos, el embotellado de gaseosas y refrescos, la fabricación y ensamblaje de vehículos, la construcción, la artesanía, la obtención de energía, entre otros.

Se consideran parte del sector secundario todas aquellas industrias relacionadas con la manufactura de productos y mercancías. Manufacturar una materia prima significa convertirla en un producto. Se trata, de nuevo, de un proceso de transformación.

Existen empresas que manufacturan una parte del producto y que suman su labor a una gran cadena que da como resultado la mercancía, el bien o el producto finalizado. Un ejemplo de esta cadena sería el ensamblaje de automóviles o vehículos.

Según la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) Colombia ha cerrado los años más recientes con una inversión positiva en materia de construcción. Esto se debe, en gran parte, a los proyectos de vivienda gratuita que ha implementado el gobierno durante los últimos mandatos y que han tenido como resultado la construcción y entrega de alrededor de 100.000 viviendas.

Sumado a esto, el sector de la construcción ha crecido también gracias a la implementación de proyectos de construcción de nuevas autopistas e infraestructura portuaria. Asimismo, la construcción forma parte de uno de los tipos de industrias más importantes.

Por estas razones, el sector de la construcción, junto a la minería (siendo Colombia uno de los países de mayor exportación de esmeraldas), posee algunas de las actividades económicas que mayor índice de crecimiento han impulsado.

Sector terciario

El sector terciario de la economía agrupa todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios.

Dentro de este sector no se encuentra la realización ni producción de mercancías de consumo ni bienes de equipo. En el sector terciario se presentan todas las actividades que prestan algún servicio a la comunidad, a las empresas y a las personas en general.

Dentro del sector terciario se encuentran actividades como las telecomunicaciones, el transporte, la medicina, la enseñanza, el comercio, el turismo, el gobierno, el sector financiero, administrativo y el sector de sanidad.

Se incluyen también todas las actividades directamente relacionadas con el ocio, las artes y la cultura. Por último, es necesario aclarar que el comercio es un servicio que no solo se presta a nivel nacional, sino también internacional en lo que se conoce como comercio exterior.

A pesar de no producir por sí mismo mercancías, el sector terciario se caracteriza por ser fundamental para el correcto desarrollo de la economía, pues se enfoca en la distribución y el consumo de mercancía, en la prestación de servicios personales tales como servicios públicos, salud, educación, entre otros.

Gracias a la organización y administración prestada por el sector terciario, el sector primario y el secundario pueden ser más productivos para Colombia.

2.1.2 SECTORES DE PRODUCCIÓN

Los **sectores de producción** son las áreas de la economía en la que las empresas comparten el mismo producto o servicio relacionado. También se pueden considerar como industrias o mercados que comparten características operativas comunes. Dividir una economía en diferentes sectores de producción permite un análisis más profundo de la economía en su conjunto.

La economía de una nación se puede dividir en varios sectores de producción para definir la proporción de la población que participa en diferentes actividades. Esta categorización representa una distancia progresiva del entorno natural.



Fuente: https://www.lifeder.com/sectores-de-produccion/

De conformidad con lo anterior, el objeto a contratar: **"PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ESCOLAR 2026, EN CUMPLIMIENTO DE LA DIMENSION SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2024-2027" se encuentra ubicado en el Sector Terciario.**

2.1.3 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR TERRESTRE ESPECIAL:

El servicio público de transporte terrestre automotor especial, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, aún grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados y turistas, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo especifico de usuarios.

Se encuentra reglamentado bajo el Decreto 174 de 2001, 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 ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un

servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

Las empresas cuentan con un radio de acción nacional, incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales y/o municipales. Sin embargo, para efectos de que conste la celebración del contrato entre las empresas habilitadas en esta clase de servicio con los usuarios de este, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

Excepcionalmente, las empresas de transporte especial pueden suplir deficiencias del parque automotor de las empresas regulares de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor por carretera, en periodos de alta demanda o por deficiencia de equipo, previo contrato escrito suscrito con dichas empresas.

Con la Ley 1101 de 2006, el servicio de Transporte Turístico entró a formar parte de los Prestadores de Servicios Turísticos a nivel nacional, lo que nos abrió las puertas ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y sus entidades adscritas. A partir de este momento, empezamos a trabajar de la mano con diferentes entidades para que nos apoyaran en la capacitación de nuestro personal, tanto a nivel gerencial, como operativo y de conductores.

El esquema empresarial basa su modelo en el esquema "afiliador", lo cual conlleva a una estructura empresarial que en algunos casos no permite estar en capacidad de hacer gestión sobre la planificación y el control de la operación de transporte, así como efectuar la evaluación y retroalimentación que sea del caso.

El transporte de escolares cuenta con normas específicas expedidas por el Ministerio de Transporte, que regulan la prestación a este grupo de usuarios, tales como los Decretos 805 de 2008, 3964 del 2009 y 4817 de 2010, en donde se definen los distintivos que deben portar los vehículos, la obligación de que un adulto acompañe a los estudiantes en trayecto, impone limitaciones a la prestación del servicio escolar en vehículos particulares, señala la obligación en cuanto a las condiciones de operación para la prestación del servicio de transporte escolar para las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre especial, establece Superintendencia de Puertos y Transporte como entidad encargada de velar por el cumplimiento de lo señalado en el decreto 805 de 2008, e igualmente, establece la misma obligación a cargo de las entidades del orden municipal, distrital y metropolitano, entre otras disposiciones.

La última modificación normativa, fue realizada dentro de las cuales se encuentran Decreto 431 de 2017 Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.

El Ministerio de Educación, con estructura interna definida por el Decreto 5012 de 2009 a través de su Dirección de Cobertura y Equidad y su Subdirección de permanencia focaliza los recursos destinados a la alimentación y transporte escolar en los Entes Territoriales.

De otra parte, la Ley 115 de 1994, Ley General de Educación, 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 Confinación 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.

El negocio del transporte público de pasajeros por carretera ha sufrido cambios importantes durante los últimos años, y tal vez el más destacado de todos es que cada vez es más utilizado por los turistas extranjeros, lo que ha demandado que las empresas se especialicen en ofrecer experiencias a los viajeros.

Las empresas cuentan con un radio de acción nacional, incluyendo los perímetros departamentales, metropolitanos, distritales y/o municipales. Sin embargo, para efectos de que conste la celebración del contrato entre las empresas habilitadas en esta

clase de servicio con los usuarios del mismo, se genera la obligación de que el conductor del vehículo porte un extracto de contrato.

El desarrollo y crecimiento de un país se encuentra estrechamente relacionado con la calidad y eficiencia de los servicios de transporte y de la infraestructura existente para atender los requerimientos de la demanda de transporte. Por esta razón, es fundamental que los encargados de la planeación de la infraestructura, el tránsito y el transporte, así como de la formulación y adopción de políticas, y regulación del sector, cuenten con información estratégica que les permita tomar decisiones eficientes, que contribuyan a la integración, crecimiento económico y desarrollo social del país.

2.1.4 ASPECTO ECONÓMICO

IPC: En junio de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,39%, la variación año corrido fue 4,77% y la anual 6,14%.

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (junio)

IPC	Junio					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,10	**0,39**	3,74	**4,77**	4,82	**6,14**

Fuente: DANE. IPC

IPC Colombia Mayo 2026

	Interanual	Acum. desde Enero	Variación mensual
IPC General [+]	5,8%	4,4%	0,5%
Alimentos y bebidas no alcohólicas [+]	6,0%	5,9%	0,0%
Bebidas alcohólicas y tabaco [+]	6,8%	3,4%	0,3%
Vestido y calzado [+]	2,7%	2,0%	0,4%
Vivienda [+]	4,5%	3,1%	0,9%
Menaje [+]	6,2%	5,3%	0,5%
Medicina [+]	8,4%	4,5%	0,5%
Transporte [+]	5,7%	4,5%	0,6%
Comunicaciones [+]	5,3%	3,2%	0,3%
Ocio y Cultura [+]	3,8%	2,8%	0,8%
Enseñanza [+]	7,6%	5,9%	0%
Hoteles, cafés y restaurantes [+]	9,6%	6,0%	0,4%
Otros bienes y servicios [+]	6,1%	3,7%	0,2%

< IPC 2026-04

2.1.5 COMPORTAMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

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.

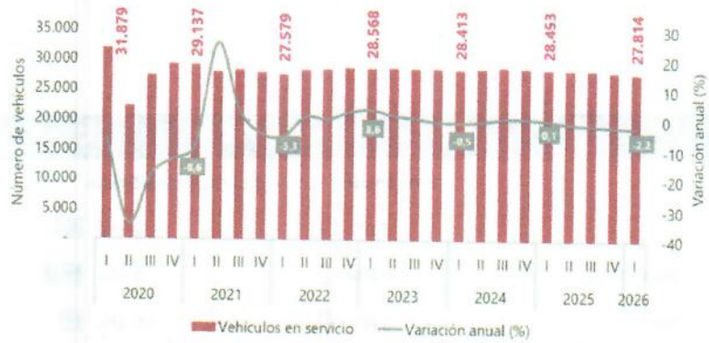
Gráfico 1. Variaciones trimestrales y anuales de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
I trimestre de 2026ᵖ

Variable	Variaciones (%) trimestrales I trim 2026 / IV trim 2025	Variaciones (%) anuales 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	**-1,4**	**-2,2**
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,1	-0,3
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	-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, ETUP.

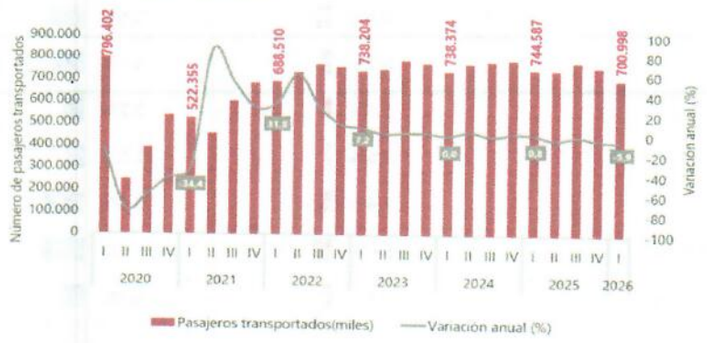
Durante el primer trimestre de 2026, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 27.814 vehículos en servicio y con una variación negativa 2,2% en comparación con el mismo periodo de 2025.

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2026ᵖ (I Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2026ᵖ (I Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.

En el primer trimestre de 2026, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.129 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.685 vehículos. En términos de utilización del servicio, 218,6 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM

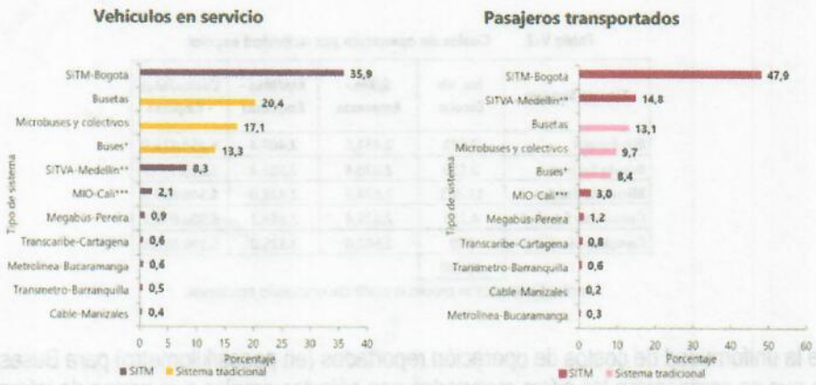
movilizaron 482,4 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 47,9% del total de los usuarios, seguido de Medellín con el 14,8% (Gráfico 4 y Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
I trimestre (2019 – 2026P)

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	39.064	38.356	38.364	35.568	35.953	35.160	34.604	34.460
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.971	31.879	29.137	27.579	28.568	28.413	28.453	27.814
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	931.404	796.402	522.355	688.510	738.204	738.374	744.587	700.998
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	26.099	25.631	24.356	20.322	20.036	19.670	19.377	19.270
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.726	20.256	17.068	14.468	14.742	14.797	14.731	14.129
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	397.135	335.116	226.272	234.729	241.461	236.847	235.423	218.628
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.965	12.724	14.008	15.246	15.917	15.489	15.227	15.190
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.245	11.623	12.069	13.112	13.826	13.617	13.723	13.685
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	534.268	461.286	296.082	453.780	496.742	501.527	509.165	482.369

Fuente: DANE, ETUP.

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados
I trimestre de 2026P



Fuente: DANE, ETUP.

Durante el primer trimestre de 2026, el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá registró un promedio mensual de 9.978 vehículos en servicio, lo que representa una variación anual de -0,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 336,0 millones de pasajeros, presentando una disminución de 5,7% en el número de usuarios movilizados, frente al primer trimestre de 2025.

2.1.6 TRANSPORTE ESPECIAL – ESCOLAR

El transporte escolar es una estrategia implementada por las Entidades Territoriales, que contribuye a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas adolescentes y jóvenes al sistema educativo eliminando las barreras de distancia entre la escuela y el hogar.

Antes de la pandemia, el 70% de las empresas agremiadas a ACOLTES prestaba servicio de transporte escolar, 10% de salud, 10% de empleados, 7% de turismo y 3% a grupos específicos. Ahora que se ha ido restableciendo el servicio, se puede decir que solo el 50% de los vehículos ha empezado a salir. Dependiendo del comportamiento de la reactivación, se irán restableciendo los servicios en su totalidad.

La información reportada indica que la mayor parte de las fuentes de financiación y gastos en este rublo, la cual se ha sustraído de las Bases de Datos del Sistema de Información para la captura de Ejecución Presupuestal (SICEP). Esta información ha sido reportada por los departamentos al Departamento Nacional de Planeación, para lo cual se ha trabajado con los rubros asociados al gasto en transporte escolar de los municipios, donde se observa que, en promedio a nivel Nacional, el 48% se financia con recursos provenientes del Sistema General de Participaciones (SGP), 23.2% corresponde a inversión con ingresos propios del municipio, 27.4% son recursos de regalías y transferencias, y el restante 1.2% otras.

Tabla V-1. Fuentes de Financiación del Gasto en Transporte Escolar de Municipios

FUENTE DE FINANCIACION	2008	2009	2010	PROMEDIO
SGP EDUCACION	40.4%	44.8%	46.9%	44.0%
SGP PROPOSITO GENERAL	3.9%	4.4%	3.9%	4.1%
INGRESOS PROPIOS MUNICIPIO	27.8%	19.4%	22.5%	23.2%
REGALIAS Y COMPENSACIONES, APORTES Y TRANSFERENCIAS	26.1%	30.5%	25.6%	27.4%
OTRAS FUENTES	1.8%	0.9%	0.9%	1.2%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Elaboración propia a partir de Bases de Datos SICEP (DNP)

2.1.7 ANÁLISIS COSTOS DE OPERACIÓN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR

A continuación, se presentan los costos promedio (expresados en pesos $/kilometro) reportados en las encuestas realizadas a las empresas de transporte especial de pasajeros, por tipología y actividad escolar, así como la oferta mensual de kilómetros por tipo de vehículo y los ingresos promedio por vehículo que se perciben exclusivamente por servicio escolar. El número de vehículos estimado en el transporte escolar se obtuvo igualmente de la respuesta dada por las empresas encuestadas sobre el porcentaje de flota dedicada a los servicios escolar, empresarial y turismo.

Tabla V-2. Costos de operación por actividad escolar

Tipo de Servicio	No. Vh Escolar	$/Km - Empresas	Km/Mes - Empresas	Costos/Mes - Empresa
Bus Escolar	2.414	2.431,6	2.407,4	5.853.818,9
Buseta Escolar	2.150	2.020,4	2.585,4	5.223.553,7
Microbús Escolar	11.361	1.874,2	2.426,0	4.546.880,5
Camioneta Escolar	4.235	2.426,4	2.846,2	6.906.093,2
Campero Escolar	199	1.662,8	3.125,0	5.196.093,8
	20.360			

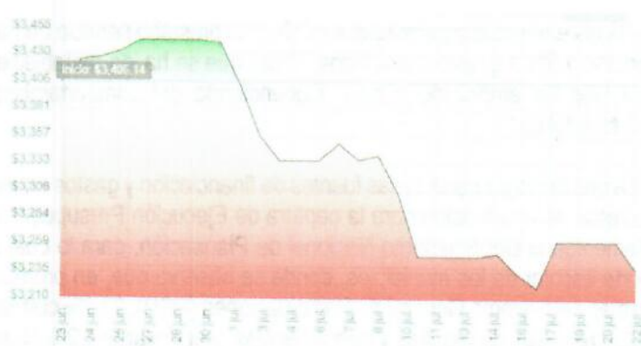
Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta empresas.

Llama la atención de la uniformidad de costos de operación reportados (en pesos/kilometro) para Buses, Busetas, Microbuses y camionetas, por lo que se compararon las cifras reportadas con cálculos propios que parten de información obtenida en las encuestas de conductores y propietarios e información secundaria ".

2.1.8 TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

La Tasa Representativa del Mercado del peso colombiano es la tasa mediante la cual se regula el mercado frente a la moneda estándar internacional dólar (USD), en pocas palabras, la TRM es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos de Norte América. Este precio se define a partir del mercado transaccional diario de compra y venta de divisas de los diferentes agentes económicos.

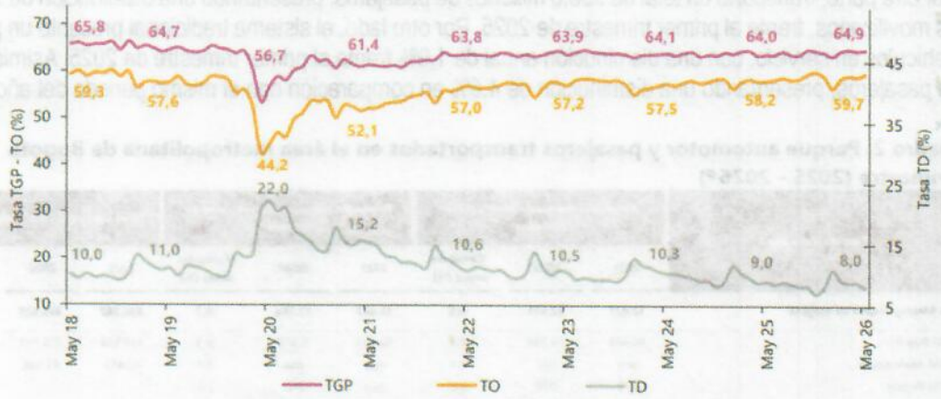
La importancia de tener en cuenta esta tasa en un análisis macroeconómico, es que en muchos sectores productivos los bienes que conforman los procesos transaccionales se regulan en dólares ya sea porque en su mayoría o gran parte de ellos son importados, para el caso de bienes tangibles o por lo determinante que puede llegar a ser esta variable en los mercadores financieros que transan divisas, valores, acciones, etc. (bienes intangibles).



2.1.9 EMPLEO

Para mayo de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, lo que representó una disminución de 1,0 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (9,0%). La tasa global de participación se ubicó en 64,9%, lo que significó un aumento de 1,0 puntos porcentuales frente a mayo de 2025 (64,0%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,7%, lo que representó un aumento de 1,5 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (58,2%).

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Mayo (2018 - 2026)



Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

2.1.9 APORTE AL EMPLEO POR SECTOR

En el mes de octubre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.370 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (1,5 puntos porcentuales); Alojamiento y servicios de comida (1,2 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (1,0 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Mayo (2025 - 2026)

Rama de actividad	Total nacional				
	Mayo 2025	Mayo 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.627**	**24.583**	**100**	**956**	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.873	3.278	13,3	405	1,7
Industrias manufactureras	2.379	2.597	10,6	218	0,9
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.874	2.017	8,2	143	0,6
Alojamiento y servicios de comida	1.762	1.877	7,6	115	0,5
Comercio y reparación de vehículos	4.118	4.192	17,1	74	0,3
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos*	512	585	2,4	73	0,3
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.997	2.048	8,3	52	0,2
Construcción	1.551	1.588	6,5	37	0,2
Actividades financieras y de seguros	433	419	1,7	-15	-0,1
Actividades inmobiliarias	337	311	1,3	-26	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.501	3.464	14,1	-37	-0,2
Información y comunicaciones	431	392	1,6	-39	-0,2
Transporte y almacenamiento	1.860	1.816	7,4	-44	-0,2

Fuente: DANE. GEIH.

2.1.10 INDICADORES ECONÓMICOS SECTOR DEL TRANSPORTE URBANO EN COLOMBIA

A. COMPORTAMIENTOS EN ÁREAS METROPOLITANAS

- **Transporte urbano área metropolitana de Bogotá**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá registró un promedio mensual de 9.978 vehículos en servicio, lo que representa una variación anual de -0,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 336,0 millones de pasajeros, presentando una disminución de 5,7% en el número de usuarios movilizados, frente al primer trimestre de 2025. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 1.587 vehículos en servicio, con una disminución anual de 1,9% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 23,7 millones de pasajeros, presentando una disminución de 4,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 2. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Bogotá I trimestre (2025 - 2026 P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Bogotá	**12.677**	**12.571**	**-0,8**	**11.647**	**11.564**	**-0,7**	**380.942**	**359.629**	**-5,6**
SITM Bogotá	10.689	10.593	-0,9	10.030	9.978	-0,5	356.116	335.951	-5,7
SITM Alimentador	948	947	-0,1	864	858	-0,7	62.465	63.148	1,1
SITM Padrón*	273	273	0,0	260	260	0,0			
SITM Troncal	1.929	1.930	0,1	1.825	1.828	0,2	141.849	130.291	-8,1
SITM Cable	163	163	0,0	160	155	-2,9	1.940	2.127	9,6
SITM Zonal y complementario**	7.376	7.280	-1,3	6.922	6.876	-0,7	149.861	140.384	-6,3
Sistema Tradicional	**1.988**	**1.978**	**-0,5**	**1.617**	**1.587**	**-1,9**	**24.826**	**23.678**	**-4,6**
Buses	102	102	0,0	85	86	0,4	1.684	1.614	-4,1
Busetas	286	287	0,5	202	203	0,5	3.709	3.795	2,3
Microbuses-Colectivos	1.601	1.589	-0,7	1.330	1.298	-2,4	19.434	18.269	-6,0

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano área metropolitana de Pereira**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el Sistema Megabús del Área Metropolitana Centro de Occidente registró un promedio mensual de 241 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual de 1,0% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 8,3 millones de pasajeros, presentando una disminución de 6,1% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 410 vehículos en servicio, con una disminución anual de 2,5% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 5,1 millones de pasajeros, presentando una disminución de 20,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 3. Parque automotor y pasajeros transportados en el Área Metropolitana Centro de Occidente I trimestre (2025 - 2026 P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana Centro Occidente (Pereira)	**926**	**930**	**0,4**	**664**	**652**	**-1,9**	**15.274**	**13.403**	**-12,3**
SITM	272	272	0,0	244	241	-1,0	8.815	8.276	-6,1
SITM Cable	50	50	0,0	49	47	-4,7	492	491	-0,3
SITM Alimentador	175	175	0,0	153	153	0,0	3.888	3.619	-6,9
SITM Troncal	47	47	0,0	41	41	0,0	4.435	4.167	-6,0
Sistema Tradicional	654	658	0,6	421	410	-2,5	6.459	5.126	-20,6
Busetas	654	658	0,6	421	410	-2,5	6.459	5.126	-20,6

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano área metropolitana de Cali.**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el Sistema de Transporte Masivo Integrado de Occidente MIO** registró un promedio mensual de 593 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual de 5,3% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 20,9 millones de pasajeros, presentando una disminución de 1,9% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 443 vehículos en servicio, con una disminución anual de 10,9% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 5,9 millones de pasajeros, presentando una disminución de 15,2% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 4. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Cali I trimestre (2025 - 2026P).

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Cali	**1.803**	**1.746**	**-3,2**	**1.124**	**1.036**	**-7,8**	**28.268**	**26.798**	**-5,2**
SITM Cali	852	850	-0,3	627	593	-5,3	21.256	20.849	-1,9
SITM Alimentador	214	211	-1,6	127	119	-6,8	3.751	3.396	-9,5
SITM Padrón y Complem. naranja*	413	413	0,0	335	313	-6,6	4.461	3.932	-11,9
SITM Troncal	165	166	0,6	125	122	-2,1	12.665	13.124	3,6
SITM Cable	60	60	0,0	40	40	0,0	379	397	4,9
Sistema Tradicional	**951**	**896**	**-5,8**	**497**	**443**	**-10,9**	**7.011**	**5.949**	**-15,2**
Busetas	318	313	-1,4	191	184	-4,0	2.984	2.740	-8,2
Microbuses-Colectivos	634	583	-8,0	306	259	-15,3	4.028	3.209	-20,3

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano área metropolitana de Medellín**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) registró un promedio mensual de 2.308 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual de 0,1% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 103,8 millones de pasajeros, presentando una disminución del 3,9% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 2.723 vehículos en servicio, con una disminución anual del 4,9% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 46,6 millones de pasajeros, presentando una disminución del 4,0% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 5. Parque automotor y pasajeros transportados en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá I trimestre (2025 - 2026P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	**5.882**	**5.864**	**-0,3**	**5.174**	**5.031**	**-2,8**	**156.521**	**150.358**	**-3,9**
SITVA	2.605	2.612	0,3	2.311	2.308	-0,1	108.005	103.786	-3,9
Metro*	240	240	0,0	207	207	0,0	48.553	47.394	-2,4
SITM	1.852	1.859	0,4	1.675	1.673	-0,1	51.548	48.491	-5,9
Cable*	501	501	0,0	420	419	-0,2	5.375	5.453	1,4
Tranvía de Ayacucho	12	12	0,0	10	10	0,0	2.528	2.447	-3,2
Sistema Tradicional	**3.277**	**3.252**	**-0,8**	**2.862**	**2.723**	**-4,9**	**48.516**	**46.573**	**-4,0**
Buses**	1.669	1.654	-0,9	1.447	1.373	-5,1	25.805	24.741	-4,1
Busetas	1.032	1.025	-0,7	909	850	-6,5	15.408	14.841	-3,7
Microbuses-Colectivos	576	574	-0,4	507	501	-1,2	7.303	6.990	-4,3

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano área metropolitana de Manizales**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el sistema de cable aéreo de Manizales registró un promedio mensual de 105 góndolas, lo que representa una variación anual de 96,3% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 1,4 millones de pasajeros, presentando un aumento del 74,3% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 809 vehículos en servicio, con una disminución anual del 1,1% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 11,8 millones de pasajeros, presentando una disminución del 1,7% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 6. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Manizales I trimestre (2025 - 2026P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Manizales	**1.016**	**1.064**	**4,7**	**872**	**914**	**4,9**	**12.837**	**13.243**	**3,2**
Cable aéreo Manizales	57	112	96,5	54	105	96,3	820	1.429	74,3
Cable aéreo	57	112	96,5	54	105	96,3	820	1.429	74,3
Sistema Tradicional	959	952	-0,8	818	809	-1,1	12.017	11.813	-1,7
Buses	157	157	0,0	131	132	0,8	2.091	2.076	-0,7
Busetas	613	606	-1,2	520	510	-2,0	7.482	7.181	-4,0
Microbuses-Colectivos	189	189	0,0	167	167	0,4	2.443	2.556	4,6

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano área metropolitana de Bucaramanga**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el sistema de transporte Masivo Metrolínea registró un promedio de 159 vehículos en servicio, lo que representa un incremento anual del 24,9% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 2,0 millones de pasajeros, presentando un aumento del 11,6% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 824 vehículos en servicio con una disminución anual del 3,7% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 10,6 millones de pasajeros, presentando una disminución del 10,2% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 7. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Bucaramanga I trimestre (2025 - 2026P)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Bucaramanga*	**1.137**	**1.140**	**0,3**	**983**	**983**	**0,0**	**13.648**	**12.659**	**-7,2**
SITM Bucaramanga	140	140	0,0	127	159	24,9	1.829	2.040	11,6
SITM Alimentador**	62	62	0,0	8	0	-100,0	28	0	-100,0
SITM Padrón	61	61	0,0	2	12	414,3	112	64	-42,6
SITM Troncal**	17	17	0,0	0	0	/	0	0	/
SITM Zonal y Complementario*	^	^	^	117	147	25,4	1.689	1.976	17,0
Sistema Tradicional	997	1.000	0,3	856	824	-3,7	11.819	10.618	-10,2
Buses	64	64	0,0	62	62	0,5	856	831	-2,8
Busetas	665	667	0,4	548	510	-6,9	8.450	7.464	-11,7
Microbuses-Colectivos	268	269	0,4	246	252	2,4	2.514	2.323	-7,6

Fuente: DANE, ETUP.

- **Área metropolitana de Barranquilla**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el sistema de transporte urbano Transmetro registró un promedio mensual de 133 vehículos en servicio, lo que representa un aumento anual del 25,4% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra

parte, transportó un total de 4,4 millones de pasajeros, presentando una disminución del 5,2% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 2.374 vehículos en servicio, con una disminución anual del 4,1% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 32,1 millones de pasajeros, presentando una disminución del 16,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior

Cuadro 8. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Barranquilla I trimestre (2025 - 2026P)

Tipo de Vehiculo	Promedio mensual de vehiculos afiliados			Promedio mensual de vehiculos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Barranquilla	3.214	3.211	-0,1	2.580	2.507	-2,8	43.129	36.518	-15,3
SITM Barranquilla*	284	284	0,0	106	133	25,4	4.659	4.418	-5,2
SITM Alimentador	107	107	0,0	37	25	-32,1			
SITM Padrón	85	85	0,0	39	59	50,8			
SITM Troncal	92	92	0,0	30	49	64,0			
Sistema Tradicional	2.930	2.927	-0,1	2.474	2.374	-4,1	38.469	32.099	-16,6
Buses	1.743	1.763	1,2	1.483	1.432	-3,5	24.724	19.554	-20,9
Busetas	797	786	-1,4	709	683	-3,6	10.322	9.341	-9,5
Microbuses-Colectivos	391	378	-3,3	282	259	-8,3	3.423	3.204	-6,4

Fuente: DANE, ETUP.

- **Transporte urbano de Cartagena**

Variación anual

Durante el primer trimestre de 2026, el sistema de transporte masivo de Cartagena Transcaribe registró un promedio mensual de 167 vehículos en servicio, lo que representa una disminución anual del 25,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Por otra parte, transportó un total de 5,6 millones de pasajeros, presentando una disminución del 26,7% en el número de usuarios movilizados. Por otro lado, el sistema tradicional presentó un promedio mensual de 364 vehículos en servicio, con un aumento anual del 2,4% frente al primer trimestre de 2025. Asimismo, movilizó 7,5 millones de pasajeros, presentando una disminución del 1,8% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 9. Parque automotor y pasajeros transportados en la ciudad de Cartagena I trimestre (2025 - 2026P)

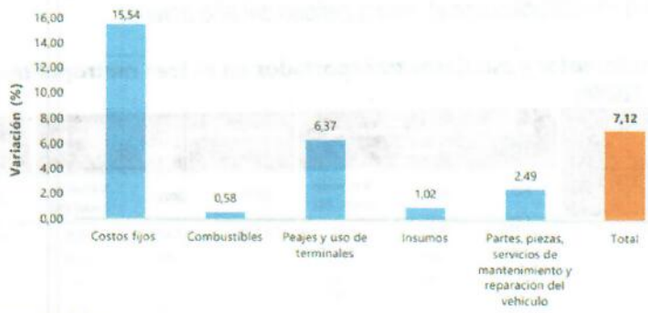
Tipo de Vehiculo	Promedio mensual de vehiculos afiliados			Promedio mensual de vehiculos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)	2025	2026P	Variación anual (%)
Ciudad de Cartagena	859	866	0,7	579	531	-8,3	15.257	13.075	-14,3
SITM Cartagena	328	328	0,0	224	167	-25,5	7.665	5.619	-26,7
SITM Alimentador	117	117	0,0	79	52	-33,9	1.157	848	-26,7
SITM Padrón	158	158	0,0	113	95	-16,2	2.056	1.347	-34,5
SITM Troncal	53	53	0,0	32	20	-37,9	4.452	3.424	-23,1
Sistema Tradicional	531	538	1,2	356	364	2,4	7.591	7.455	-1,8
Buses	116	119	2,6	86	94	8,5	2.234	2.218	-0,7
Busetas**	415	418	0,8	269	271	0,5	5.357	5.237	-2,2

Fuente: DANE, ETUP

2.1.11 INDICADORES MACROECONÓMICOS SECTOR TRANSPORTE

En el tercer trimestre (julio-septiembre) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de 0,45%, en comparación con el segundo trimestre (abril-junio) de 2025. Los grupos Combustibles (0,77%) y Costos fijos (0,46%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,36%), Peajes y uso de terminales (0,24%) e Insumos (-0,06%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Gráfico 1: Variación trimestral del ICTIP, según grupos de costos
Total, nacional
Primer trimestre 2026



Fuente: DANE, ICTIP

Variación y contribución trimestral por grupos de costos

En el primer trimestre (enero-marzo) de 2026, el ICTIP presentó una variación trimestral de 7,12%, en comparación con el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2025. El grupo Costos fijos (15,54%) registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos, Peajes y uso de terminales (6,37%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,49%), Insumos (1,02%) y Combustibles (0,58) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 1. ICTIP Variación trimestral según grupos de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2025 – 2026

Grupo de costos	Peso %	2026		2025	
		Variación %	Contribución Puntos porcentuales	Variación %	Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	**0,58**	**0,17**	1,93	0,56
Insumos	8,78	**1,02**	**0,09**	0,99	0,09
Costos fijos	32,99	**15,54**	**5,34**	6,25	2,15
Peajes y uso de terminales	20,39	**6,37**	**1,37**	6,74	1,41
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparacion del vehiculo	6,84	**2,49**	**0,16**	3,19	0,21
Total	**100,00**	**7,12**	**7,12**	**4,42**	**4,42**

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación trimestral del ICTIP (7,12%), se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 5,34 puntos porcentuales.

Variación y contribución trimestral por clases de costos

Por clases de costos, al comparar el primer trimestre (enero-marzo) de 2026 con el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2025, los principales aportes positivos a la variación trimestral fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (22,02%), Peajes (6,89%), Uso de terminales (5,63%), Costo del vehículo y su apalancamiento (4,42%) y Seguros (5,90%).

Tabla 2. ICTIP Variación y contribución trimestral según las principales clases de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2026

Clases de Costos	Variación Trimestral (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	22,02	4,70
Peajes	6,89	0,87
Uso de terminales	5,63	0,50
Costo del vehiculo y su apalancamiento	4,42	0,40
Seguros	5,90	0,20
Combustibles	0,58	0,17
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	5,35	0,08
Servicios de estación	4,97	0,07
Impuestos y revisiones	7,48	0,03
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	4,21	0,02

Fuente: DANE, ICTIP.

2.1.12 RESULTADOS AÑO CORRIDO

Variación y contribución anual por grupos de costos

En el primer trimestre (enero-marzo) de 2026, el ICTIP presentó una variación anual de 7,83% en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025. El grupo Costos fijos (14,30%) registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Peajes y uso de terminales (7,30%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,56%), Combustibles (3,25%), e Insumos (1,33%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTIP Variación y contribución anual según grupos de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2025 – 2026

Grupo de costos	Peso %	2026		2025	
		Variación %	Contribución Puntos porcentuales	Variación %	Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	**3,25**	**0,92**	12,08	3,31
Insumos	8,78	**1,33**	**0,12**	0,70	0,07
Costos fijos	32,99	**14,30**	**5,00**	6,28	2,22
Peajes y uso de terminales	20,39	**7,30**	**1,57**	9,24	1,95
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparacion del vehiculo	6,84	**3,56**	**0,23**	2,84	0,19
Total	**100,00**	**7,83**	**7,83**	**7,74**	**7,74**

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (7,83%) se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 5,00 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual por clases de costos

Por clases de costos, al comparar el primer trimestre (enero-marzo) de 2026 con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025, los principales aportes positivos a la variación anual fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (22,20%), Peajes (8,50%), Combustibles (3,25%), Seguros (22,59%) y Uso de terminales (5,63%).

Tabla 4. ICTIP Variación y contribución anual según principales clases de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2026

Clases de Costos	Variación Anual (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	22,20	4,76
Peajes	8,50	1,06
Combustibles	3,25	0,92
Seguros	22,59	0,68
Uso de terminales	5,63	0,50
Servicios de estación	8,49	0,11
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	6,67	0,10
Filtros	2,96	0,03
Impuestos y revisiones	7,50	0,03
Lubricantes	1,16	0,03

Fuente: DANE, ICTIP.

2.2 CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR:

Gremios y Asociaciones del Sector Dentro de las entidades que agremian a las empresas de servicio de transporte terrestre a nivel nacional se encuentran las siguientes:

- ACOLTES – ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL
- ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DE SERVICIO ESPECIAL DE SANTANDER – ATESA
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO – ASONALTET
- CORPOESPECIAL
- CONALTRAES
- CORPORACIÓN DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA – COTRANSCOLOMBIA
- FOXTOURS
- GRUPO ALIANZA
- CONFESPECIAL

• SINDINAL
• FENALTRAES
• ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA – ASOTRANSDAR
• GREMIAL DEL SUR DE COLOMBIA
• ASOCIACIÓN RISARALDENSE DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO ESPECIAL
• GREMIO NACIONAL EMPRESARIAL DE TRANSPORTE GENTE.

2.3 ASPECTO TÉCNICO:

Teniendo en cuenta el objeto del proceso de contratación, las personas naturales, jurídicas o empresas transportadoras que pretendan prestar el servicio de transporte escolar deberán cumplir con los requerimientos establecidos en el Decreto 348 de 2015 y 048 de 2013 y Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

2.4. GENERALIDADES:

2.6.1 OBJETO: "PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE BOAVITA – BOYACÁ DURANTE LO QUE RESTA DEL CALENDARIO ESCOLAR 2026, EN CUMPLIMIENTO DE LA DIMENSION SOCIAL DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2024-2027".

2.4.2 CODIFICACIÓN: Estos servicios están identificados con los siguientes códigos UNSPSC:

	CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
GRUPO	F	Servicios
SEGMENTO	78	Servicio de transporte, almacenaje y correo
FAMILIA	11	Transporte de pasajeros.
CLASES	18	Transporte de pasajeros por carretera.
PRODUCTO	78111802	Servicios De Buses Con Horarios Programados.

2.4.3 CANTIDADES Y PRECIOS UNITARIOS SEGÚN PRECIOS DE REFERENCIA.

COTIZACIONES	NOMBRE	N° DE IDENTIFICACIÓN	VERIFICACIÓN RÚES CUMPLE / NO CUMPLE	CUMPLE / NO CUMPLE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS
COTIZACIÓN 1	LINEAS TRANVIA SAS	NIT 826.002.895-0	ACTIVIDAD ACORDE	COTIZACIÓN COMPLETA Y ACORDE
COTIZACION 2	TRANSPORTES DEL TUNDAMA SA	NIT: 891855571-6	ACTIVIDAD ACORDE	COTIZACIÓN COMPLETA Y ACORDE

PRECIOS DE REFERENCIA PROCESO DE SELECCIÓN 2026 II							COTIZACION 1		COTIZACION 2	
RUTAS	DESCRIPCIÓN DE LA RUTA	TRAYECTOS	ALUMNOS (ESTIMADOS)	DÍAS	KM	TIPO DE CARRETERA	VALOR DIA	VALOR TOTAL	VALOR DIA	VALOR TOTAL
1	SAUZAL - BOAVITA	IDA Y REGRESO	27	35	42,38	DESTAPADA	$452,424	$15,834,840	$497,700	$17,419,500
2	CHULAVITA - BOAVITA	IDA Y REGRESO	40	35	32	DESTAPADA	$435,642	$15,247,470	$479,300	$16,775,500
3	LAS PALMAS-ESPIGÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	16	35	26,4	DESTAPADA	$404,876	$14,170,660	$445,400	$15,589,000
4	PUENTE PINZÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	25	35	28,2	PAVIMENTADO	$364,320	$12,751,200	$400,800	$14,028,000
5	TUNAL-SAN FRANCISCO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	38	35	39,16	DESTAPADA	$460,815	$16,128,525	$506,900	$17,741,500
6	CHULAVITA – SAN FRANCISCO	IDA Y REGRESO	21	35	19	DESTAPADA	$388,094	$13,583,290	$427,000	$14,945,000
7	CABRERITA – GUAMITO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	15	35	29,86	PLACA HUELLA	$411,868	$14,415,380	$453,000	$15,855,000
8	TOBARIA - CUALATA-CARRISAL -	IDA Y REGRESO	10	35	26	DESTAPADA	$395,086	$13,828,010	$434,600	$15,211,000

	TUNAL SAN FRANCISCO									
9	SACACHOVA-BOAVITA	IDA Y REGRESO	26	35	19	DESTAPADA	322,366	$11,282,810	354,700	$12,414,500
10	PARQUE PRINCIPAL-I.E.T. AGRICOLA SEDE CENTRAL	IDA Y REGRESO	22	35	0,6	PAVIMENTADA	$111,000	$3,885,000	$114,000	$3,990,000
							VALOR TOTAL	$131,127,185	VALOR TOTAL	$143,969,000

CONCLUSIÓN

Analizadas las cotizaciones respecto al cumplimiento de las condiciones solicitadas de cantidad, características técnicas, calidad y precio, se determina que los valores unitarios y totales que conformaran el presupuesto oficial para el proceso de selección será el siguiente:

PRESUPUESTO OFICIAL

PRECIOS DE REFERENCIA PROCESO DE SELECCIÓN 2026 II								
RUTAS	DESCRIPCIÓN DE LA RUTA	TRAYECTOS	ALUMNOS (ESTIMADOS)	DÍAS	KM	TIPO DE CARRETERA	VALOR DIA	VALOR TOTAL
1	SAUZAL - BOAVITA	IDA Y REGRESO	27	35	42,38	DESTAPADA	$452,424.00	$15,834,840.00
2	CHULAVITA - BOAVITA	IDA Y REGRESO	40	35	32	DESTAPADA	$435,642.00	$15,247,470.00
3	LAS PALMAS-ESPIGÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	16	35	26,4	DESTAPADA	$404,876.00	$14,170,660.00
4	PUENTE PINZÓN - BOAVITA	IDA Y REGRESO	25	35	28,2	PAVIMENTADO	$364,320.00	$12,751,200.00
5	TUNAL-SAN FRANCISCO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	38	35	39,16	DESTAPADA	$460,815.00	$16,128,525.00
6	CHULAVITA –SAN FRANCISCO	IDA Y REGRESO	21	35	19	DESTAPADA	$388,094.00	$13,583,290.00
7	CABRERITA – GUAMITO - BOAVITA	IDA Y REGRESO	15	35	29,86	PLACA HUELLA	$411,868.00	$14,415,380.00
8	TOBARIA -CUALATA-CARRISAL - TUNAL SAN FRANCISCO	IDA Y REGRESO	10	35	26	DESTAPADA	$395,086.00	$13,828,010.00
9	SACACHOVA-BOAVITA	IDA Y REGRESO	26	35	19	DESTAPADA	322,366.00	$11,282,810.00
10	PARQUE PRINCIPAL-I.E.T. AGRICOLA SEDE CENTRAL	IDA Y REGRESO	22	35	0,6	PAVIMENTADA	$111,000.00	$3,885,000.00
							VALOR TOTAL	$131,127,185.00

VALOR TOTAL DEL PRESUPUESTO DEL PROCESO DE SELECCIÓN: **CIENTO TREINTA Y UN MILLONES CIENTO VEINTISIETE MIL CIENTO OCHENTA Y CINCO PESOS ($131.127.185,00) ML/CTE.**

2.4.4 AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS REQUERIDAS PARA LA EJECUCIÓN.

Para la ejecución del contrato se requiere que el oferente posea el Acto Administrativo de habilitación expedido por la autoridad competente para la prestación del **Servicio de Transporte Publico Especial**, con vehículos apropiados para el desarrollo del objeto del contrato, y contando con las normas de seguridad y licencias necesarias compatibles con la naturaleza del objeto del contrato

Para la ejecución del contrato se requiere que el oferente cuente con las normas de seguridad y licencias necesarias compatibles con la naturaleza del objeto del contrato y de igual manera contar con las respectivas licencias de tránsito de los automotores y seguros obligatorios y todo riesgo, aplicables al servicio público especial de transporte escolar.

2.4.5 EQUIPO:

El Municipio requiere para la prestación del servicio de transporte, los tipos de vehículos que se indican a continuación. VEHÍCULOS: TIPO BUS, BUSETA, los cuales deben encontrarse dentro del tiempo de uso permitidos en el Artículo 1° del

Decreto 478 de 2021 que modifica el artículo 2.2.1.6.2.2. Del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Los vehículos deberán contar con capacidad suficiente para el transporte de los estudiantes asignados para cada ruta, que igualmente la capacidad tenga estrecha relación con la tarjeta de operación. No obstante, el Municipio podrá realizar cambios en cualquier sentido, es decir, en la cantidad, desplazamientos y tipo de vehículos, de acuerdo a la necesidad y cubrimiento del servicio.

2.4.6. MARCO REGULATORIO DEL MERCADO

De acuerdo a la descripción del objeto el contrato consagrado en el Estudio previo y conforme a las normas regulatorias del mercado colombiano se concluye que el presente objeto del contrato está sujeto a los precios del mercado regional.

De igual forma el precio del objeto contractual posee una regulación en cuanto a ciertos impuestos nacionales y tributos que debe asumir el contratista vendedor consagrados por vía de estatuto tributario, los cuales inciden directamente en el precio del objeto del contrato, estos tributos que deberá asumir el contratista serán:

RETENCIÓN EN LA FUENTE:	Ver tabla ESTABLECIDA POR LA DIAN
IVA	Ver tabla ESTABLECIDA POR LA DIAN
ESTAMPILLA PRO – CULTURA:	2.0%
ESTAMPILLA ADULTO MAYOR	4.0%
ESTAMPILLA PRO-DEPORTES	2.5%
ESTAMPILLA JUSTICIA FAMILIAR	2.0%
RETEICA	Según la actividad que corresponda a la persona jurídica y/o natural

2.4.7 TRATADOS INTERNACIONALES

Con relación a los umbrales, La contratación objeto del presente estudio previo se encuentra en virtud de lo previsto en el (Artículo 2.2.1.2.4.1.3. Decreto 1082 de 2015), La contratación Pública, no solamente se encuentra sujeta al estatuto general, sino también a las obligaciones de carácter internacional derivadas de los Acuerdos comerciales internacionales, cuyo objetivo es brindar a las empresas procedimientos transparentes y no discriminados en los procesos de contratación de las entidades públicas.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CANADÁ Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	433.332.253
Central servicios construcción	27.346.926.338
Sub-Central bienes y servicios	N/A
Sub-Central servicios construcción	N/A
Otras entidades bienes y servicios	2.166.653.072
Otras entidades servicios construcción	69.336.290.669

Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capitulo 14 Contratación Pública

UMBRAL PYMES 2026-2027	
US$	125.000
COP$	511.708.497

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

NIVELES	2026 - 2027 COL$
Central bienes y servicios	709.188.464
Central servicios de construcción	27.276.479.385
Sub-central bienes y servicios	1.091.059.175
Sub-central servicios de construcción	27.276.479.385
Otras entidades bienes y servicios	1.091.059.175
Otras entidades servicios de construcción	27.276.479.385

*** Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XII, Sección A. Colombia. Subsección 7, Notas Generales. numeral 3. Título VI Contratación Pública**

UMBRAL PYMES 2026-2027	
US$	125.000
COP$	511.708.497

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA

NIVELES	2026 - 2027 COL$
Central bienes y servicios	439.974.981
Central servicios de construcción	27.357.983.079
Sub-central bienes y servicios	1.940.398.620
Sub-central servicios de construcción	27.357.983.079
Otras entidades bienes y servicios (Lista A)	1.023.416.994
Otras entidades bienes y servicios (Lista B)	2.190.112.367
Otras entidades servicios de construcción	27.357.983.079

*** Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 9 Contratación Pública, Anexo 9.1, Sección I: Fórmula de Ajuste de los Umbrales**

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CHILE Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	272.764.794
Central servicios construcción	27.276.479.385
Sub-Central bienes y servicios	1.091.059.175
Sub-Central servicios construcción	27.276.479.385
Otras entidades bienes y servicios	1.200.165.093
Otras entidades servicios construcción	27.276.479.385

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 13: contratación pública.
Sección H: Expresión de los Umbrales en Moneda Nacional.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COSTA RICA Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	432.974.981
Central servicios construcción	27.357.983.079
Sub-Central bienes y servicios	1.940.398.620
Sub-Central servicios construcción	27.357.983.079
Otras entidades bienes y servicios (Lista A)	1.023.416.994
Otras entidades bienes y servicios (Lista B)	2.190.112.367
Otras entidades servicios construcción	27.357.983.079

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 10: Contratación pública. Anexo 10-A en su Sección H: Fórmula de ajuste de umbrales

ACUERDO MARCO DE LA ALIANZA DEL PACÍFICO 2026- 2027

	Sección A Entidades de Nivel Central	Sección B Entidades del Nivel Subcentral	Sección C Otras Entidades Cubiertas
Chile	**Bienes y servicios** $272.951.066 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP	**Bienes y servicios** $1.091.804.264 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP	**Bienes y servicios** $1.200.984.691 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP
México	**Bienes y servicios** $272.951.066 COP **Servicios de construcción** $42.311.869.730 COP	**N/A**	**Bienes y servicios** $1.627.376.299 COP **Servicios de construcción** $52.078.579.629 COP
Perú	**Bienes y servicios** $518.607.026 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP	**Bienes y servicios** $ 1.091.804.264 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP	**Bienes y servicios** $1.200.984.691 COP **Servicios de construcción** $27.295.106.607 COP

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 8: Contratación Pública. Sección I: Valor de los Umbrale

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COREA Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	382.000.000
Central servicios construcción	27.290.000.000
Sub-Central bienes y servicios	1.091.000.000
Sub-Central servicios construcción	81.880.000.000
Otras entidades bienes y servicios	2.183.000.000
Otras entidades servicios construcción	81.880.000.000

* Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 14: Contratación Pública. En el Anexo 14-A en su Sección J: Fórmula de ajuste de umbrales.

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	341.973.443
Central servicios construcción	44.456.573.131
Sub-Central bienes y servicios	N/A
Sub-Central servicios construcción	N/A
Otras entidades bienes y servicios	1.709.862.957
Otras entidades servicios construcción	54.718.335.355

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo 6, articulo 15-02

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y COLOMBIA

NIVELES	2026-2027 COL$
Central bienes y servicios	735.297.922
Central servicios construcción	28.280.689.315
Sub-Central bienes y servicios	1.131.227.573
Sub-Central servicios construcción	28.280.689.315
Otras entidades bienes y servicios	1.244.350.330
Otras entidades servicios construcción	28.280.689.315

*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XII, Sección A. Colombia. Subsección 7, Notas Generales. numeral 3. Título VI Contratación Pública

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ISRAEL Y COLOMBIA

	Sección A Entidades de Nivel Central	**Sección B** Entidades del Nivel Subcentral	**Sección C** Otras Entidades Cubiertas
Bienes	Umbral: 130.000 DEG	Umbral: 250.000 DEG	Umbral: 355.000 DEG
Servicios	Umbral: 130.000 DEG	Umbral: 250.000 DEG	Umbral: 355.000 DEG
Servicios de construcción	Umbral: 5.000.000 DEG	Umbral: 5.000.000 DEG	Umbral: 5.000.000 DEG

Fórmula de conversión de umbrales: Las entidades cubiertas por el Acuerdo Comercial vigente con Israel establecerán el valor en pesos colombianos de los umbrales contenidos en las Secciones A, B y C usando la TRM del dia anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra.

Para el caso de los umbrales aplicables al Acuerdo Comercial con Israel, la OALI, "recomienda que las entidades cubiertas por el Acuerdo Comercial vigente con Israel establezcan el valor en pesos colombianos de los umbrales contenidos en las Secciones A, B y C usando la TRM del dia anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra". Entonces:

Valor en pesos del umbral = Valor umbral en DEG x TRM del dia anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria x Valor del DEG (USD por DEG)

Asi, por ejemplo, en caso de una contratación de bienes realizada por un Ministerio (esto es, una entidad del nivel central a la cual aplicaria la Sección A del Acuerdo), el ejercicio a realizar sería el siguiente, asumiendo que el aviso de convocatoria se publique el 24 de marzo de 2022:

Valor en pesos del umbral = 130.000 DEG x 3.765,67 (TRM del Banco del 23 de marzo) x 1,37855 USD por DEG (dato del Banco del 23 de marzo de 2022) = 674'851.369,205 pesos colombianos"

Nota 1: La información contenida en este documento fue elaborada por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente la pública por su importancia para las entidades públicas y los participantes en la contratación. **Nota 2:** Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de Nota 1: La información contenida en este documento fue elaborada por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente la pública por su importancia para las entidades públicas y los participantes en la contratación.

Nota 3: Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de 2025, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) Canadá, (ii) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (iii) Estados Unidos, (iv) Chile, (v) Costa Rica, (vi) Alianza del Pacífico y(vii) Corea. Nota 3: Según el MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2023 hasta el 31 de diciembre de 2024, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) México, (ii) países EFTA, (iii) países de la Unión Europea.

Nota 4: El Acuerdo Comercial entre Colombia y los países del Triángulo Norte de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Honduras) no se incluye en el presente documento dado que no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.

Nota 5: En cuanto al acuerdo comercial vigente con Israel los umbrales establecidos en DEG se calcularán y convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado (TRM) del Banco de la República de Colombia del dia anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra.

Nota 6: En todo caso, se recuerda que las entidades estatales tienen la obligación de identificar los Acuerdos Comerciales aplicables a sus Procesos de Contratación, aplicando el estándar previsto en el Manual para el manejo de los acuerdos comerciales que puede consultar en el siguiente link: https://www.colombiacompra.gov.co/compradores/acuerdoscomerciales-y-trato-nacional-por-reciprocidad.

Nota 7: Sin perjuicio de las particulares de la cobertura dispuesta por cada Acuerdo Comercial, por regla general, las entidades del nivel central corresponden a las entidades del sector nacional y las entidades del nivel subcentral corresponden a las entidades del sector territorial. En todo caso, se recuerda que las entidades estatales tienen la obligación de identificar los Acuerdos Comerciales aplicables a sus procesos de contratación.

Nota 8: De conformidad con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, que modifica el artículo 2.2.1.2.4.2.2. del Decreto 1082 de 2015, y el anexo 4 del manual para el manejo de los acuerdos comerciales en Procesos de Contratación, las convocatorias limitadas a MiPymes se encuentran excluidas de la aplicación de los acuerdos comerciales. El umbral para la limitación de MiPymes será el previsto por la norma equivalente a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000).

Esta exclusión sólo es aplicable en los casos en que la Entidad Estatal verifica las condiciones previstas en el respectivo Acuerdo comercial y en el artículo 2.2.1.2.4.2.2. del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, para que una convocatoria sea limitada a Mipyme. Así, esta excepción no puede ser utilizada para excluir la cobertura del Acuerdo Comercial en el aviso de convocatoria; los estudios y documentos previos o el borrador del pliego de condiciones.

En consecuencia, se evidencia que el presente proceso de selección no se encuentra enmarcado en ningún tratado comercial vigente.

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

Con el fin de identificar los proveedores en el mercado que pueden proveer los bienes, obras o servicios a contratar en el presente proceso de selección, así como sus principales características, evitar posibles riesgos de colusión y también poder establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno dentro de la contratación pública, el municipio ha hecho uso de la información contenida en la HERRAMIENTAS DE VISUALIZACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y LA OFERTA modelo de abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente de la oferta arrojando los siguientes resultados:

PROVEEDORES

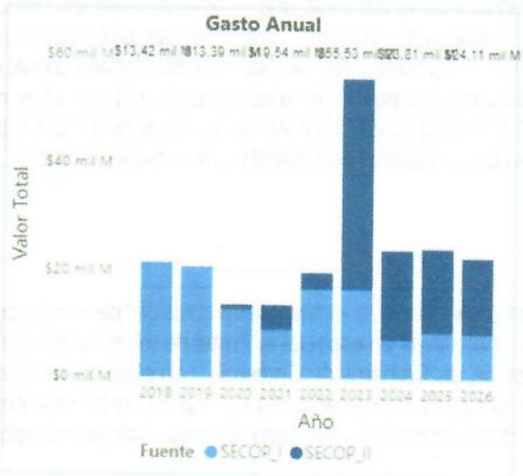
El Municipio de Boavita con el fin de garantizar la no existencia de colusión[3] dentro del presente proceso de selección ha hecho uso de las diferentes herramientas consultivas en especial el Portal de Información Empresaria - PIE de la Súper Intendencia de sociedades y las bases de datos de las Cámaras de Comercio, con el fin de identificar los proveedores en el mercado del bien, obra o servicio, así como sus principales características sin importar el tamaño empresarial, el cual está relacionado con el número de posibles competidores presentes en el mercado regional y las participaciones de cada uno en el mercado.

NIT	RAZON SOCIAL	CIUDAD DOMICILIO	CIIU	MACROSECTOR
900099310	GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA	CALI	H4921	SERVICIOS
900496469	COLOMBIANA DE SERVICIOS LOGISTICOS S.A.S	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900496451	SERCOMLOG SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900100778	EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO ETM SA	CALI	H4921	SERVICIOS
800105213	TTRACTOCARGA LTDA	MADRID	H4923	SERVICIOS
900208503	VIAS Y EXPLANACIONES S.A.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
860005108	EXPRESO BOLIVARIANO S.A. ENEJECUCION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
891702598	SERVICIOS TECNICOS BANANEROS S.A.	SANTA MARTA	H4923	SERVICIOS
805025780	UNION METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES SA UNIMETRO SA	CALI	H4921	SERVICIOS
900277743	SERVI OIL DTC S.A.S.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
814003209	INVERSIONES PASTO SAS	PASTO	H4923	SERVICIOS
900366070	TRANSPORTES MAQUEHUA COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
890103161	TRANSPORTES SANCHEZ POLO SA	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
802021369	GRUPO EMPRESARIAL METRO-CARIBE S.A. G.E. EN REORGANIZACION	BARRANQUILLA	H4921	SERVICIOS
900906634	LOGISTICA DE CARGA ESPECIALIZADA MULTIMODAL SAS	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
900323257	JAMAQ S.A.S	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
800001845	SERPET JR & CIA SAS	YOPAL	H4923	SERVICIOS
802009482	LOGISTICA DE DISTRIBUCION SANCHEZ POLO SA	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
817002585	ZAFRAS SA	PALMIRA	H4923	SERVICIOS
822006605	OPERA TRANSPORTE Y LOGISTICA INTEGRAL SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900488509	PETROLIQUIDOS S.A.S	SABANETA	H4923	SERVICIOS
802016387	RATTAN HOLDING S.A.	BARRANQUILLA	H4923	SERVICIOS
901047848	ASFALCARGO S.A.S	YUMBO	H4923	SERVICIOS
900499620	VOLMAK SUMITRANSPORTES SAS	YUMBO	H4923	SERVICIOS
860062719	ANGELCOM S.A.S.	BARRANQUILLA	H4921	SERVICIOS
810006450	INVERSIONES PAYSANDU SAS	MANIZALES	H4923	SERVICIOS
800029156	PALMIRA SA	YUMBO	H4921	SERVICIOS
900422419	COMPAÑIA INTEGRAL DE TRNSPORTES SAS	CALI	H4923	SERVICIOS
830057762	AMERICAN LOGISTC DE COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
830500354	GRUPO EMPRESARIAL ALIANZA T SA	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900569226	EASY CAR LOGISTICA SAS	UBATE	H4923	SERVICIOS
830507387	METROLINEA S.A. EN ACUERDO DE REESTRUCUTRACION	BUCARAMANGA	H4921	SERVICIOS
900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS

[3] En el Estatuto Anticorrupción, Ley 1474 de 2011 definido como acuerdos restrictivos de la competencia en el artículo 27, donde se castiga este tipo de prácticas que minan la libre competencia, esta conducta se tipifica cuando se altera ilícitamente los procesos de licitación pública).

805013141	SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS FREDDY DELGADO SAS	CALI	H4921	SERVICIOS
801004063	TRANSCARTER SAS	ARMENIA	H4923	SERVICIOS
900757722	OPERADORA DE TRANSPORTE DEL OTUN S.A.S.	DOS QUEBRADAS	H4921	SERVICIOS
900812184	CARMINER S.A.S.	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
900495568	TCC LOGISTICA INTEGRAL SAS	MEDELLIN	H4923	SERVICIOS
901080539	LOGISTICA MULTIMODAL ESPECIALIZADA - LME SAS	FLORIDABLANCA	H4923	SERVICIOS
900009507	RTA PUNTO TAXI SAS	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
805021657	MOVITRANS SAS EN REORGANIZACION	YUMBO	H4923	SERVICIOS
830008524	BLU LOGISTICS COLOMBIA SAS	BOGOTA D.C.	H4923	SERVICIOS
900394791	MASIVO CAPITAL SAS EN REORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900453688	RECAUDO BOGOTA SAS	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS EN REORGANIZACION	BOGOTA D.C.	H4921	SERVICIOS

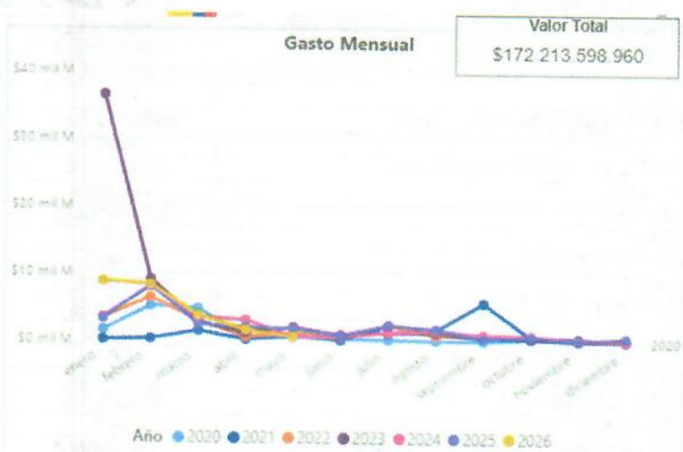
GASTO ANUAL POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (OTRAS ENTIDADES)



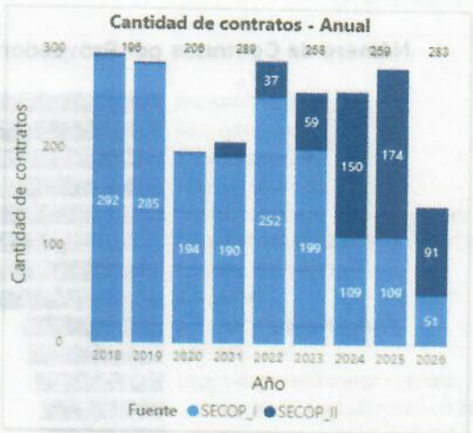
CANTIDAD DE CONTRATOS TOTAL ENTIDADES SIMILARES DEL DEPARTAMENTO

Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$172,21 mil M	253	1633

GASTO MENSUAL POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (OTRAS ENTIDADES)



CONTRATACIONES POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC (SEGÚN PLATAFORMA USADA)

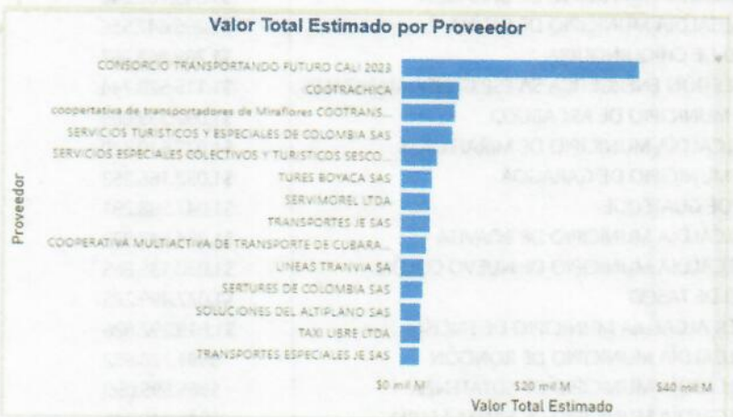


VALOR ESTIMADO POR PROVEEDORES SELECCIONADOS

Prov_nombre	Valor Total Estimado	Número de Contratos
CONSORCIO TRANSPORTANDO FUTURO CALI 2023	$33.402.176.277	1
COOTRACHICA	$8.044.252.355	14
coopertativa de transportadores de Miraflores COOTRANSMIRAFLOREÑA con el servicio lineas los ocobos	$7.491.384.303	35
SERVICIOS TURISTICOS Y ESPECIALES DE COLOMBIA SAS	$7.145.002.405	35
SERVICIOS ESPECIALES COLECTIVOS Y TURISTICOS SESCOTUR SAS	$5.018.657.155	3
TURES BOYACA SAS	$4.312.398.511	51
SERVIMOREL LTDA	$4.065.887.119	49
TRANSPORTES JE SAS	$4.052.947.559	13
COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTE DE CUBARA BOYACA	$3.535.160.685	19
LINEAS TRANVIA SA	$3.224.563.250	39
SERTURES DE COLOMBIA SAS	$3.081.490.763	14
SOLUCIONES DEL ALTIPLANO SAS	$2.784.142.906	3
TAXI LIBRE LTDA	$2.753.739.500	22
TRANSPORTES ESPECIALES JE SAS	$2.630.100.471	15
SERVIMOREL LIMITADA	$2.448.404.785	33

Prov_nombre	Valor Total Estimado	Número de Contratos
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ZETAQUIRA (COOPZETRANS)	$680.766.800	2
ORGANIZACION COOPERATIVA DE TRASPORTADORES DE TIBANA TRANSTIBANA OC	$636.494.949	2
COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIAL Y DE TURISMO LTDA	$631.603.958	11
CONTINENTAL EXPERIENCES SAS	$627.415.094	4
COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTES DE TENZA	$614.550.500	8
LINEAS TRANVIA SA LTV SA	$610.086.774	4
COOTRADATIL LTDA	$600.023.068	7
SOLUCIONES FULL CAR COLOMBIA SAS	$596.853.045	13
ORGANIZACION COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TIBANA TRANSTIBANA OC	$593.784.700	3
COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DE SERVICIOS ESPECIALES DE COLOMBIA COOMULTESCO	$582.464.881	14
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE MIRAFLORES CUYA SIGLA ES CONTRANSMIRAFLORENA	$558.647.000	2
SOLUCIONES FULLCAR COLOMBIA SAS	$543.695.694	15
PROTURISBOY OC	$541.241.821	7
COOPERATIVA DE TRASNPORTADORES DE MIRAFLORES CUYA SIGLA ES COOTRANSMIRAFLORENA CON	$534.742.174	3

VALOR TOTAL ESTIMADO POR PROVEEDOR



NUMERO DE CONTRATOS POR PROVEEDOR



VALOR CONTRATADO POR MODALIDAD DE CONTRATACIÓN

Entidad	Valor Total Estimado	Número de Contratos
SECRETARIA DE EDUCACION DE CALI	$33.402.176.277	1
ALCALDIA MUNICIPAL DE PUERTO BOYACA	$6.780.986.355	31
MUNICIPIO DE DUITAMA	$6.181.530.524	10
ALCALDIA MUNICIPAL DE MIRAFLORES BOYACA	$3.833.554.803	17
MUNICIPIO DE OTANCHE	$3.823.256.176	13
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE ZETAQUIRÁ	$3.809.254.377	20
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE CAMPOHERMOSO	$3.558.007.149	21
MUNICIPIO DE MACANAL	$3.271.796.500	12
MUNICIPIO DE CUBARA BOYACA	$2.803.552.685	15
ALCALDIA MUNICIPAL DE NOBSA	$2.655.379.341	4
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE MACANAL	$2.651.699.369	17
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE PÁEZ	$2.613.831.203	30
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE QUIPAMA	$2.569.427.980	13
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE ALMEIDA	$2.424.018.213	24
ALCALDIA MUNICIPAL DE PAUNA	$2.334.507.948	9

Entidad	Valor Total Estimado	Número de Contratos
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE GARAGOA	$1.349.708.040	10
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE PAUNA	$1.299.647.556	8
MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA	$1.289.868.267	5
CALDAS GESTIÓN ENERGÉTICA SA ESP GENSA MANIZALES	$1.115.528.744	2
ALCALDIA MUNICIPIO DE ARCABUCO	$1.092.339.009	9
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE MIRAFLORES	$1.077.610.320	7
ALCALDÍA MUNICIPIO DE GARAGOA	$1.052.165.252	4
ALCALDIA DE GUATEQUE	$1.047.598.291	17
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE BOAVITA	$1.034.547.922	11
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE NUEVO COLÓN	$1.030.135.665	8
MUNICIPIO DE TASCO	$1.027.499.225	8
SANTANDER ALCALDÍA MUNICIPIO DE ENCISO	$1.019.292.826	8
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE RONDÓN	$991.728.682	13
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE SUTATENZA	$965.595.099	18
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE SANTA MARÍA	$948.845.241	10

IDENTIFICACIÓN DE LAS MIPYMES QUE PODRÍAN SER POTENCIALES PROVEEDORAS DIRECTAS O INDIRECTAS

Punto de Entrada	NIT	Razón social de la sociedad	Clasificación Industrial Internacional Uniforme Versión 4 A.C (CIIU)	Departamento de la dirección del domicilio
Pymes-Individuales	800029156	PALMIRA SA	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	800222540	CREDITRAN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	805002626	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LIMITADA EN REORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	826002829	ANDIAMBULANCIASLTDA@HOTMAIL.COM	H4921 - Transporte de pasajeros	BOYACA
Pymes-Individuales	830041168	INVERSIONES BARREAL C EN C S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	830098216	DOLPHIN EXPRES SA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	830133622	SUTAXI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	830502328	INTERCARIBE S.A.	H4921 - Transporte de pasajeros	CORDOBA
Pymes-Individuales	830514198	INGENIERIA MARCH S.A.S.	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	890117522	TRANSPORTES ACEVEDO LIMITADA	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO
Pymes-Individuales	890305700	INVERSIONES BELEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	900009507	RTA PUNTO TAXI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900049998	COMPAÑIA DE TRANSPORTADORES LA NACIONAL SA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900060024	JORGE CORZO E HIJOS & CIA S. EN C.	H4921 - Transporte de pasajeros	CESAR
Pymes-Individuales	900068323	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	VALLE
Pymes-Individuales	900108582	FREGO Y CIA S.A.S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900155645	PARRA ARTEAGA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900186072	TRANSACTIVOS SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900273933	INVERCENTRO COLOMBAI SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOLIVAR
Pymes-Individuales	900308171	ASHER SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900312903	AUTOMOTORES LA PATRIA LTDA	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	CAQUETA
Pymes-Individuales	900364615	ORGANIZACION SUMA SAS - EN REORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900379933	LAAN S.A.S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900390928	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	SAN ANDRES Y PROVIDENCIA
Pymes-Individuales	900397171	ALCIEN SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	900422659	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900480780	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900540251	VALMATAX SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	900553274	INVERSIONES VALYRIA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	900607894	INVESTMENT IN TRANSPORTATION SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO
Pymes-Individuales	900702793	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	SANTANDER
Pymes-Individuales	900707774	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	900817050	INVERSIONES CHEJAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	901166801	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	H4921 - Transporte de pasajeros	BOGOTA D.C.
Pymes-Individuales	901238810	INVERSIONES SALVAR SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	ANTIOQUIA
Pymes-Individuales	901242413	PARRA RAMIREZ INVERSIONES SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	901243387	INVERSIONES PARRA Y L SAS	H4921 - Transporte de pasajeros	TOLIMA
Pymes-Individuales	901427450	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	H4921 - Transporte de pasajeros	ATLANTICO

Nota 1: La información en este cuadro es solo una muestra representativa y no exhaustiva, ya que existen muchas otras MiPymes en Colombia con actividades económicas relacionadas y en capacidad de proveer los bienes y servicios dentro del presente proceso de selección, sin embargo, el reporte de la Superintendencia de Sociedades solo relaciona aquellas que se encuentren dentro de figuras societarias.

Nota 2: Lo anterior permite identificar que, si existes Mipymes que pueden ejecutar el contrato a suscribir y proveer los bienes requeridos en el presente proceso, motivo por el cual, el mismo puede ser limitado a Mipymes nacionales, departamentales, regionales o locales.

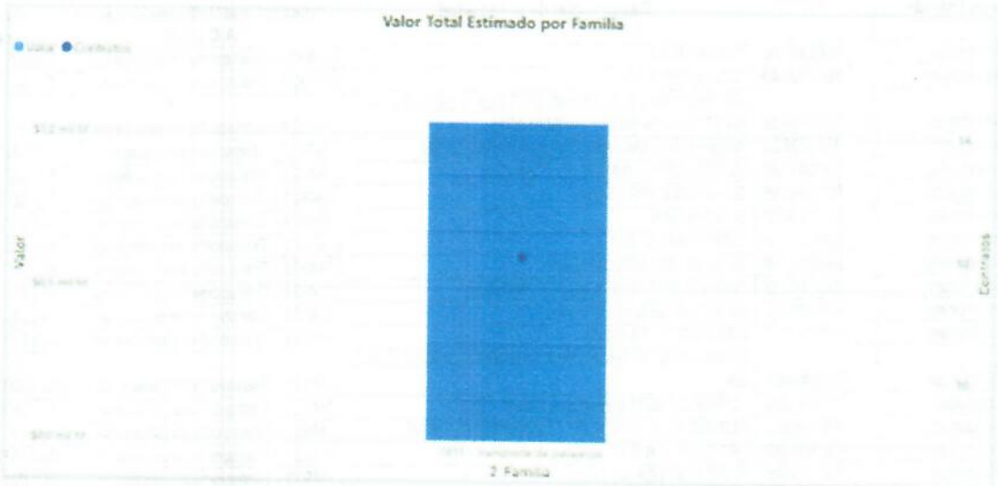
4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1 FUENTE INTERNA:

Con el fin de analizar el comportamiento de las adquisiciones anteriores que el Municipio de Boavita ha realizado con relación a los bienes, obras y/o servicios relacionados con el presente proceso contractual, ha hecho uso de la información contenida en la HERRAMIENTAS DE VISUALIZACIÓN PARA EL ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y LA OFERTA modelo de abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente de la oferta arrojando los siguientes

resultados:

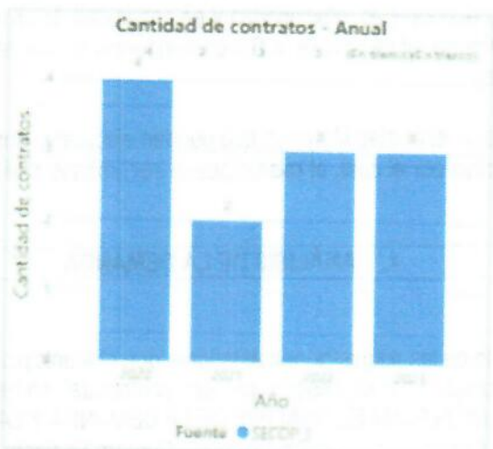
VALOR ESTIMADO DE CONTRATACIÓN POR FAMILIA SEGÚN CÓDIGO UNSPSC – ALCALDÍA DE BOAVITA



CANTIDAD DE CONTRATOS MENSUAL



CANTIDAD DE CONTRATOS ANUAL



CONTRATACIONES IGUALES O SIMILARES (POR FAMILIA) ÚLTIMOS AÑOS ALCALDÍA DE BOAVITA

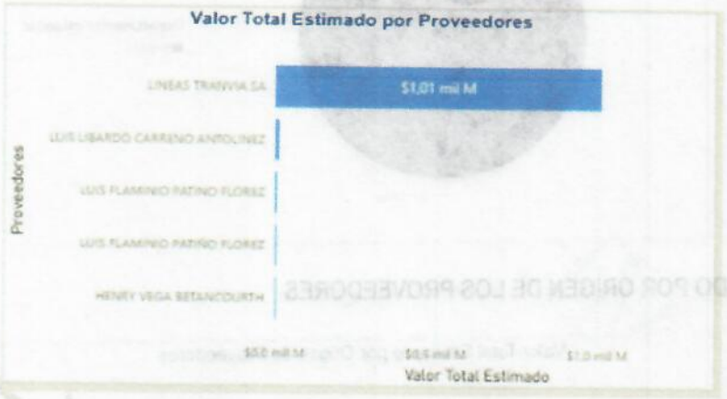
Año	2021		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	2	$149.632.000	14,40%
Total	**2**	**$149.632.000**	**14,40%**

Año	2022		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	3	$281.095.332	27,05%
Total	**3**	**$281.095.332**	**27,05%**

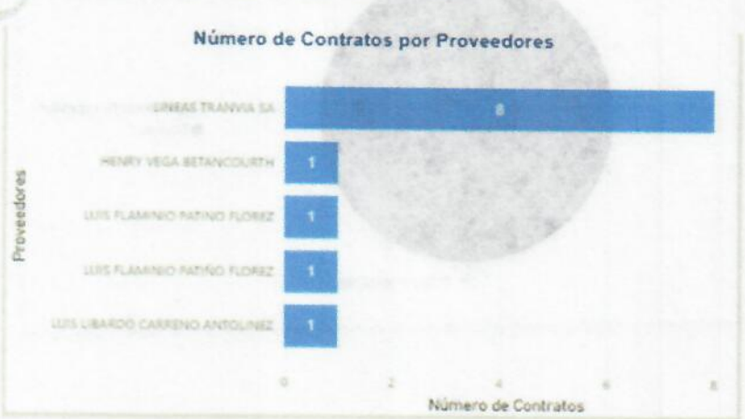
Año	2023		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	3	$343.906.500	33,10%
Total	**3**	**$343.906.500**	**33,10%**

Año	Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	12	$1.039.062.922	100,00%
Total	**12**	**$1.039.062.922**	**100,00%**

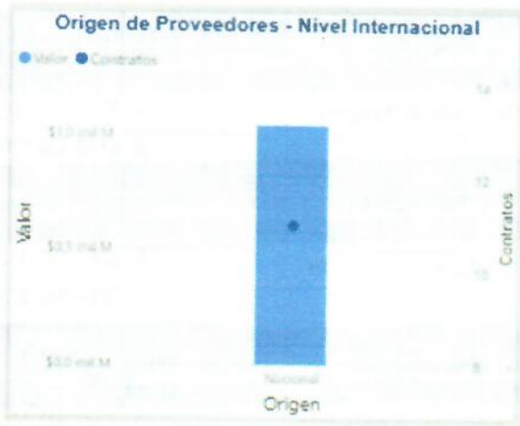
PROVEEDORES SELECCIONADOS



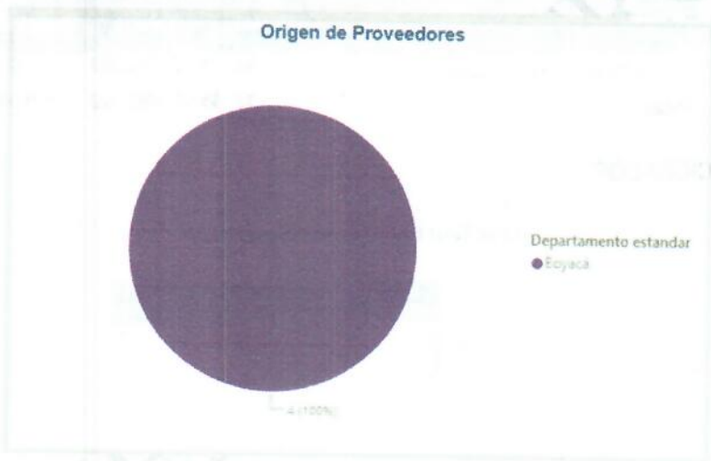
NÚMERO DE CONTRATOS POR PROVEEDORES SELECCIONADOS



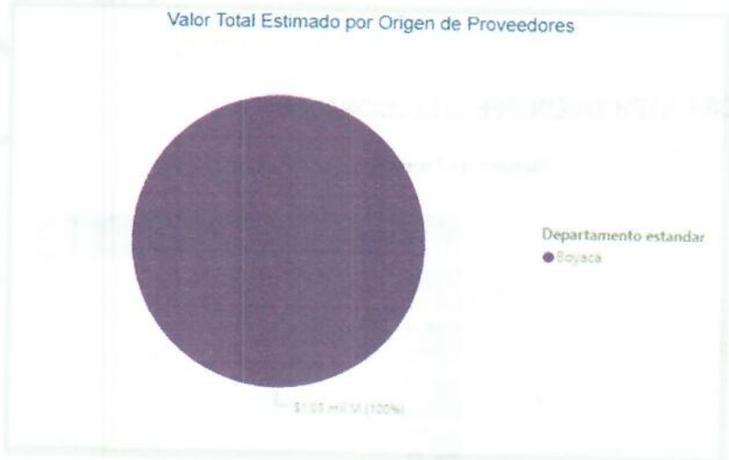
ORIGEN DE LOS PROVEEDORES NIVEL INTERNACIONAL



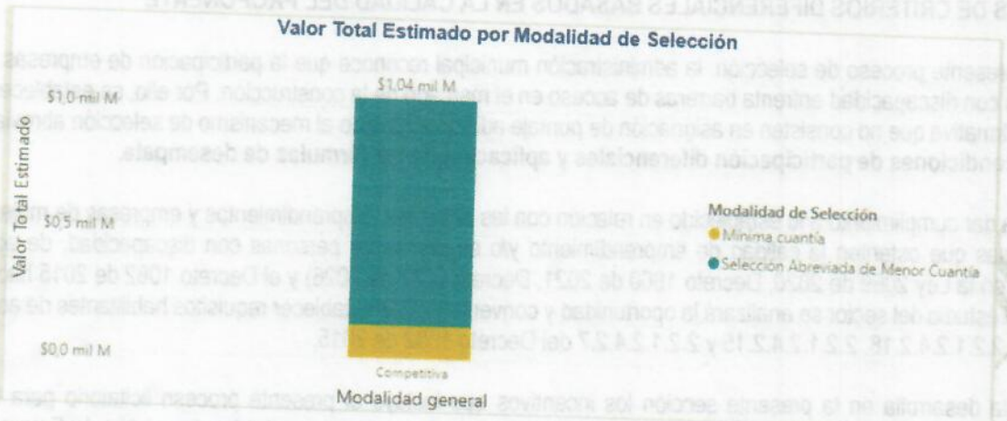
ORIGEN DE LOS PROVEEDORES NIVEL NACIONAL



VALOR TOTAL ESTIMADO POR ORIGEN DE LOS PROVEEDORES



VALOR ESTIMADO POR MODALIDAD DE SELECCIÓN



ANÁLISIS DE INCLUSIÓN DE CRITERIOS SOCIALES Y DIFERENCIALES EN EL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA

En cumplimiento de los principios de democratización de la contratación pública y las medidas de acción afirmativa establecidas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 2069 de 2020 (Ley de Emprendimiento), el Decreto 1082 de 2015, el Decreto 1860 de 2021 y el Decreto 0287 de 2026, el Municipio de Boavita realiza el análisis de procedencia para la incorporación de criterios diferenciales y condiciones especiales de ejecución a favor de Mipymes, Empresas de Mujeres y Personas con Discapacidad.

Este análisis se realiza evaluando la viabilidad de su aplicación frente a la naturaleza del contrato de prestación del servicio de transporte escolar, el cual constituye un servicio público complementario de la educación que requiere continuidad, coordinación operativa, cumplimiento de rutas, disponibilidad permanente del parque automotor, personal idóneo y estricto cumplimiento de las condiciones de seguridad para el traslado de los estudiantes, garantizando en todo momento los principios de proporcionalidad, eficiencia y libre concurrencia.

MEDIDA AFIRMATIVA	MIPYMES	EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES	PERSONAS CON DISCAPACIDAD (NATURALES O JURÍDICAS)
HERRAMIENTAS DE PLANEACIÓN	SÍ APLICA (Verificado en el estudio del sector)	SÍ APLICA (Verificado en el estudio del sector)	SÍ APLICA (Verificado en el estudio del sector)
CRITERIOS HABILITANTES DIFERENCIALES	SÍ APLICA (de carácter obligatorio, debe aplicarse en cualquier modalidad de selección)	SÍ APLICA (solo para procesos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso de méritos)	SÍ APLICA (solo para procesos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso de méritos)
PUNTAJE ADICIONAL	SI APLICA (cero puntos veinticinco por ciento (0.25%) del valor total de los puntos, con excepción de los procedimientos de selección abreviada por subasta inversa y de mínima cuantía.)	SI APLICA (Procedimientos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso de méritos, se asignará cero puntos veinticinco por ciento (0.25%) del valor total de los puntos).	NO APLICA* (Procedimientos de licitación Pública y concurso de méritos, se asignará dos por ciento (2%) del valor total de los puntos establecidos en las Pliegos de Condiciones o documentos equivalentes.)
DIVISIÓN EN LOTES O SEGMENTOS.	NO SE APLICA* (Justificación a continuación)	NO APLICA*	NO SE APLICA* (Justificación a continuación)
CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN	NO APLICA*	NO APLICA*	SI SE APLICA* (Justificación a continuación)

* Para efectos de la interpretación del presente documento, se entenderá que el término **«no aplica»** se emplea cuando la norma no contempla su aplicación; por su parte, el término **«no se aplica»** se utilizará para indicar que, existiendo la disposición

legal, esta no se pone en ejecución para el caso concreto por incompatibilidad absoluta con la modalidad de selección o por la ausencia de las condiciones particulares requeridas para su aplicación.

ANÁLISIS DE CRITERIOS DIFERENCIALES BASADOS EN LA CALIDAD DEL PROPONENTE

Para el presente proceso de selección, la administración municipal reconoce que la participación de empresas lideradas por personas con discapacidad enfrenta barreras de acceso en el mercado de la construcción. Por ello, se establecen medidas de acción afirmativa que no consisten en asignación de puntaje adicional (debido al mecanismo de selección abreviada aplicado), sino en **condiciones de participación diferenciales** y **aplicación de las fórmulas de desempate**.

Se busca dar cumplimiento a lo establecido en relación con las Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres, personas o empresas que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad, de acuerdo con lo indicado en la Ley 2069 de 2020, Decreto 1860 de 2021, Decreto 0287 de 2026) y el Decreto 1082 de 2015 haciendo énfasis que en el estudio del sector se analizará la oportunidad y conveniencia de establecer requisitos habilitantes de acuerdo con los artículos 2.2.1.2.4.2.18, 2.2.1.2.4.2.15 y 2.2.1.2.4.2.7 del Decreto 1082 de 2015.

El Boavita desarrolla en la presente sección los incentivos que incluye el presente proceso licitatorio para las MiPymes, emprendimientos y empresas de mujeres del país y personas o empresas que ostenten la calidad de Emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad.

Por otro lado, debe advertirse que de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.15 del Decreto 1082 de 2015 los incentivos contractuales para las Empresas y Emprendimientos de mujeres no excluyen la aplicación de los criterios diferenciales consagrados para las MiPymes en el Sistema de Compras y Contratación Pública. Esto significa que los criterios diferenciales que favorezcan a los proponentes que acrediten la calidad de Emprendimientos y Empresas de Mujeres, se pueden acumular con los criterios diferenciales establecidos en favor de aquellos que también ostentan la calidad de MiPymes, esto, de acuerdo con las reglas que se establezcan en los pliegos de condiciones o documento equivalente.

De igual manera, los incentivos previstos en los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015 no excluyen la aplicación de los criterios diferenciales para los emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas."

CRITERIOS DIFERENCIALES Y SUSTENTO NORMATIVO:

1. Matriz de Aplicación de Medidas Afirmativas

FACTOR SOCIAL	DEFINICIÓN DEL PROPONENTE (TITULARIDAD)	BENEFICIO EN REQUISITOS HABILITANTES	Amparo Garantía de Seriedad	SUSTENTO NORMATIVO (DECRETO 1082 DE 2015 Y OTROS)
Discapacidad	Personas naturales con discapacidad o personas jurídicas cuya propiedad o control (mínimo 51%) pertenezca a personas con discapacidad.	Experiencia: **Reducción en cantidad:** Se aceptará el cumplimiento del requisito con un **menor número de contratos**. **Financiera:** Indicadores con margen de tolerancia frente al régimen general.	**10%** del valor del presupuesto oficial.	Art. 2.2.1.2.4.2.2 (D. 1082/15) y Decreto 0287 de 2026 (Inclusión y accesibilidad en la titularidad).
Mujeres	Emprendimientos liderados por mujeres o empresas con propiedad mayoritaria femenina (51%+).	Experiencia: **Reducción en cantidad:** Se aceptará el cumplimiento del requisito con un **menor número de contratos**. **Financiera**: Indicadores con margen de tolerancia frente al régimen general.	**10%** del valor del presupuesto oficial.	Ley 2232 de 2022 y Art. 2.2.1.2.4.2.14 (adicionado al D. 1082/15 sobre emprendimientos de mujeres).
MiPymes	Micro, Pequeñas y Medianas empresas nacionales (con certificación de tamaño empresarial).	Experiencia: **Reducción en cantidad:** Se aceptará el cumplimiento del requisito con un **menor número de contratos**. **Financiera**: Indicadores con margen de tolerancia frente al régimen general.	**10%** del valor del presupuesto oficial.	Art. 2.2.1.2.4.2.2 y Art. 2.2.1.2.4.2.4 (D. 1082/15) sobre requisitos habilitantes diferenciales.

2. Condiciones Especiales de Ejecución (Obligaciones Sociales del Contratista)

A) Justificación de No División en Lotes o Segmentos

En atención a lo dispuesto en la normativa vigente, la Entidad evaluó la posibilidad de dividir el presente proceso de contratación en lotes o segmentos, determinando que dicha figura NO APLICA, por las siguientes consideraciones técnicas y jurídicas:

- El servicio de transporte escolar requiere una coordinación integral de las rutas, horarios, vehículos, conductores y mecanismos de control, de manera que la prestación del servicio sea continua, segura y eficiente durante todo el calendario escolar. La división en varios contratos podría afectar la adecuada articulación operativa y administrativa del servicio.
- La existencia de un único contratista permite establecer un solo responsable frente al cumplimiento de los itinerarios, la disponibilidad del parque automotor, la atención de novedades operativas, el mantenimiento de los vehículos, el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y la protección de los estudiantes durante la ejecución del contrato.
- El presupuesto oficial fue estructurado considerando economías de escala en la administración del servicio, la disponibilidad de vehículos, la logística operativa, la supervisión de rutas, el mantenimiento preventivo y correctivo, así como la administración del personal conductor y acompañantes, aspectos que se verían afectados si el proceso se fragmentara en varios contratos independientes.
- La ejecución unificada facilita el seguimiento por parte de la supervisión del contrato, permite un control homogéneo sobre la calidad del servicio, el cumplimiento de las rutas autorizadas, la atención oportuna de contingencias y la implementación de protocolos de seguridad vial y protección de los estudiantes.

En consecuencia, la Entidad concluye que la división del proceso en lotes no resulta técnica, operativa ni económicamente conveniente para garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte escolar.

B) Incorporación de Condiciones Especiales de Ejecución

Teniendo en cuenta la naturaleza del objeto a contratar, el cual corresponde a la prestación del **servicio público de transporte escolar**, la entidad territorial prioriza la mitigación de riesgos operativos y la protección de los derechos fundamentales a la vida, integridad y educación de los menores beneficiarios.

Dadas las estrictas exigencias regulatorias del sector transporte en Colombia (licencias de conducción especiales, idoneidad técnica, experiencia en transporte de pasajeros y normatividad de tránsito vigente), la entidad determina que **NO se incorporarán condiciones especiales de ejecución** a las medidas de inclusión laboral contempladas en el Decreto 1082 de 2015. Exigir o ponderar estos aspectos en la etapa de evaluación de ofertas podría restringir la concurrencia de oferentes idóneos o desviar el núcleo de la evaluación, el cual debe centrarse exclusivamente en la seguridad, la capacidad técnica y la idoneidad logística del servicio.

A continuación, se detalla el análisis y la justificación técnica para cada caso:

1. Personas con Discapacidad (Art. 2.2.1.2.4.2.7.5 - Subcontratación Inclusiva)

La subcontratación inclusiva regulada en el artículo mencionado **no será objeto de ponderación ni asignación de puntaje** en el presente proceso de selección.

- El objeto contractual principal exige personal operativo (conductores y monitores) que cumpla taxativamente con las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz requeridas por las normas nacionales de tránsito para la conducción de vehículos escolares. Si bien la subcontratación inclusiva podría eventualmente aplicarse de manera marginal en actividades complementarias (tales como apoyo administrativo, elaboración de informes, logística de reuniones con la comunidad educativa, suministro de dotaciones, servicios de alimentación del personal operativo, actividades de apoyo tecnológico o reproducción de material informativo), estas labores no forman parte del núcleo esencial de la prestación del servicio. Por lo tanto, al tratarse de un servicio de alto riesgo regulado, no es técnica ni jurídicamente viable ponderar estas actividades secundarias para calificar u otorgar ventajas en la adjudicación del contrato.

2. Población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional (Art. 2.2.1.2.4.2.16)

La vinculación o el porcentaje de personal perteneciente a población en pobreza extrema, víctimas del conflicto armado, personas en proceso de reintegración/reincorporación o sujetos de especial protección constitucional **no se incorporará como criterio de selección, factor de desempate ni asignación de puntaje** en la evaluación de las ofertas.

El servicio de transporte escolar requiere de una estructura logística altamente especializada y personal con experiencia comprobada en el manejo directo de estudiantes. Vincular contractualmente una meta rígida de personal bajo este criterio (incluso en labores de apoyo administrativo o logístico) o puntuar la promesa de su vinculación, genera un riesgo de inducción al error en la evaluación, toda vez que las empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte para esta modalidad operan bajo nóminas técnicas y estándares cerrados de seguridad.

Si bien la entidad reconoce la importancia de los objetivos de inclusión social previstos en el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, la priorización absoluta en este contrato estatal debe ser la seguridad vial y la idoneidad del transportador, razón por la cual cualquier acción de responsabilidad social en este sentido queda bajo la exclusiva autonomía del contratista en su etapa de ejecución, sin que tenga incidencia alguna en la calificación del proceso.

5. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Las Entidades Estatales pueden establecer indicadores adicionales a los establecidos en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, solo en aquellos casos en que sea necesario por las características del objeto a contratar, la naturaleza o complejidad del Proceso de Contratación, para lo cual, en atención a las disposiciones del Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación M-DVRHPC-05, y en relación a la naturaleza del contrato a suscribir y de su valor, plazo y forma de pago, la Entidad Estatal pretende hacer uso de los siguientes indicadores, los cuales son adecuados respecto al objeto del Proceso de Contratación que pretende desarrollarse.

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Índice de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Razón de Cobertura de Intereses = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

5.1 CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Para entender el comportamiento de los datos que componen la muestra, existen medidas de tendencia central y dispersión que permiten hacer inferencias sobre su comportamiento y para el presente caso se utilizara el **Promedio o media aritmética,** la cual es la medida de tendencia central más frecuentemente usada. Para calcular la media aritmética o promedio de un conjunto de observaciones, **deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones,** para el caso concreto la muestra se realizará con 15 puntos de referencia u observaciones, así:

A. ANÁLISIS ESTADÍSTICO INDICADORES FINANCIEROS

No.	RAZON SOCIAL	NIT	INDICE DE LIQUIDEZ (II) MAYOR O IGUAL	INDICE DE ENDEUDAMIENTO MENOR O IGUAL	RAZON DE COBERTURA DE INTERESES MAYOR O IGUAL
1	SERPETRANS SAS	900756615-9	25,06	0,06	3,90
2	BUSEXPRESS SAS	806012361-1	3,16	0,39	14,05
3	COOTRANSPAL LTDA	813012357-5	3,56	0,24	1,35
4	AVANT COLOMBIA SAS	830093456-4	3,60	0,21	5,05
5	COOPERATIVA INTEGRAL DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL	830019204-0	15,50	0,04	INDETERMINADO
6	CONTINENTAL BUS SA	800227937-3	1,80	0,29	0,82
7	CARS TURISMO SAS	830092628-1	6,97	0,27	6,61
8	LINEAS ESPECIALES CAJITUR SAS	832005149-1	1,12	0,55	5,37
9	COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE CONTRAES	811042928-1	5,54	0,21	12,92
10	CAESCA SAS	891100247-4	21,96	0,01	INDETERMINADO
11	COOPSETRANS	814004125-3	4,42	0,33	INDETERMINADO
12	COOPERATICA MULTIACTIVA DE RIOHACHA	800243642-3	8,47	0,17	INDETERMINADO
13	AUTODORADO TRANSPORTE ESPECIAL SAS	901093950-9	1,96	0,76	1,16
14	A M TUR SAS	830095793-0	2,05	0,76	1,07
15	LINESCOL SAS	830092229-4	4,40	0,33	INDETERMINADO
SUMATORIA INDICADOR			109,57	4,62	52,30
PROMEDIO			7,30	0,31	5,23

B. ANÁLISIS ESTADÍSTICO CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

No.	RAZON SOCIAL	NIT	RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO: MAYOR O IGUAL	RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS: MAYOR O IGUAL
1	SERPETRANS SAS	900756615-9	0,15	0,14
2	BUSEXPRESS SAS	806012361-1	0,06	0,04
3	COOTRANSPAL LTDA	813012357-5	0,02	0,01
4	AVANT COLOMBIA SAS	830093456-4	0,15	0,11
5	COOPERATIVA INTEGRAL DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL	830019204-0	0,00	0,00
6	CONTINENTAL BUS SA	800227937-3	0,01	0,00
7	CARS TURISMO SAS	830092628-1	0,19	0,14
8	LINEAS ESPECIALES CAJITUR SAS	832005149-1	0,25	0,11
9	COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTE CONTRAES	811042928-1	0,01	0,01
10	CAESCA SAS	891100247-4	0,00	0,00
11	COOPSETRANS	814004125-3	0,04	0,03
12	COOPERATICA MULTIACTIVA DE RIOHACHA	800243642-3	0,04	0,03
13	AUTODORADO TRANSPORTE ESPECIAL SAS	901093950-9	0,41	0,09
14	A M TUR SAS	830095793-0	0,38	0,08
15	LINESCOL SAS	830092229-4	0,01	0,00
SUMATORIA INDICADOR			1,72	0,79
PROMEDIO			0,11	0,05

5.2 INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES PARA EL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN.

A. Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres, personas o empresas que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres, personas o empresas que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad de conformidad con lo previsto en los artículos 2.2.1.2.4.2.4., 2.2.1.2.4.2.14 y 2.2.1.2.4.2.7. del Decreto 1082 de 2015 respectivamente, 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	$\geq$ 7,30
Índice de endeudamiento	$\leq$ 0,31
Razón de cobertura de intereses	$\geq$ 5,23
Rentabilidad del patrimonio	$\geq$ 0,11

Rentabilidad del activo	≥ 0,05

Nota 1: Los proponentes que no tengan gastos de intereses y cuya utilidad operacional sea positiva, quedan habilitados respecto al indicador de Cobertura de Intereses.

Nota 2: Los proponentes que presenten una utilidad operacional negativa o igual a cero NO cumplirán con el indicador solicitado.

Proponentes Plurales:

a) Mipymes: 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.

b) Emprendimientos y empresas de mujeres: Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita que es emprendimiento y empresa de mujeres bajo los criterios dispuestos en el artículo precedente y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

c) Personas o empresas que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad: Tratándose de proponentes plurales, estas condiciones solo se aplicarán cuando al menos uno de los integrantes cumpla con los criterios previstos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. de este Decreto y acredite una participación no inferior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal, aportando la experiencia requerida, como mínimo, en una proporción equivalente a su participación en la conformación del proponente plural.

Nota 1: Para la acreditación de cualquiera de las condiciones anteriormente descritas, el proponente deberá aportar la totalidad de los soportes y documentos exigidos para tal fin en los artículos 2.2.1.2.4.2.4, 2.2.1.2.4.2.14. y 2.2.1.2.4.2.6 Decreto 1082 de 2015 según corresponda. El cumplimiento de estas exigencias documentales es requisito indispensable para la validación de la información y el reconocimiento de los criterios diferenciales.

B. Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás proponentes

Los Proponentes que **NO** demuestren la condición de Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres, personas o empresas que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresas de personas con discapacidad, acreditarán los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥ 15,00
Índice de endeudamiento	≤ 0,50
Razón de cobertura de intereses	≥ 10,00
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,20
Rentabilidad del activo	≥ 0,20

Nota 1: Los proponentes que no tengan gastos de intereses y cuya utilidad operacional sea positiva, quedan habilitados respecto al indicador de Cobertura de Intereses.

Nota 2: Los proponentes que presenten una utilidad operacional negativa o igual a cero NO cumplirán con el indicador solicitado.

Esta información será tomada del Registro Único de Proponente, para efectos del análisis financiero correspondiente. Verificado el cumplimiento de tales requisitos, EL MUNICIPIO DE BOAVITA efectuará el análisis de la situación organizacional del proponente, y determinará con base en los mismos, los siguientes indicadores: Cuando el proponente no cumpla con los parámetros organizacionales establecidos, objeto de evaluación, la propuesta será evaluada como NO CUMPLE.

5.3 DOCUMENTOS FINANCIEROS Según las disposiciones del Decreto 399 de 2021 y Decreto 579 de 2021 y en especial del parágrafo transitorio del Articulo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 (Sustituido por el artículo 3 del Decreto 579 del 31 de mayo de 2021), para que la propuesta sea considerada hábil, se deben cumplir los siguientes requisitos con relación a los

factores financieros, los cuales **se evaluaran teniendo en cuenta el mejor año fiscal que se refleje en el registro de cada proponente.**

5.4 VERIFICACIÓN DE ÍNDICES FINANCIEROS: La verificación se efectuará teniendo como base los siguientes indicadores y su resultado determinará la aceptación o rechazo de la propuesta (HABILITA / NO HABILITA), para lo cual se debe tener en cuenta el cumplimiento de los siguientes índices financieros.

En el siguiente cuadro se relacionan algunos referentes, como fuente adicional interna y/externa de información financiera, que corresponden a procesos de selección realizados en otras entidades del Estado con objeto similar (transporte especial), los cuales aportan en el presente análisis y sirven para comparar los valores registrados para cada indicador. Los mismos, permiten observar con mayor amplitud el comportamiento del sector y se registra un promedio entre los mismos.

6. RESPONSABLES

Elaboro: **Arq. EDISON YOBANNY FIGUEROA LOPEZ** Jefe Oficina Asesora de Planeación	**FIRMA:**

DOCUMENTO CONTROLADO