

ANÁLISIS DEL SECTOR

(Principios de planeación, responsabilidad y transparencia consagrados en la ley 80 de 1993)

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.

1.1 NECESIDAD:

El Municipio de Armero Guayabal, por medio de la Secretaria de Gobierno, debe continuar con la puesta en marcha de estrategias que garanticen la permanencia de nuestros niños, niñas y adolescentes en las diferentes Instituciones Educativas del Municipio de Armero Guayabal para evitar la deserción escolar. Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

A los Alcaldes de conformidad con el artículo 315 de la Constitución Política, les corresponde cumplir y hacer cumplir la Constitución y la ley, norma que igualmente es consagrada en el artículo 91 de la Ley 136 de 1994 y el artículo 29 de la ley 1551 del 2012, así como dirigir la acción administrativa del Municipio, asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo.

Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozaran también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La Constitución Política de Colombia de 1991, reconoce a los niños y a las niñas como sujetos de derechos y establece como responsabilidades conjuntas de la garantía de los derechos de los niños, las niñas, al Estado, la Sociedad y la Familia, de igual forma, el artículo 67 de la Constitución Política, declara que la Educación es un Derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social, con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica y a los demás bienes y valores de la cultura.

Conforme a la normativa vigente el Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica. La Declaración Universal de los Derechos del Niño, promulgada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en Ginebra el 20 de noviembre de 1959, en el artículo 6 reza que: El niño tendrá derecho a recibir Educación que será gratuita y obligatoria; a instrucción que permita su cultura general y oportunidades para desarrollar aptitudes y su sentido de responsabilidad moral y social a fin de que sea un miembro útil a su familia y a la sociedad.

Además, que la Nación y las Entidades Territoriales participaran en la Dirección, Financiación y Administración de los servicios Educativos Estatales en los términos que señala la Constitución y la Ley. El artículo 4 de la Ley 115/1994, consigna

que: "Corresponde al Estado, a la Sociedad y a la Familia velar por la calidad de la educación y promover el acceso al servicio público educativo, y es responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales, garantizar su cubrimiento".

El beneficio directo va encaminado a prestárselo a los estudiantes de las Instituciones Educativas del Municipio de Armero Guayabal, logrando contribuir al mejoramiento de las condiciones educativas de los niños, niñas y adolescentes.

1.2. CUBRIMIENTO DE LA NECESIDAD:

Que entre el Municipio de Armero Guayabal y la Gobernación del Tolima se suscribió 3103 del 25 de Junio de 2026 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA Y EL MUNICIPIO DE ARMERO PARA GARANTIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES Y SEDES EDUCATIVAS OFICIALES DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA, EN EL MARCO DEL PROYECTO DE REGALIAS "FORTALECIMIENTO A LA ESTRATEGIA DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA" por un valor de DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS VEINTISIETE MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$274.627.800) M/CTE, para prestar el servicio de transporte escolar aproximadamente a 216 alumnos en 14 rutas por 54 días calendario escolar..

Contratar transporte escolar surge de la importancia de garantizar el acceso seguro y eficiente de los estudiantes a las instituciones educativas, especialmente cuando la distancia entre el hogar y la escuela es significativa o existen dificultades de movilidad.

La contratación de transporte escolar es una estrategia que busca:

- **Garantizar el acceso a la educación:**
Permite que estudiantes que viven lejos de las escuelas puedan asistir regularmente a clases.
- **Mejorar la seguridad:**
Reduce los riesgos asociados con el desplazamiento de estudiantes, especialmente en zonas con tráfico o condiciones climáticas adversas.
- **Promover la puntualidad:**
Facilita que los estudiantes lleguen a tiempo a sus actividades escolares.
- **Optimizar la organización:**
Contribuye a una mejor planificación de la jornada escolar y a la reducción de ausencias por problemas de transporte.
- **Fomentar la inclusión:**
Permite que estudiantes con movilidad reducida o discapacidades puedan asistir a la escuela.

Así las cosas, el Municipio de Armero Guayabal establece como objeto principal del presente proceso contractual "PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACIÓN EDUCATIVA QUE HABITA EN LAS ZONAS RURALES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE ARMERO GUAYABAL"

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1 ASPECTO ECONÓMICO:

2.1.1. División según la economía clásica:

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

Sectores:

Sector primario o sector agropecuario.

Sector secundario o sector Industrial.

Sector terciario o sector de servicios.

Sector primario: el que obtiene productos directamente de la naturaleza, materias primas, creaciones, etc.

- sector agropecuario (agrícola y ganadero)
- sector pesquero (del mar o del río)
- sector minero (de las minas y complementos rocosos)
- sector forestal (del bosque)

Sector secundario: el que transforma materias primas en productos terminados o semielaborados.

- sector industrial
- sector energético
- sector minero (se considera también parte del sector secundario porque a partir de la minería se pueden crear distintos productos).
- sectores de la construcción

Sector terciario: también es considerado como sector de servicios ya que no produce bienes, sino servicios

- sector transporte.
- sector comunicaciones
- sector comercial
- sector turístico
- sector sanitario
- sector educativo
- sector financiero
- sector de la administración

Sector económico identificado para el presente proceso:

Sector terciario – Transporte

2.1.2. Productos incluidos dentro del sector:

Codificación de bienes y servicios de acuerdo con el código estándar de productos y servicios de naciones unidas, v. 14.080 (cuarto nivel de clasificación):

CÓDIGOS	CLASIFICACIÓN DE BIENES Y DE SERVICIOS
78111800	TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

2.1.3. Gremios y asociaciones que participan en el sector:

En el sector de transporte escolar en Colombia, existen diversas agremiaciones y asociaciones que representan a los transportadores y velan por sus intereses. Entre ellas se encuentran la Unión Nacional de Industriales del Transporte (UNIT), la Confederación Nacional de Transportadores (CONALTUR), y la Asociación de Transportadores (ASOTUR). También existen asociaciones específicas por región, como ASOTRANS Medellín y FETRANSURCOL, que agrupan a transportadores de diferentes zonas del país.

Además de estas, existen otras organizaciones relevantes como:

- **ASOTRANS:** Asociación de transportadores escolares.
- **APETRANS:** Asociación Nacional de Pequeños Transportadores.
- **APROVESPA:** Asociación de Propietarios de Vehículos Escolares.
- **FEDECOTRANS:** Federación de Transportadores.
- **FENALTRAES:** Federación Nacional de Transportadores de Servicio Especial y de Turismo, que incluye transporte escolar.
- **ACOLTES:** Asociación Colombiana del Transporte Especial y de Turismo, que también incluye transporte escolar.
- **ASONALTET:** Asociación Nacional de Transportadores Especiales y Turismo.

Estas agremiaciones y asociaciones participan activamente en la formulación de políticas públicas relacionadas con el transporte escolar, la representación de sus miembros ante las autoridades, la promoción de buenas prácticas y la capacitación de los transportadores.

Es importante destacar que el Ministerio de Transporte juega un papel fundamental en la regulación y supervisión del sector, incluyendo el transporte escolar. La Superintendencia de Transporte también juega un rol importante en la inspección y control del transporte.

2.1.4. Cifras totales en ventas:

En el contexto del transporte terrestre automotor especial en Colombia, la modalidad de transporte escolar representa una actividad económica formal, regulada y con impacto directo en la prestación de servicios esenciales como la movilidad de estudiantes en zonas rurales y urbanas. La importancia de esta modalidad se evidencia tanto en el mercado empresarial como en la contratación pública, así como en la dinámica de costos del sector.

1. Participación del transporte terrestre en la economía nacional

Según Mintransporte; El sector transporte ha venido mostrando un crecimiento sostenido y contribuye de forma significativa a la economía colombiana, ya que Trabajo conjunto entre transportadores y MinTransporte contribuyó al crecimiento del 13,2% del PIB, reflejando su papel estructural en la movilidad y conectividad del país y en la prestación de servicios asociados.

2. Crecimiento de costos asociados al transporte escolar

De acuerdo con estadísticas oficiales, el transporte escolar figuró entre los rubros que más aumentaron sus costos en Colombia en 2025, con un incremento aproximado del 13,1 % impulsado principalmente por factores como el alza en los costos de combustible y

mantenimiento de vehículos, lo cual impacta tanto a colegios públicos como privados.

3. Mercado de empresas habilitadas

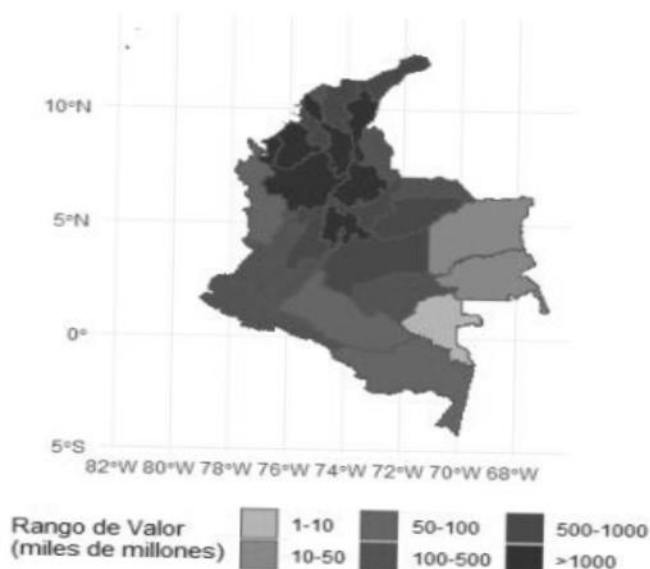
Según datos sectoriales, existen miles de vehículos y empresas registradas que operan en el transporte escolar en el país, participando en un mercado creciente que demanda seguridad, formalización y cumplimiento de estándares técnicos de operación.

ACOLTES: Parque Automotor con 2343 Empresas registradas* **Infobae**

ACOLTES – Parque Automotor	% por Vehículo	Cantidad
Transporte Escolar		
Microbús	26.0%	26.108
Van Pax (10 pasajeros)	24.4%	24.456
Otros vehículos	19.3%	19.350
Bus	13.4%	13.436
Camperos	8.2%	8.252
Busetas	6.8%	6.867
Automóvil	1.8%	1.836
TOTAL	100%	100.305

4. Contratación pública del sector transporte

Entre las vigencias 2021 y 2023, los contratos asociados al sector Transporte registrados en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP) alcanzaron un valor total de aproximadamente \$26,7 billones de pesos, con más de 11.300 contratos publicados en diferentes entidades territoriales, lo cual demuestra la dinámica y volumen de los procesos contractuales en este sector.



Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública

5. **Movilización de recursos y contratación de transporte escolar**

Dentro de esa contratación pública, según el Ministerio de Educación Nacional la modalidad de transporte escolar constituye una de las principales líneas de contratación en municipios con alta ruralidad, siendo financiada con recursos propios, con el Sistema General de Participaciones (SGP) y, en algunos casos, con recursos del Sistema General de Regalías (SGR), dinamizando la economía local mediante la contratación de empresas, conductores y proveedores asociados.

6. **Regulación y control del servicio**

El servicio de transporte escolar se encuentra regulado por el Ministerio de Transporte y sujeto a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, lo que garantiza que empresas habilitadas cumplan con requisitos técnicos, pólizas y condiciones de seguridad vial para la movilidad de estudiantes.

7. **Índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros (ICTIP)**

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2026, el ICTIP presentó una variación trimestral de 0,74%, en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2026. El grupo Combustibles (3,18%) registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, Insumos (0,54%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,25%), Peajes y uso de terminales (0,00%) y Costos fijos (-0,50%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

De esta manera, las cifras disponibles sobre costos, contratación pública y estructura empresarial del transporte terrestre automotor especial incluido el transporte escolar evidencian un sector consolidado, dinámico y de relevancia económica y social para Colombia.

Tabla 1. ICTIP Variación trimestral según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025 – 2026

Grupo de costos	Peso %	Variación %	2026	Variación %	2025
			Contribución Puntos porcentuales		Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	3,18	0,87	0,55	0,16
Insumos	8,78	0,54	0,04	0,43	0,04
Costos fijos	32,99	-0,50	-0,19	-1,22	-0,43
Peajes y uso de terminales	20,39	0,00	0,00	0,57	0,12
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	0,25	0,02	0,59	0,04
Total	100,00	0,74	0,74	-0,07	-0,07

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación trimestral del ICTIP (0,74%), se registró en el grupo de Combustibles, el cual sumó 0,87 puntos porcentuales.

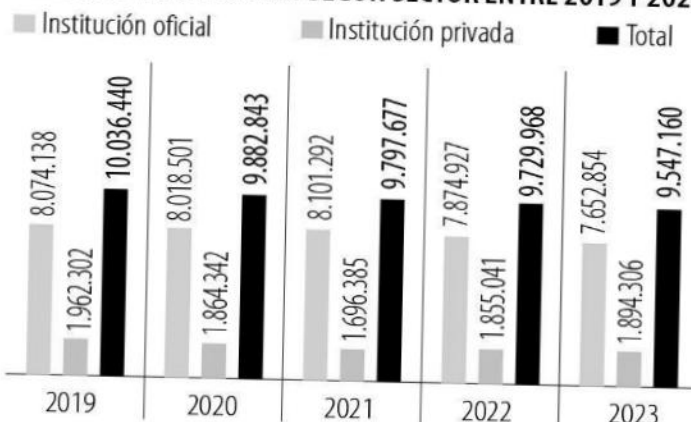
De acuerdo con el Boletín Técnico Educación Formal (EDUC) 2024 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en Colombia se registraron 9.328.665 estudiantes matriculados en los niveles de preescolar, básica y media, de los cuales 7.506.859 (80,5 %) pertenecen al sector oficial. Así mismo, 2.237.990 estudiantes (24,0 %) asisten a sedes educativas ubicadas en zonas rurales, donde el transporte escolar constituye un servicio fundamental para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo. Estas cifras reflejan una demanda constante del servicio de transporte escolar por parte de las entidades territoriales durante cada vigencia académica.

LAS CIFRAS DE LA EDUCACIÓN ESCOLAR EN COLOMBIA

Hay **9,5 millones** de estudiantes matriculados en niveles: preescolar, básica y media



NÚMERO DE MATRÍCULAS SEGÚN SECTOR ENTRE 2019 Y 2023

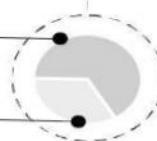


Fuente: Laboratorio de Economía de la Educación de la Universidad Javeriana / Gráfico: LR-GR

Hay **453.540 maestros**

66,3% son mujeres

y 33,7% son hombres



► En colegios públicos hay **24 estudiantes** por docente

► En instituciones privadas hay **14 estudiantes** por docente

LR

Factores que influyen:

• Demanda del servicio:

La demanda del transporte escolar depende principalmente del número de estudiantes matriculados en instituciones educativas oficiales, de la ubicación de las sedes educativas, de la dispersión geográfica de la población estudiantil y de las condiciones de acceso a los establecimientos educativos, especialmente en las zonas rurales.

• Costos operativos:

La prestación del servicio se encuentra influenciada por el comportamiento de los precios de los combustibles, el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, la adquisición de llantas y lubricantes, los seguros obligatorios, la revisión técnico-mecánica, los peajes, así como los costos laborales asociados al personal conductor y acompañante.

• Marco normativo y políticas públicas:

El transporte escolar se desarrolla en el marco de las políticas públicas orientadas a garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo oficial. Su prestación se encuentra regulada por el Decreto 1079 de 2015, que establece las condiciones para la operación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, así como por las disposiciones expedidas por el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Transporte en materia de transporte escolar.

El comportamiento del sector evidencia una demanda permanente del servicio de transporte escolar, sustentada en el volumen de estudiantes matriculados en el sector oficial y en la necesidad de garantizar el acceso a la educación,

especialmente para la población ubicada en zonas rurales y de difícil acceso. En consecuencia, las entidades territoriales requieren contratar empresas habilitadas que cuenten con la capacidad técnica, operativa y financiera para prestar un servicio seguro, continuo y oportuno, conforme a la normatividad vigente.

2.1.5. Perspectivas de crecimiento, inversión y ventas: En Colombia, la demanda del servicio de transporte escolar está directamente relacionada con la prestación del servicio público de educación y con la necesidad de garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes en las instituciones educativas oficiales, especialmente en las zonas rurales y de difícil acceso. De acuerdo con el Boletín Técnico Educación Formal (EDUC) 2024 del DANE, durante 2024 se registraron 9.328.665 estudiantes matriculados, de los cuales 7.506.859 (80,5 %) pertenecen al sector oficial y 2.237.990 (24,0 %) asisten a sedes educativas rurales, población que constituye una de las principales beneficiarias del transporte escolar.

LAS CIFRAS DE LOS ESTUDIANTES DE COLEGIOS

El registro más reciente es con corte a 2023

Nivel educativo	Cantidad de matriculados (Cifras en millones)	Cuánto representa	Variación frente a 2022
Preescolar	0,93	9,8%	-3,3%
Primaria	4,02	41,8%	-1,0%
Secundaria	3,19	31,1%	-3,6%
Media	1,38	11,9%	0,6%
Total	9,54	5,5%	-1,9%

Fuente: Dane / Gráfico: LR-ER

LR

Crecimiento del sector: El comportamiento del sector está determinado principalmente por la cobertura del servicio educativo oficial y la necesidad de garantizar la movilidad segura de los estudiantes durante el calendario académico. Aunque el DANE reportó una disminución del 2,3 % en la matrícula nacional frente a 2023, el número de estudiantes matriculados en el sector oficial continúa representando una demanda significativa para la prestación del servicio de transporte escolar, particularmente en los municipios con población rural dispersa.

El crecimiento del sector depende, entre otros aspectos, de:

- La cobertura de la matrícula oficial y la distribución geográfica de los estudiantes.
- La apertura o reorganización de rutas escolares por parte de las entidades territoriales.

- La disponibilidad de recursos destinados por las entidades territoriales y la Nación para financiar estrategias de acceso y permanencia escolar.
- Las condiciones de la infraestructura vial y la conectividad entre los centros poblados y las instituciones educativas.

Inversión: Las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial requieren realizar inversiones permanentes para garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente, entre ellas:

- Renovación y mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor.
- Adquisición y actualización de equipos de seguridad exigidos por la normatividad.
- Implementación de tecnologías para el control operativo, seguimiento de rutas y administración de la flota.
- Capacitación permanente de conductores y personal operativo en seguridad vial y atención a los usuarios.

Comportamiento del mercado: El mercado del transporte escolar presenta una demanda recurrente durante cada vigencia académica, por cuanto las entidades territoriales deben garantizar el acceso de los estudiantes al sistema educativo oficial.

No obstante, la prestación del servicio se encuentra influenciada por factores que impactan directamente su estructura de costos, entre ellos:

- Variación en los precios de los combustibles.
- Incremento en los costos de mantenimiento y reparación de los vehículos.
- Aumento del valor de llantas, lubricantes y repuestos.
- Costos de seguros, revisiones técnico-mecánicas y peajes.
- Incremento del salario mínimo legal vigente y demás costos laborales del personal operativo.
- Cumplimiento de los requisitos técnicos, operativos y de seguridad establecidos en la normatividad del transporte especial.

El sector del transporte escolar mantiene una demanda estable derivada de la necesidad permanente de garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo oficial. En consecuencia, las entidades estatales continúan requiriendo la contratación de empresas habilitadas que cuenten con capacidad técnica, operativa y financiera para prestar el servicio en condiciones de seguridad, continuidad y calidad, conforme a la regulación vigente

2.1.6. Variables económicas que puedan afectar el abastecimiento o los precios en el sector como inflación, variación del SMMLV y la tasa de cambio:

El sector de prestación de servicios de transporte terrestre, hospedaje y alimentación en Colombia es sensible a variables económicas como la inflación, el incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), las variaciones en los costos de los combustibles, los servicios públicos y los alimentos, debido a que estos factores inciden directamente en los costos de operación, mantenimiento de los vehículos, tarifas de alojamiento, preparación y suministro de alimentos, mano de obra y demás gastos asociados a la prestación de estos servicios. En consecuencia, dichas variables influyen en la determinación de los precios ofertados por los proveedores del sector y en la estructuración de los procesos de contratación adelantados por las entidades públicas.

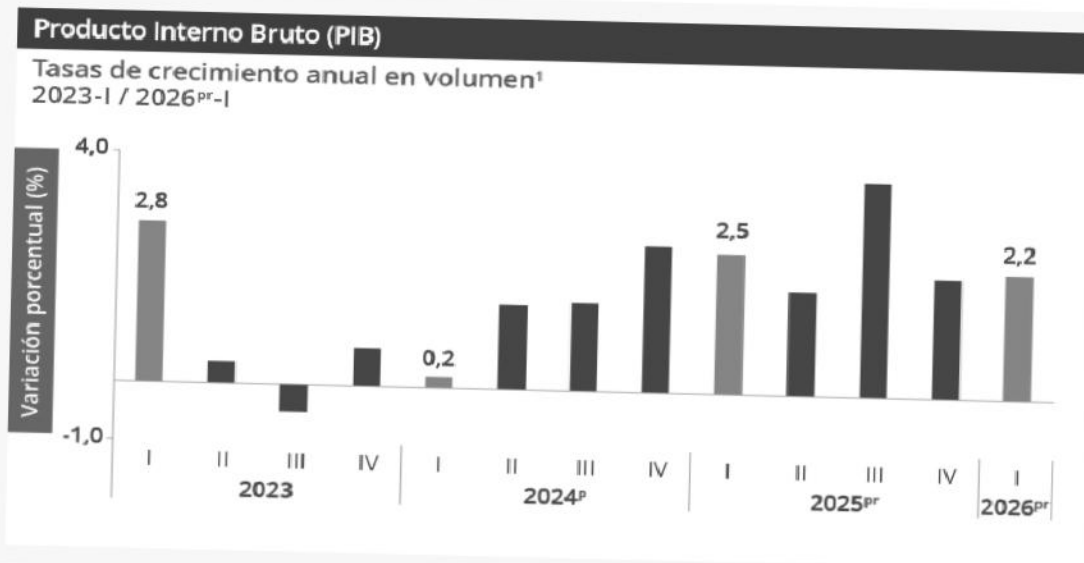
- **Tasa de Cambio (Dólar):** La devaluación histórica del peso colombiano frente al dólar encarece directamente la adquisición de maquinaria, repuestos y suministros importados, obligando a aumentar los precios de alquiler para mantener los márgenes.

- **Inflación (IPC):** El aumento de los precios al consumidor eleva el costo de vida y los costos de operación (transporte, logística), lo que presiona el aumento de las tarifas de arrendamiento.
- **Variación del SMMLV (Salario Mínimo):** El incremento del salario mínimo aumenta el costo laboral de los técnicos, soporte y personal administrativo, lo que impacta los costos operativos directos de las empresas de alquiler.

Impacto en el Abastecimiento y Precios:

- **Abastecimiento:** La incertidumbre logística y la devaluación pueden generar dificultades para importar equipos nuevos o repuestos, retrasando el mantenimiento y la disponibilidad de las impresoras.
- **Precios:** La inflación galopante o moderada y el aumento de costos de importación y laborales causan una tendencia alcista en los precios del alquiler.
- **Variables adicionales:** La pérdida del poder adquisitivo de los clientes reduce la demanda, y el aumento de la tasa de interés (Banco de la República) encarece la financiación para renovar el parque de impresoras.
- **Producto Interno Bruto (PIB) nacional trimestral:**

En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr



Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,7% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 2,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,6%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Industrias manufactureras crece 2,3%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,2%.

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 1,4%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen¹
Primer trimestre 2026^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026 ^{Pr} -I / 2025 ^{Pr} -I	2026 ^{Pr} -I / 2025 ^{Pr} -IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-0,5
Explotación de minas y canteras	-0,1	0,8
Industrias manufactureras	2,9	2,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	2,6	0,3
Construcción	-5,4	-4,6
Comercio al por mayor y al por menor ³	2,9	0,2
Información y comunicaciones	1,3	1,1
Actividades financieras y de seguros	2,8	2,2
Actividades inmobiliarias	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	2,2	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	5,7	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	3,2	1,4
Valor agregado bruto	2,2	0,6
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,9	0,9
Producto Interno Bruto	2,2	0,6

- **Variación y contribución por clases de costos**

Variación y contribución trimestral por clases de costos:

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2026 con el primer trimestre (enero-marzo) de 2026, los principales aportes a la variación trimestral fueron: Combustibles (3,18%), Lubricantes (1,57%), Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (0,08%), Servicios de estación (1,30) y Seguros (0,36%).

**Tabla 2. ICTIP Variación y contribución trimestral según las principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2026**

Clases de Costos	Variación Trimestral (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	3,18	0,87
Lubricantes	1,57	0,03
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	0,08	0,02
Servicios de estación	1,30	0,02
Seguros	0,36	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	0,50	0,01
Filtros	0,64	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	1,33	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación del diferencial, rodamientos y retenedores y suspensión	1,26	0,00
Partes y piezas utilizadas en la inyección	0,54	0,00

Fuente: DANE, ICTIP.

Variación y contribución año corrido por grupos de costos:

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2026 en comparación al último trimestre de 2025 (octubrediciembre), el ICTIP presentó una variación año corrido de 7,91%. El grupo Costos fijos (14,95%) presentó la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Peajes y uso de terminales (6,37%), Combustibles (3,77%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,74%) e Insumos (1,57%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

**Tabla 3. ICTIP Variación y contribución año corrido según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025 – 2026**

Grupo de costos	Peso %	2026		2025	
		Variación %	Contribución Puntos porcentuales	Variación %	Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	3,77	1,10	2,50	0,73
Insumos	8,78	1,57	0,14	1,42	0,13
Costos fijos	32,99	14,95	5,14	4,96	1,70
Peajes y uso de terminales	20,39	6,37	1,37	7,36	1,54
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	2,74	0,18	3,80	0,25
Total	100,00	7,91	7,91	4,35	4,35

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación año corrido del ICTIP (7,91%) se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 5,14 puntos porcentuales.

Variación y contribución año corrido por clases de costos:

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2026 con el último trimestre (octubre-diciembre) de 2025, los principales aportes positivos a la variación año corrido fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (22,11%), Combustibles (3,77%), Peajes (6,89%), Uso de terminales (5,63%) y Seguros (6,28%).

**Tabla 4. ICTIP Variación y contribución año corrido según principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2026**

Clases de Costos	Variación Año corrido (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	22,11	4,72
Combustibles	3,77	1,10
Peajes	6,89	0,87
Uso de terminales	5,63	0,50
Seguros	6,28	0,22
Costo del vehículo y su apalancamiento	1,86	0,17
Servicios de estación	6,34	0,08
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	5,87	0,08
Lubricantes	2,11	0,05
Impuestos y revisiones	7,61	0,03

Fuente: DANE, ICTIP.

Variación y contribución anual por grupos de costos:

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2026, el ICTIP presentó una variación anual de 8,70% en comparación con el Segundo trimestre (abril-junio) de 2025. El grupo Los grupos Costos fijos (15,12%) registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Peajes y uso de terminales (6,69%), Combustibles (5,94%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,21%) e Insumos (1,44%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

**Tabla 5. ICTIP Variación y contribución anual según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025 – 2026**

Grupo de costos	Peso %	2026		2025	
		Variación %	Contribución Puntos porcentuales	Variación %	Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	5,94	1,70	11,37	3,14
Insumos	8,78	1,44	0,13	1,43	0,13
Costos fijos	32,99	15,12	5,23	5,19	1,83
Peajes y uso de terminales	20,39	6,69	1,44	9,87	2,08
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	3,21	0,21	3,34	0,22
Total	100,00	8,70	8,70	7,41	7,41

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (8,70%) se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 5,23 puntos porcentuales.

2.1.7. Cadena de producción y distribución:

La cadena de producción y distribución en el transporte escolar, aunque no es una cadena de producción en el sentido tradicional de fabricación, se asemeja a una cadena de suministro donde se combinan recursos y procesos para ofrecer un servicio esencial: llevar a los estudiantes de manera segura desde sus hogares hasta la escuela y viceversa. Esta cadena incluye la gestión de rutas, la selección y mantenimiento de vehículos, la contratación y capacitación del personal, la gestión de la seguridad y la comunicación con padres y escuelas.

Componentes clave de la cadena de transporte escolar:

1. Planificación de Rutas:

Recolección de Datos: Se recopila información sobre los domicilios de los estudiantes, horarios escolares y necesidades especiales (discapacidades, etc.).

Diseño de Rutas: Se optimizan las rutas para minimizar tiempos de recorrido, costos y emisiones, considerando la ubicación de los estudiantes, las paradas y los puntos de encuentro.

Clasificación de Rutas: Se diferencian entre rutas regulares (diarias), especiales (excursiones, eventos) y de emergencia (evacuaciones).

2. Gestión de Flota y Mantenimiento:

Selección de Vehículos: Se eligen autobuses o vehículos que cumplan con los estándares de seguridad y capacidad requeridos.

Mantenimiento Preventivo y Correctivo: Se establecen programas de mantenimiento para garantizar la seguridad y fiabilidad de los vehículos.

Control de Flota: Se monitorea la ubicación y el estado de los vehículos en tiempo real para optimizar la operación y responder a emergencias.

3. Personal:

- **Conductores:** Se contratan conductores con experiencia, licencias y capacitación específica en transporte escolar.
- **Acompañantes:** En algunos casos, se asignan acompañantes para asistir a los estudiantes, especialmente a los más jóvenes o con necesidades especiales.
- **Capacitación:** Se brinda capacitación continua sobre seguridad vial, primeros auxilios, atención a emergencias y trato con niños.

4. Seguridad:

- **Normas de Seguridad:** Se siguen estrictamente las normas de seguridad vial, incluyendo el uso de cinturones de seguridad, la señalización adecuada de los vehículos y la capacitación de los conductores.
- **Protocolos de Emergencia:** Se establecen protocolos para manejar situaciones de emergencia, como accidentes, averías o evacuaciones.
- **Monitoreo de la Seguridad:** Se implementan sistemas de monitoreo para garantizar que se cumplan las normas de seguridad y se tomen medidas preventivas.

5. Comunicación:

- **Padres y Escuelas:** Se mantiene una comunicación fluida con padres y escuelas sobre horarios, rutas, incidencias y emergencias.
- **Plataformas Digitales:** Se utilizan plataformas digitales para facilitar la comunicación, el seguimiento de rutas y la gestión de incidencias.

6. Gestión de la Calidad y Satisfacción del Cliente:

- **Encuestas de Satisfacción:** Se realizan encuestas a padres y estudiantes para evaluar la calidad del servicio y identificar áreas de mejora.
- **Sistema de Quejas y Reclamos:** Se establece un sistema para atender quejas y reclamos de manera eficiente.

2.1.8. Materias primas necesarias para la producción y la variación de sus precios y dinámica de importaciones, exportaciones y contrabando, en caso de que aplique:

En el sector transporte escolar, las principales materias primas son los metales (para chasis y carrocería), caucho (para neumáticos), vidrio (para ventanas y parabrisas), plásticos (para interiores y componentes), textiles (para asientos y revestimientos), y componentes electrónicos (para sistemas de audio, video y seguridad). Los precios de estas materias primas pueden variar significativamente debido a factores como la oferta y demanda global, fluctuaciones en los precios del petróleo, conflictos geopolíticos, y políticas comerciales. Las dinámicas de importación y exportación, así como el contrabando, también influyen en la disponibilidad y costo de estas materias primas en Colombia.

2.2. ASPECTO TÉCNICO:

2.2.1 Condiciones técnicas y tecnológicas, innovación:

La innovación en el servicio de transporte escolar se centra en mejorar la seguridad, eficiencia y comunicación mediante el uso de tecnologías como sistemas de seguimiento GPS, aplicaciones móviles para padres y herramientas de gestión para optimizar rutas y mantenimiento. Estas herramientas permiten a los colegios y padres monitorear las rutas en tiempo real, mejorar la comunicación y optimizar la logística del transporte escolar.

Condiciones Técnicas:

Seguridad:

- **Cinturones de seguridad:** Todos los asientos deben contar con cinturones de seguridad, y es obligatorio su uso.
- **Salidas de emergencia:** Los vehículos deben tener salidas de emergencia accesibles desde el interior y exterior, con un dispositivo que avise al conductor cuando estén cerradas.
- **Luces intermitentes:** Deben tener luces intermitentes ámbar y rojas que se activen al abrir las puertas.
- **Señalización:** Llevar un aviso de "Escolar" visible en la parte delantera y trasera.
- **Extintor:** Contar con un extintor de incendios.
- **Adulto acompañante:** Es obligatorio un adulto con conocimientos en primeros auxilios para ayudar en el ascenso y descenso de los estudiantes.
- **Comunicación:** Disponer de un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa, los conductores y el colegio.
- **Mantenimiento:** Los vehículos deben tener la revisión técnico-mecánica y el SOAT al día.
- **Eficiencia:**
- **Optimización de rutas:** Sistemas de seguimiento GPS y análisis de datos para planificar rutas eficientes y minimizar tiempos de viaje.
- **Gestión de flotas:** Software para la gestión de conductores, programación de mantenimientos y generación de informes.
- **Control de velocidad:** Los vehículos no deben exceder los límites de velocidad establecidos para el transporte escolar.

Tecnologías Innovadoras:

- **Seguimiento GPS:**
Permite a padres y colegios monitorear la ubicación de los autobuses en tiempo real, mejorando la seguridad y la comunicación.
- **Aplicaciones móviles:**

Ofrecen información actualizada sobre horarios, rutas y alertas, reduciendo la ansiedad de los padres y optimizando la planificación diaria.

- **Pagos electrónicos:**

Facilitan el pago del transporte sin efectivo y ayudan a gestionar el acceso al sistema, especialmente para personas con discapacidad y adultos mayores.

- **Análisis de datos:**

Permiten optimizar rutas, gestionar la capacidad de los autobuses y adaptar las estrategias de transporte a la demanda.

- **Inteligencia artificial:**

Se utiliza para monitorear la distancia entre pasajeros, gestionar la capacidad del transporte y mejorar la planificación y experiencia de pago.

Beneficios de la Innovación:

- **Mayor seguridad:** Monitoreo constante, rutas optimizadas y sistemas de emergencia.

- **Mayor eficiencia:** Rutas optimizadas, gestión de flotas y comunicación fluida.

- **Mayor tranquilidad:** Los padres están informados sobre la ubicación y horarios de los autobuses.

- **Mayor sostenibilidad:** Optimización de rutas y reducción de combustible.

La implementación de estas condiciones técnicas y tecnologías innovadoras en el transporte escolar no solo mejora la seguridad y eficiencia, sino que también contribuye a una experiencia más positiva para estudiantes, padres y colegios.

CONDICIONES TÉCNICAS:

ITEM	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO EDUCATIVO	NOMBRE DE LA RUTA ESCOLAR	KILOMETROS RECORRIDOS POR RUTA	NUMERO DE ESTUDIANTES POR RUTA.	NUMERO DE DIAS CALENDARIO ESCOLAR ATENDER
1	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA-INSTITUTO ARMERO	PALMERA (JOYA).	26,3	36	54
2	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA-INSTITUTO ARMERO	ROTARIOS	6,4	26	54
3	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA-INSTITUTO ARMERO	POTOSI (CARACOLI).	4,1	6	54
4	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA SEDE INMACULADA CONCEPCION	HATO MENDEZ	19	12	54
5	INSTITUCIO EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA (GUAYABAL).	MENDEZ	19	6	54
6	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA SEDE INMACULADA CONCEPCION	MARACAIBO	22,2	35	54

7	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA-INSTITUTO ARMERO	SAN JORGE	20,15	11	54
8	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	CHINELA	10,1	14	54
9	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	ESMERALDA	4,1	10	54
10	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PRADERA	4	15	54
11	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PARROQUIA	4,2	14	54
12	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PLACER	10,2	14	54
13	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	CAIRO	10,2	6	54
14+	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	SOCABON	6,15	11	54
			TOTAL ESTUDIANTES	216	

2.2.2. Especificaciones de calidad: La calidad en la prestación del servicio de transporte escolar está determinada por el cumplimiento de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y legales establecidas para el servicio público de transporte terrestre automotor especial. En consecuencia, las empresas que participen en el proceso deberán garantizar que el servicio se preste en condiciones de seguridad, continuidad, oportunidad y eficiencia, conforme a la normatividad vigente.

1. Condiciones de los vehículos

Los vehículos destinados a la prestación del servicio deberán cumplir, entre otros, con los siguientes requisitos:

- Estar vinculados a una empresa de transporte terrestre automotor especial debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte.
- Contar con licencia de tránsito, SOAT, certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, tarjeta de operación vigente y demás documentos exigidos por la normativa.
- Mantener condiciones óptimas de funcionamiento mecánico, eléctrico y estructural que garanticen la seguridad de los usuarios.
- Disponer de los elementos de seguridad exigidos por la normativa, tales como cinturones de seguridad, extintor, botiquín de primeros auxilios, herramientas básicas y demás equipos reglamentarios.
- Contar con la identificación externa y la señalización correspondiente para la prestación del servicio de transporte escolar, conforme a las disposiciones expedidas por el Ministerio de Transporte.

2. Condiciones del personal operativo

La empresa deberá disponer de conductores que cumplan los requisitos legales para la prestación del servicio, entre ellos:

- Licencia de conducción vigente para la categoría correspondiente.
- Vinculación conforme a la normatividad laboral aplicable.
- Cumplimiento de los requisitos establecidos para la operación del servicio de transporte terrestre automotor especial.

- Capacitación en seguridad vial, conducción preventiva y atención de emergencias, de conformidad con las políticas internas de la empresa y la normatividad vigente.

Cuando la normatividad o las condiciones particulares del servicio lo requieran, deberá disponerse de acompañante durante la prestación del servicio de transporte escolar.

3. Seguridad en la prestación del servicio

La prestación del servicio deberá garantizar:

- El cumplimiento de las rutas y horarios establecidos por la entidad contratante.
- El ascenso y descenso de los estudiantes en lugares previamente definidos y que ofrezcan condiciones de seguridad.
- La implementación de medidas orientadas a prevenir riesgos durante la operación del servicio.
- El cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad vial y transporte escolar expedidas por las autoridades competentes.

4. Calidad en la operación

La empresa deberá garantizar:

- Disponibilidad permanente de los vehículos requeridos para la ejecución del contrato.
- Continuidad en la prestación del servicio durante el calendario académico definido por la entidad.
- Oportunidad en la atención de novedades operativas.
- Capacidad administrativa y logística para atender contingencias que puedan afectar la prestación del servicio.

5. Cumplimiento normativo

La prestación del servicio deberá realizarse de conformidad con las disposiciones que regulan el transporte terrestre automotor especial y las condiciones establecidas en los documentos del proceso de selección, garantizando el cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos, financieros y operativos exigidos por la entidad contratante.

2.2.3. Condiciones especiales de entrega:

En el transporte escolar, las condiciones especiales de entrega se refieren a las medidas de seguridad y procedimientos que garantizan el ascenso y descenso seguro de los estudiantes, así como la ubicación adecuada de las paradas. Estas condiciones son cruciales para prevenir accidentes y garantizar el bienestar de los alumnos durante su traslado desde y hacia la institución educativa.

2.3. ASPECTO LEGAL REGULATORIO:

En Colombia, el transporte escolar está regulado por diversas leyes y normas que buscan garantizar la seguridad de los estudiantes. Entre las principales normativas se encuentran el Decreto 174 de 2001, que reglamenta la contratación del servicio de transporte especial, y el Decreto 1079 de 2015, que establece las condiciones técnicas y operativas para este tipo de transporte. Las entidades encargadas de la regulación y supervisión son el Ministerio de Transporte, las Secretarías de Movilidad y las instituciones educativas, quienes trabajan en conjunto para asegurar el cumplimiento de las normas y la seguridad de los estudiantes.

Normativa Principal:

- **Decreto 174 de 2001:**
Reglamenta la contratación del servicio de transporte público terrestre automotor especial.
- **Decreto 1079 de 2015:**
Establece las condiciones técnicas y operativas del transporte especial, incluyendo el escolar.
- **Ley 105 de 1993:**

Dicta disposiciones básicas sobre el transporte y redistribuye competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

- **Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito):**
Establece normas para la circulación de vehículos, incluyendo requisitos para el transporte escolar.
- **Ley 2033 de 2020:**
Regula el transporte escolar en zonas de difícil acceso y permite contratación bajo condiciones especiales.

2.3.2. Regulación de precio:

En Colombia, la prestación del servicio de transporte escolar hace parte del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, regulado por el Decreto 1079 de 2015. No existe una tarifa única establecida por el Gobierno Nacional para la contratación del servicio de transporte escolar por parte de las entidades públicas, razón por la cual el valor del servicio debe determinarse mediante un estudio de mercado, atendiendo las condiciones propias del proceso, las características del territorio y las variables económicas que inciden en la prestación del servicio.

De conformidad con las orientaciones de Colombia Compra Eficiente para la elaboración de los estudios del sector, la Entidad debe identificar los factores que afectan el comportamiento de los precios del mercado y estructurar el presupuesto oficial con base en las condiciones reales de oferta y demanda, garantizando los principios de planeación, economía y selección objetiva.

Factores que influyen en el precio

- **Distancia:**

A mayor distancia entre las instituciones educativas y los lugares de residencia de los estudiantes, mayor será el costo de la operación, debido al incremento en los kilómetros recorridos, el tiempo de desplazamiento, el consumo de combustible y el desgaste del parque automotor.

- **Cantidad de alumnos:**

El número de estudiantes beneficiarios y la capacidad de los vehículos influyen en la distribución de los costos del servicio. Una adecuada planeación de las rutas permite optimizar la ocupación de los vehículos y mejorar la eficiencia operativa.

- **Infraestructura vial:**

El estado de la infraestructura vial constituye uno de los factores de mayor incidencia en la prestación del servicio. De acuerdo con el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la red vial colombiana está conformada por vías primarias, secundarias y terciarias, siendo estas últimas las que presentan mayores retos de transitabilidad, especialmente en zonas rurales. Las condiciones de la vía afectan los tiempos de recorrido, el consumo de combustible y los costos de mantenimiento de los vehículos.

- **Condiciones del mercado:**

La oferta de empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte terrestre automotor especial, el nivel de competencia existente en la región y la capacidad instalada de los operadores influyen en la determinación del precio del servicio.

- **Tipo de servicio:**

Las características del servicio requerido por la Entidad, tales como el número de rutas, frecuencia de operación, horarios, zonas urbanas o rurales, puntos de recogida y destino, así como las condiciones de accesibilidad, inciden directamente en la estructura de costos.

- **Condiciones del vehículo:**

El tipo de vehículo, su capacidad transportadora, antigüedad, estado mecánico y el cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas por la normatividad vigente influyen en el valor del servicio.

- **Combustible:**

El combustible representa uno de los principales componentes del costo de operación del transporte escolar. Las variaciones en los precios de la gasolina corriente y del ACPM, establecidos periódicamente por el Ministerio de Minas y Energía, impactan directamente el valor del servicio y deben ser consideradas dentro del estudio de mercado.

- **Seguro:**

Los costos asociados al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), las pólizas exigidas para la ejecución del contrato y los demás seguros requeridos por la normatividad hacen parte de la estructura económica del servicio y deben ser considerados en la determinación del presupuesto oficial.

El precio del servicio de transporte escolar está determinado por múltiples variables técnicas, económicas y operativas, entre ellas la distancia de las rutas, el número de estudiantes beneficiarios, las condiciones de la infraestructura vial, el comportamiento de los precios de los combustibles, las características del servicio requerido, el estado y capacidad de los vehículos, los costos de los seguros y las condiciones del mercado. En consecuencia, el presupuesto oficial del proceso debe fundamentarse en un estudio de mercado que refleje las condiciones reales del sector, conforme a las orientaciones de Colombia Compra Eficiente y la normativa vigente.

2.3.3. Regulación ambiental:

La regulación ambiental en el servicio de transporte escolar en Colombia se centra en minimizar el impacto ambiental de los vehículos utilizados, promoviendo prácticas sostenibles y el cumplimiento de normas de emisiones contaminantes. Se busca asegurar que los vehículos utilizados sean seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente, a través de revisiones técnico-mecánicas, cumplimiento de estándares de emisiones y fomento de la conducción eficiente.

Aspectos clave de la regulación ambiental en el transporte escolar:

- **Revisiones técnico-mecánicas y de emisiones:**

Los vehículos de transporte escolar deben someterse a revisiones técnico-mecánicas periódicas para garantizar que cumplen con las condiciones técnicas y ambientales requeridas.

2.3.4. Regulación tributaria:

La regulación tributaria aplicable al servicio de transporte escolar en Colombia está conformada por las disposiciones del Estatuto Tributario, las normas expedidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y la regulación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. Estos aspectos inciden en la estructuración de los costos del servicio y en la determinación del presupuesto oficial del proceso de contratación.

Régimen Tributario

-Impuesto sobre la Renta: Los ingresos generados por la prestación del servicio se consideran renta y, por lo tanto, están sujetos al impuesto sobre la renta. Los prestadores del servicio deben declarar estos ingresos y pagar el impuesto correspondiente según su obligación, dependiendo de los topes, según el calendario tributario.

IVA (Impuesto al Valor Agregado)

-Tarifa General: La prestación del servicio según sus ítems, es susceptible a IVA aplicándose la tarifa general del 19%. Esto significa que el prestador debe incluir este impuesto en su propuesta económica si está obligado.

-Responsabilidad del prestador: El prestador es responsable de declarar y pagar el IVA recaudado a la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales). Si está obligado.

Retenciones en la Fuente

-Retenciones: Dependiendo del monto del servicio y del tipo de contratista (persona natural o jurídica), puede haber retenciones en la fuente que deben realizarse al momento del pago. Estas retenciones son anticipos del impuesto sobre la renta.

-Tarifas de Retención: Las tarifas varían según la actividad económica y el monto, por lo que es importante consultar la normativa específica.

Obligaciones Formales

-Facturación: Los prestadores deben emitir facturas por los servicios, cumpliendo con los requisitos establecidos por la DIAN para garantizar la legalidad de las transacciones.

- Libros Contables: Es necesario llevar libros contables que registren todas las operaciones relacionadas con el servicio, lo que facilitará la declaración de impuestos.

Declaraciones Fiscales

- Declaración Anual: Los prestadores del servicio deben presentar su declaración anual de renta, donde reportan todos sus ingresos, gastos y deducciones. Según su obligación.

- Declaraciones Mensuales: Si están obligados a declarar IVA o retenciones, también deben presentar estas declaraciones mensualmente.

Beneficios Fiscales

- En algunos casos, los prestadores pueden acceder a beneficios fiscales si cumplen con ciertas condiciones, como ser empresas que promuevan prácticas sostenibles o innovadoras.

Regímenes Especiales:

- Algunas empresas pueden calificar para regímenes especiales de tributación, como el régimen simple de tributación, que busca facilitar el cumplimiento tributario para pequeños contribuyentes. Esto puede aplicar a trabajadores independientes o pequeñas empresas que ofrecen servicios de logística.

Municipal: Todos los pagos están supeditados a los descuentos tributarios según Ley 2010 del 27 de diciembre de 2019, acorde a las responsabilidades, calidades y tributos a las que se encuentre obligado en el registro único tributario. Así como los gravámenes financieros. El Municipio realizará el descuento total de la suma equivalente a la acusación por concepto de estampillas, conforme a lo ordenado en el Estatuto de Rentas del municipio de Armero Guayabal, adoptado por el acuerdo 015 del 31 de agosto de 2020, serán asumidos a partir del valor total del contrato.

2.3.5. Normas técnicas colombianas, acuerdos o normas internacionales: En Colombia, la prestación del servicio de transporte escolar se encuentra regulada por un conjunto de disposiciones técnicas, operativas y de seguridad que buscan garantizar la protección de los estudiantes durante su desplazamiento hacia y desde las instituciones educativas. Estas normas establecen las condiciones que deben cumplir las empresas habilitadas, los vehículos, los conductores y la operación del servicio.

Normativa nacional:

- Decreto 1079 de 2015

Reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y establece las condiciones para la habilitación de las empresas, la vinculación de los vehículos, la expedición de la tarjeta de operación y los requisitos para la prestación del servicio de transporte escolar.

• **Decreto 431 de 2017** (incorporado al Decreto 1079 de 2015)

Establece las condiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar y las medidas de seguridad que deben observar las empresas transportadoras.

• **Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito**

Regula las normas de circulación, las obligaciones de conductores y propietarios de vehículos, los límites de velocidad y las condiciones de seguridad vial aplicables al transporte de estudiantes.

• **Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte**

Compila y actualiza la reglamentación del transporte terrestre automotor especial, incluyendo aspectos relacionados con la documentación, operación y condiciones técnicas de los vehículos.

Requisitos técnicos para la prestación del servicio

• **Revisión técnico-mecánica**

Los vehículos destinados al transporte escolar deberán contar con el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, garantizando que se encuentran en condiciones óptimas para circular.

• **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**

Todos los vehículos deberán contar con SOAT vigente durante toda la ejecución del contrato.

• **Tarjeta de operación**

Los vehículos deberán disponer de tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad competente, requisito indispensable para prestar el servicio público de transporte especial.

• **Licencia de conducción**

Los conductores deberán contar con licencia de conducción vigente para la categoría correspondiente y cumplir los requisitos establecidos por la normatividad del transporte.

• **Elementos de seguridad**

Los vehículos deberán disponer, entre otros, de:

- Cinturones de seguridad para todos los ocupantes.
- Botiquín de primeros auxilios.
- Extintor con carga vigente.
- Herramienta básica y equipo de carretera.
- Dispositivo de señalización reglamentaria para transporte escolar.
- Salidas de emergencia en correcto funcionamiento.

• **Condiciones del vehículo**

El parque automotor deberá mantenerse en adecuado estado mecánico, eléctrico y estructural, garantizando el correcto funcionamiento de los sistemas de frenos, dirección, suspensión, iluminación y demás componentes de seguridad.

• **Velocidad y seguridad vial**

Los conductores deberán cumplir los límites de velocidad establecidos en el Código Nacional de Tránsito y adoptar las medidas de conducción preventiva exigidas para el transporte de estudiantes, priorizando la seguridad de los usuarios durante toda la operación.

• **Mantenimiento preventivo**

Las empresas deberán ejecutar programas de mantenimiento preventivo y correctivo que garanticen la disponibilidad y seguridad de los vehículos durante la ejecución del contrato.

Recomendaciones técnicas

- Implementar sistemas de seguimiento y control de rutas (GPS), cuando la operación lo permita.
- Capacitar periódicamente a los conductores en conducción defensiva, atención de emergencias y seguridad vial.
- Mantener protocolos para el ascenso y descenso seguro de los estudiantes.
- Verificar permanentemente la vigencia de la documentación del vehículo y del conductor.
- Realizar inspecciones periódicas al estado de los vehículos antes de iniciar la operación diaria.

La calidad del servicio de transporte escolar depende del estricto cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad previstas en la normatividad vigente. Aspectos como la revisión técnico-mecánica, la vigencia del SOAT y de la tarjeta de operación, el estado del parque automotor, el respeto por los límites de velocidad, el mantenimiento preventivo y la idoneidad de los conductores constituyen elementos fundamentales para garantizar una prestación segura, continua y eficiente del servicio.

2.3.6. Otros aspectos:

Uso obligatorio documentos tipo:

Los Documentos Tipo son documentos obligatorios para las entidades estatales que adelanten procesos de contratación pública. Estos documentos son adoptados por el Gobierno Nacional, que incluyen las condiciones habilitantes, factores técnicos, económicos y otros factores de escogencia de carácter obligatorio para las Entidades Estatales sometidas al régimen general de contratación pública respecto de un tipo de contrato determinado.

Que, una vez consultada la agencia de Colombia Compra Eficiente, encontramos a la fecha los siguientes documentos tipo:

DOCUMENTOS TIPO

Última actualización
Septiembre 11, 2024 - 15:15

La Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- en ejercicio de su función de desarrollar, implementar y difundir las políticas públicas, planes, programas, normas, instrumentos y herramientas que faciliten las compras y contratación pública del Estado y promuevan las mejores prácticas, pone a disposición de los interesados, lo siguiente:

- 01. Documentos tipo infraestructura de transporte
- 02. Documentos tipo infraestructura de agua potable y saneamiento básico
- 03. Documentos tipo de gestión catastral con enfoque multipropósito
- 04. Documentos tipo de licitación de obra pública para proyectos de infraestructura social
- 05. Modificaciones a los documentos tipo
- 06. Documento tipo para la contratación directa de conversas solidarias para la ejecución de obras hasta la menor cuantía con departamentos de atención comunal
- 07. Documento Tipo de concurso de méritos para contratar la intervención de obras públicas de infraestructura social, que agrupa los sectores de educación, salud, cultura, recreación y deporte

Que, según las actividades a desarrollar en el presente proceso, el mismo no se encuentra establecido en ninguno de los documentos tipo establecidos a la fecha.

Uso obligatorio acuerdos marco de precio o de instrumentos de agregación de demanda: Los Acuerdos Marco son herramientas de agregación de demanda que permiten a las Entidades adquirir de manera ágil los Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes. Colombia Compra Eficiente es la entidad encargada de “Diseñar, organizar y celebrar los Acuerdos Marco de Precios y demás mecanismos de agregación de demanda” y, en consecuencia, es quien debe adelantar los Procesos de Contratación para los Instrumentos de Agregación de Demanda y además es la encargada de la administración. El Municipio de Armero Guayabal se permite consultar los diferentes Acuerdos Marco de precio (AMP) o Instrumentos de Agregación de Demanda (IAD), que se encuentran activos para su uso y según la necesidad, en la tienda virtual del estado colombiano (TVEC), de los diferentes bienes y servicios de características técnicas uniformes y de uso común.

A continuación, se realiza la consulta de los Acuerdos Marco vigentes y próximos.

➤ Acuerdo Marco de Precios de Confecciones y Calzado N/A
➤ Acuerdo Marco de Servicios BPO III N/A
➤ Acuerdo Marco de Servicios de Conectividad IV N/A
➤ Acuerdo Marco para el Suministro de Combustible de Aviación II N/A
➤ Catálogo de Panela, aromáticas e infusiones N/A
➤ Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II N/A
➤ Uniformes para Labor y Usos Varios N/A
➤ Servicio Integral de Aseo y Cafetería IV N/A
➤ Acuerdo Marco para el suministro de Combustible Nacional III N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de Productos y Servicios Electrónicos y Digitales de Confianza N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de servicios de Nube Privada IV N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de servicios de apoyo al Modelo de Gestión Territorial N/A
➤ Acuerdo Marco para el suministro, adquisición y dispensación de medicamentos N/A
➤ Acuerdo Marco de Sistemas Fotovoltaicos de Generación y Almacenamiento N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de Ayudas Humanitarias N/A
➤ Adquisición de Maquinaria Amarilla y Agrícola N/A
➤ Adquisición de Elementos para la Primera Infancia y Educación N/A
➤ Compraventa y/o Suministro de Alimentos y Medicamentos para Animales. N/A
➤ Compra y Alquiler de Computadores y Periféricos - ETP III N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de Material de Intendencia y Materia Prima N/A
➤ Compraventa y/o suministro de materiales de construcción y ferretería N/A
➤ Adquisición de Equipos Biomédicos II N/A
➤ Acuerdo Marco para la adquisición de imágenes por plataformas satelitales y aerotransportadas N/A
➤ Servicios de Nube Pública IV N/A
➤ Tratamiento de Pacientes con Enfermedad Renal Crónica II N/A
➤ Suministro de Servicios de Impresión II N/A
➤ Sistemas Fotovoltaicos y sus elementos N/A
➤ Material de intendencia II N/A

➤ Catálogo Servicio de Desinfección – IAD Emergencia COVID-19 N/A
➤ SOAT III N/A
➤ Soluciones de Video vigilancia y sus Mantenimientos N/A
➤ Tratamiento de la Hemofilia II y otros Trastornos de Coagulación N/A
➤ Dotaciones de vestuario de Calle III N/A
➤ Elementos para la Atención, Prevención y Mitigación del Riesgo y de Emergencias N/A
➤ Suministro de elementos de Material Pedagógico y la entrega de los mismos a nivel nacional N/A
➤ Adquisición de (i) Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo incluidas Autopartes y Mano de Obra; y (ii) Adquisición de autopartes N/A No se encuentra las especificaciones que requiere la entidad.
➤ Consumibles de Impresión II N/A
➤ Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros N/A
➤ Servicios de BPO II N/A
➤ Software Empresarial N/A
➤ Servicios de Conectividad III N/A
➤ Suministro de Combustible de Aviación N/A
➤ Contratación de Mesa de Servicio II N/A
➤ Vehículos III N/A
➤ Nube Privada III N/A
➤ Aseo y cafetería III N/A
➤ Nube pública III N/A
➤ Dotaciones escolares II N/A
➤ Compra o alquiler de Equipos Tecnológicos y Periféricos II N/A
➤ Seguros de vehículos II N/A
➤ Motocicletas, cuatrimotos y motocarros II N/A
➤ Adquisición de productos derivados del papel, cartón y corrugado N/A
➤ Adquisición de panela N/A
➤ Tiquetes aéreos II N/A
➤ Nube pública II N/A
➤ Combustible Nacional N/A
➤ Servicios BPO N/A
➤ Microsoft II N/A
➤ Adquisición de equipos biomédicos N/A
➤ Google II N/A
➤ Elementos para emergencias N/A
➤ Vehículos blindados II N/A
➤ Adquisición de computadores y periféricos N/A
➤ Tratamiento de VIH N/A
➤ Refrigerios PAE Bogotá N/A

➤ Tratamiento de enfermedad renal crónica N/A
➤ Consumibles de impresión N/A
➤ Dotaciones de vestuario II N/A
➤ Servicios de impresión N/A
➤ Aseo y cafetería II N/A
➤ Tratamiento de hemofilia N/A
➤ Servicios de distribución N/A
➤ Intermediarios de seguros N/A
➤ Nube privada II N/A
➤ Conectividad II N/A
➤ Motocicletas, cuatrimotos y motocarros N/A
➤ Dotaciones escolares N/A
➤ Papelería II N/A
➤ Material de intendencia N/A
➤ Dotaciones de vestuario N/A
➤ Aseo y cafetería N/A
➤ Arriendo ETP N/A
➤ Google N/A
➤ Microsoft N/A
➤ Centro de contacto N/A
➤ Nube pública N/A
➤ Centro de datos / Nube privada N/A
➤ Conectividad N/A
➤ Tiquetes aéreos N/A
➤ Seguros de vehículos N/A
➤ Acuerdo Marco de SOAT N/A
➤ Blindaje N/A
➤ Vehículos blindados N/A
➤ Vehículos II N/A
➤ Combustible N/A

Los mecanismos de agregación de demanda permiten al Estado obtener mayor valor por dinero en el sistema de contratación pública al eliminar costos de intermediación y al hacer más ágil y simple los procesos de contratación.

A continuación, se realiza la consulta de los mecanismos de agregación de demanda vigentes y próximos:

➤ IAD Alimentos Perecederos y No Perecederos para Consumo Humano N/A
➤ IAD-Adquisición de Medicamentos de Control Especial Monopolio del Estado III N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda -IAD/SDA para compras a la Economía Popular - Servicios Generales

N/A
➤ Instrumento de Agregación mediante Sistema Dinámico de Adquisición (IAD/SDA) para la Dispersión de Recursos Sociales a través de las entidades vigiladas por la Superfinanciera. N/A
➤ IAD/SDA de Software por Catálogo II N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda para compras a la Economía Popular – Alimentos y Elementos Básicos de Aseo de uso personal N/A
➤ Dotaciones Escolares III N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda para compras a la Economía Popular – Consumibles de Impresión N/A
➤ Instrumento de Agregación de demanda para los Servicios Exclusivos del Operador Postal Oficial N/A
➤ Catálogo de Café Social proveniente de Pequeños Productores N/A
➤ Catálogo para la Adquisición de Canastas Populares de Productos Agropecuarios en el Departamento de Nariño. N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda para compras a MiPyme hasta por el monto de la mínima cuantía N/A
➤ Catálogo de Materiales de Construcción y Ferretería derivado del IAD MIPYMES N/A
➤ IAD para el Suministro de alimentos para la operación del Programa de Alimentación Escolar – PAE por parte de la Secretaría de Educación del Distrito – SED 4ta Generación N/A
➤ IAD Servicio de Recepción, Almacenamiento, Ensamble y Distribución de Refrigerios Escolares IV N/A
➤ IAD Servicios Financieros III N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda para la Compraventa y/o suministro de Material Vegetal de Propagación N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda para contratar el Servicio de Transporte por Vuelos Chárter. N/A
➤ Catálogo ayudas humanitarias – IAD Emergencia COVID-19 N/A
➤ Instrumento de Agregación de Demanda Emergencia COVID-19 N/A
➤ Adquisición de Medicamentos de Control Especial de Monopolio del Estado II N/A
➤ Catálogo Cadena de Frío – IAD Emergencia COVID-19 N/A
➤ IAD Servicio de Recepción Almacenamiento Ensamble y Distribución de Refrigerios Escolares para la Operación del PAE III N/A
➤ IAD para el suministro de alimentos para la operación del PAE por parte de Secretaría de Educación del Distrito III N/A
➤ IAD de Servicios Postales de Pago N/A
➤ Catálogo para elementos de emergencia y material pedagógico para entidades del sector educativo – IAD Emergencia COVID-19 N/A
➤ Software por catálogo N/A
➤ IAD Servicios financieros II N/A
➤ IAD para el suministro de alimentos para la operación del PAE por parte de la SED N/A
➤ Servicios Renata N/A
➤ Almacenamiento, ensamble y distribución de refrigerios escolares en Bogotá II N/A
➤ Video-vigilancia ciudadana N/A
➤ Servicio de almacenamiento, ensamble y distribución de refrigerios escolares en Bogotá PAE N/A
➤ Edición y distribución de material pedagógico N/A

➤ Acceso a banda ancha en municipios N/A
➤ PAE N/A
➤ Servicios financieros N/A
➤ ArcGIS N/A
➤ Servicios Oracle N/A

Que, revisada la Tienda Virtual del Estado Colombiano, se evidenció que existió el Acuerdo Marco de Precios para el Transporte Especial de Pasajeros II – CCE-144-2023, derivado del Proceso CCENEG-068-01-2022, cuya vigencia estuvo comprendida entre el 3 de abril de 2023 y el 2 de octubre de 2025. No obstante, al momento de estructurar el presente proceso de contratación dicho Acuerdo Marco ya no se encuentra vigente, razón por la cual no es posible adelantar la contratación a través de este instrumento de agregación de demanda. En consecuencia, la Entidad procederá a adelantar el proceso de selección conforme a las modalidades previstas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, de acuerdo con la naturaleza y cuantía del contrato.



Acuerdo Marco Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II

CCE-144-2023

Número de Proceso: CCENEG-068-01-2022
De Abril 3, 2023 hasta Octubre 2, 2025

3. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO

3.1 DEMANDA

4.1. ¿COMO HA ADQUIRIDO LA ENTIDAD ESTATAL EN EL PASADO?

De acuerdo con el análisis del histórico de la contratación realizado por la Entidad, se evidenció la ejecución de procesos contractuales con características y objeto similares al del presente proceso durante las vigencias 2024, 2025 y 2026, información verificada a través de la plataforma SIA OBSERVA. El análisis de dichos antecedentes permitió identificar las condiciones de contratación, los valores contratados, los plazos de ejecución y las especificaciones técnicas utilizadas en procesos análogos, constituyendo un referente para la estructuración del presente estudio del sector y la determinación de las condiciones del proceso contractual.

PROYECTO	ENTIDAD	YUJALBA POR	CONTRATO	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO	MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	CONDICIONES DE CONTRATACIÓN	VALOR DEL CONTRATO	CONDICIONES DE CONTRATACIÓN	MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	CONDICIONES DE CONTRATACIÓN	VALOR DEL CONTRATO	CONDICIONES DE CONTRATACIÓN	MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	CONDICIONES DE CONTRATACIÓN
20230002	ALCALDÍA ARMERO GUAYABAL	CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LA POBLACIÓN QUE HABITA EN LAS ZONAS RURALES DE LA ENTIDAD	101-2023	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LA POBLACIÓN QUE HABITA EN LAS ZONAS RURALES DE LA ENTIDAD	2.048.000.000	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	2.048.000.000	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	2.048.000.000	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA
20230003	ALCALDÍA ARMERO GUAYABAL	CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LA POBLACIÓN QUE HABITA EN LAS ZONAS RURALES DE LA ENTIDAD	202-2023	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA LA POBLACIÓN QUE HABITA EN LAS ZONAS RURALES DE LA ENTIDAD	2.048.000.000	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	2.048.000.000	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	2.048.000.000	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA	SELECCIÓN PERMANENTE	CONTRATACIÓN DE MENOR CUANTÍA

4.2 ¿COMO ADQUIEREN LAS ENTIDADES ESTATALES Y LAS EMPRESAS PRIVADAS?

La entidad identificó, a través de la consulta de datos recopilados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, que otras entidades públicas del orden territorial han contratado servicios de transporte escolar en la modalidad de transporte terrestre automotor especial similares a los pretendidos en la presente contratación, filtrando los siguientes parámetros:

PARÁMETRO	CONDICIÓN
RANGO DE AÑOS:	2020 A 2026
CATEGORÍA:	78 11 18 00
DEPARTAMENTO DE LA ENTIDAD:	Tolima
PLATAFORMA:	SECOP I – SECOP II
MODALIDAD DE SELECCIÓN:	Todas

La información presentada corresponde al comportamiento del gasto público y la cantidad de contratos registrados en la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, con datos consolidados entre 2020 y 2026 para el departamento del Tolima.

1. Valor Total Contratado

Durante el periodo analizado se registra un valor acumulado de \$ 6.212.125.541.637, correspondiente a los procesos contractuales reportados en las plataformas SECOP I y SECOP II.

2. Comportamiento del Gasto Anual

Se observa que los años con mayor ejecución presupuestal corresponden a 2022, 2023 y 2025, superando cada uno el billón de pesos en contratación. Las vigencias 2020 y 2021 presentan valores inferiores en comparación con los años posteriores, mientras que 2026 refleja una cifra menor por tratarse de un periodo parcial.

3. Comportamiento del Gasto Mensual

A nivel mensual se evidencian variaciones significativas en la ejecución de recursos, con meses que superan los \$0,2 y \$0,3 billones, concentrando mayores niveles de contratación en determinados periodos del año.

4. Cantidad Total de Contratos

En el periodo analizado se han suscrito 33.609 contratos, lo que refleja una dinámica contractual constante por parte de las entidades territoriales.

5. Cantidad de Contratos por Año

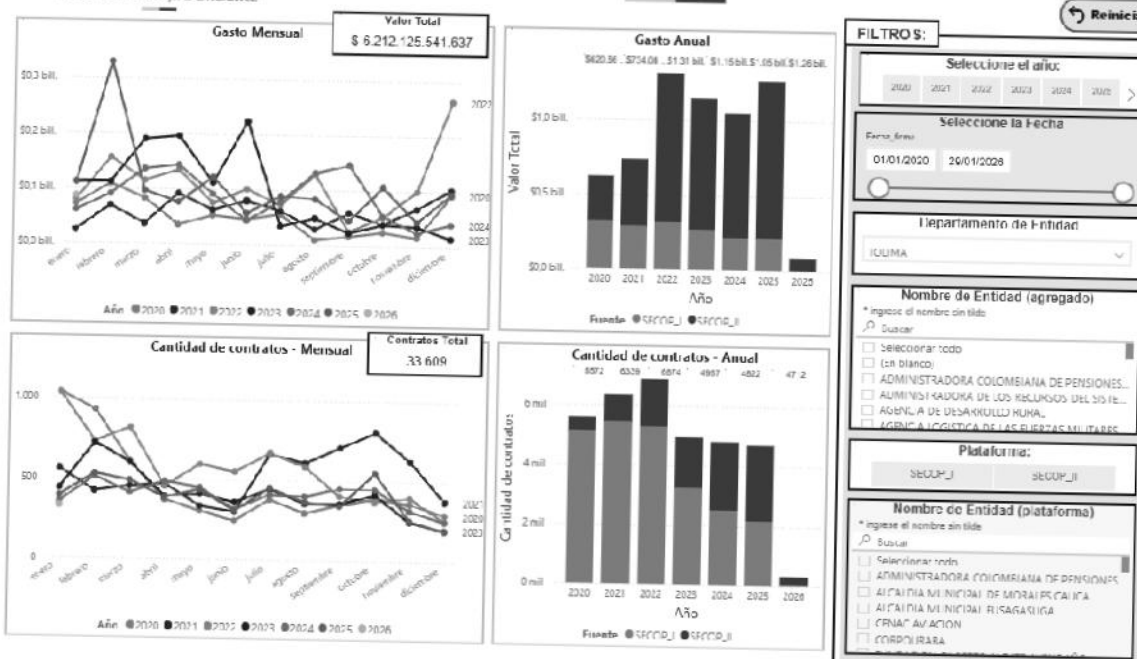
Los mayores volúmenes contractuales se registran entre 2020 y 2022, con cifras superiores a los 5.000 contratos anuales. En los años 2023, 2024 y 2025 se observa una reducción progresiva en el número de contratos celebrados, mientras que 2026 presenta un volumen bajo por encontrarse en ejecución.

En términos generales, los datos reflejan una alta dinámica contractual y una ejecución presupuestal significativa en el periodo analizado, lo que permite establecer referentes objetivos para la estructuración y planeación de nuevos procesos de contratación.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Atrás

Reiniciar



En cuanto a los datos relacionados con el valor total estimado contratado, el número de contratos adjudicados y el origen territorial de los proveedores.

El panel permite identificar la concentración del mercado en términos de recursos adjudicados y volumen contractual, así como la distribución geográfica de los proveedores que han participado en los procesos de contratación. A partir de esta información se pueden establecer referentes sobre los principales actores del mercado, su nivel de participación y la dinámica competitiva existente en el periodo analizado

1. Valor Total Estimado Contratado

El valor total estimado adjudicado a proveedores asciende a \$6,21 billones, lo que refleja un volumen significativo de recursos contratados en el periodo analizado.

2. Número Total de Contratos

Se registran aproximadamente 33,61 mil contratos adjudicados a diferentes proveedores, evidenciando una amplia participación del mercado.

3. Principales Proveedores por Valor Contratado

Entre los proveedores con mayor valor estimado adjudicado se encuentran:

- CORREAGRO, con un valor superior a \$0,2 billones.
- OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE SAS, con un valor cercano a \$0,15 billones.
- NEORIENTING SAS y TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA, con valores superiores a \$0,1 billones.

Estos proveedores concentran una proporción importante del total contratado.

4. Proveedores con Mayor Número de Contratos

En términos de cantidad de contratos adjudicados, se destacan:

- TRANSPORTES ESPECIALES SANTURBAN SAS, con cerca de 200 contratos.
- CALIDAD TOTAL SAS, con aproximadamente 150 contratos.
- TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA y EXPRESO BRASILIA SA, con cifras superiores a 100 contratos cada uno.

Esto evidencia una alta recurrencia contractual de ciertos operadores.

5. Origen de los Proveedores por Valor

La mayor concentración del valor contratado proviene de:

- Distrito Capital de Bogotá, con aproximadamente 22,82% del total (cerca de \$915.99 mil millones).
- Antioquia, con alrededor del 14% del total.
- Valle del Cauca, con cerca del 12,79%.

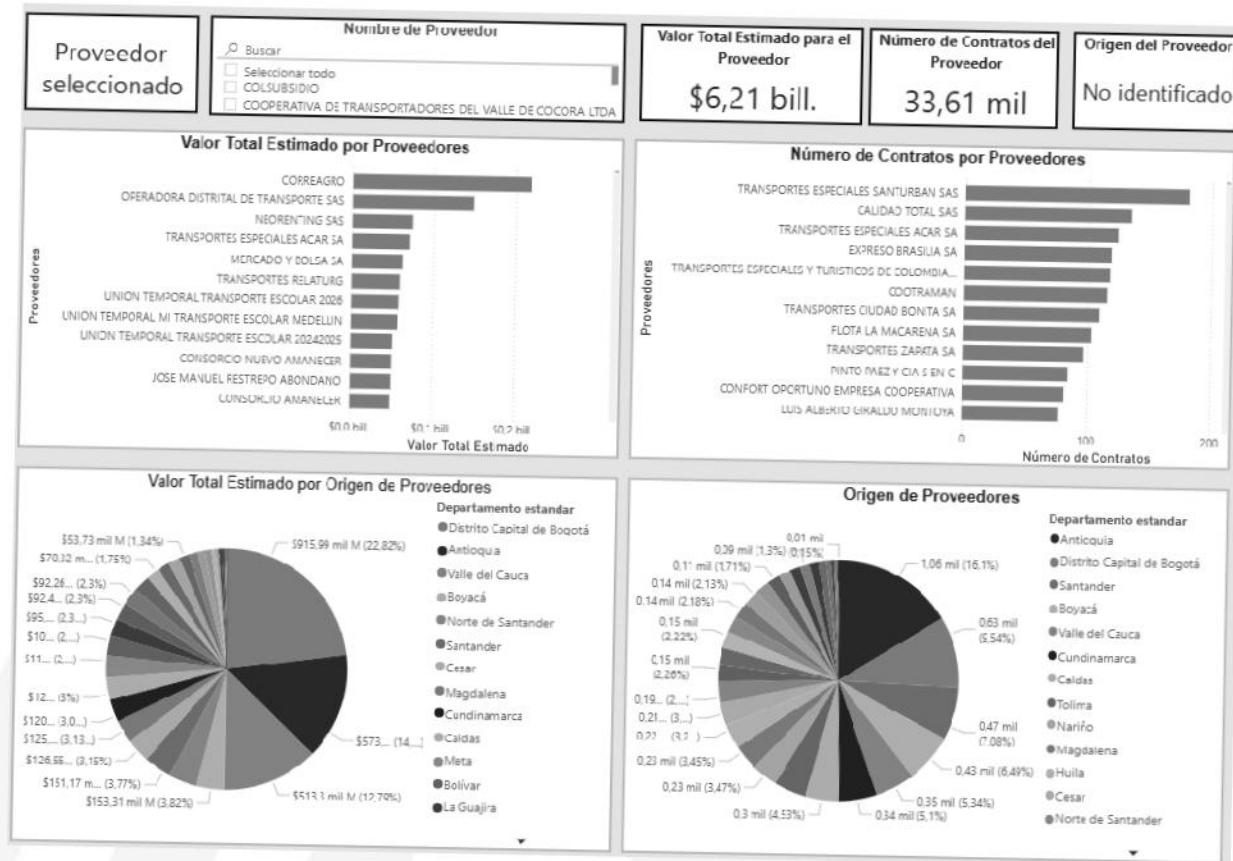
Otros departamentos presentan participaciones individuales menores al 5%.

6. Origen de los Proveedores por Número de Contratos

En términos de cantidad de contratos, los departamentos con mayor participación son:

- Antioquia, con aproximadamente 16,1% del total.
- Distrito Capital de Bogotá, con cerca del 9,5%.
- Santander, con alrededor del 7%.

Los demás departamentos presentan participaciones distribuidas entre el 1% y el 6%.



En cuanto a los datos relacionados con el origen internacional de los proveedores y el valor total estimado por modalidad de selección, el panel permite identificar la concentración de los recursos según la procedencia de los contratistas y la forma de adjudicación empleada en los procesos contractuales.

A partir de esta información se evidencian patrones de participación en términos de valor contratado y número de contratos, así como el peso relativo de cada modalidad de selección en la estructuración del mercado durante el periodo analizado.

1. Origen de Proveedores – Nivel Internacional

El análisis del origen de los proveedores evidencia una marcada concentración en proveedores nacionales, tanto en valor contratado como en número de contratos.

- Proveedores nacionales:
Representan prácticamente la totalidad del valor adjudicado (cerca de los \$5 billones) y concentran alrededor de 20 mil contratos, lo que demuestra una fuerte dependencia del mercado interno.
- Proveedores extranjeros:
Presentan una participación marginal, con un valor y número de contratos significativamente inferiores frente al componente nacional, reflejando una baja incidencia de contratación internacional en el periodo evaluado.

Este comportamiento sugiere que la dinámica contractual se desarrolla principalmente dentro del ámbito nacional, con escasa apertura o necesidad de proveedores del exterior.

2. Valor Total Estimado por Modalidad de Selección

El valor total estimado se distribuye de manera diferenciada según la modalidad general de selección:

- Competitiva:
Registra el mayor volumen de recursos, con aproximadamente \$4,23 billones, consolidándose como el principal mecanismo de adjudicación. En esta categoría se agrupan modalidades como licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y mínima cuantía, evidenciando un predominio de esquemas con concurrencia plural de oferentes.
- Especial:
Presenta un valor cercano a \$1,08 billones, lo que indica una participación relevante aunque considerablemente menor frente a la modalidad competitiva.
- Directa:
Alcanza aproximadamente \$0,9 billones, reflejando una participación intermedia en términos de recursos adjudicados.
- Enajenación:
Registra un valor prácticamente nulo o marginal dentro del periodo analizado.

3. Análisis de Concentración por Modalidad

La información evidencia una alta concentración del valor contratado en la modalidad competitiva, lo cual sugiere una orientación institucional hacia procesos con mayor pluralidad de oferentes y condiciones de transparencia.

En contraste, aunque la contratación directa representa una proporción significativa, su peso es considerablemente menor frente a los mecanismos competitivos, lo que podría interpretarse como un equilibrio entre eficiencia administrativa y garantía de competencia.

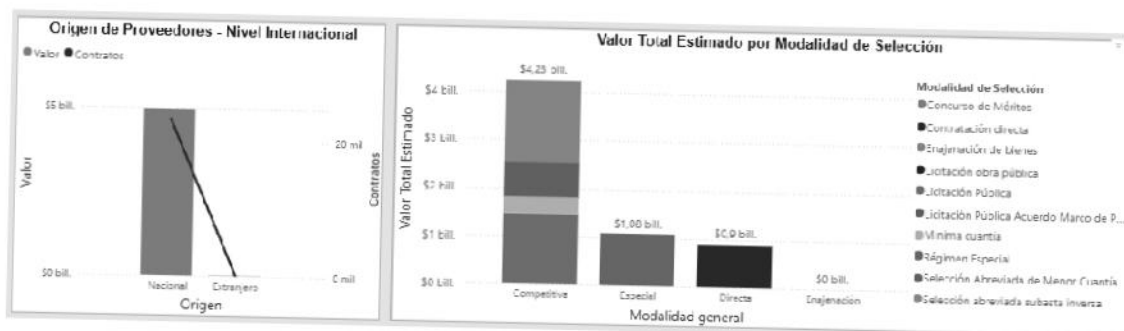
4. Consideraciones sobre la Dinámica Contractual

- El mercado presenta predominio de proveedores nacionales, con mínima participación extranjera.
- La modalidad competitiva concentra la mayor parte de los recursos, lo que fortalece la percepción de apertura y

conurrencia en el proceso contractual.

- Las modalidades especial y directa complementan la estructura contractual, pero sin desplazar el liderazgo del esquema competitivo.

En conjunto, el panel refleja un mercado con fuerte arraigo nacional y con una estructura de adjudicación mayoritariamente sustentada en mecanismos de selección competitiva.



4.3. OFERTA

Según la consulta de datos recopilados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, se identificó la participación de proveedores que han ofertado y ejecutado contratos relacionados con la prestación del servicio de transporte escolar, similares al objeto de la presente contratación, filtrando los siguientes parámetros:

PARÁMETRO	CONDICIÓN
RANGO DE AÑOS:	2020 A 2026
CATEGORÍA:	78 11 18 00
DEPARTAMENTO DE LA ENTIDAD:	Tolima
PLATAFORMA:	SECOP I – SECOP II
MODALIDAD DE SELECCIÓN:	Todas

En cuanto a los datos consolidados en el panel “Análisis de la Oferta”, se examinan las variables relacionadas con el valor total contratado, el comportamiento mensual y anual del gasto, así como la cantidad de contratos adjudicados, permitiendo identificar la dinámica del mercado en el periodo 2020–2026 para la categoría analizada (transporte de pasajeros).

1. Valor Total Contratado

El valor total acumulado asciende a \$90.221.596.317, lo que evidencia un volumen significativo de recursos destinados a esta categoría contractual durante el periodo analizado.

2. Gasto Mensual

El comportamiento mensual presenta variaciones importantes entre vigencias, destacándose:

- Picos significativos en determinados meses (especialmente entre marzo y mayo en algunas vigencias).
- Tendencia de estabilización en el segundo semestre.
- Fluctuaciones que reflejan estacionalidad en la contratación, posiblemente asociada a calendarios académicos o periodos operativos específicos del servicio.

Esto sugiere que la ejecución contractual no es lineal, sino que responde a necesidades puntuales durante el año.

3. Gasto Anual

El análisis anual evidencia:

- Crecimiento progresivo desde 2020 hasta 2024.
- 2024 como el año de mayor ejecución presupuestal, superando los \$25 mil millones aproximadamente.
- Disminución moderada en 2025.
- 2026 con información parcial, reflejando una ejecución aún incipiente.

La mayor concentración del gasto se presenta en las vigencias 2023 y 2024, lo que indica una expansión del mercado en ese periodo.

4. Cantidad Total de Contratos

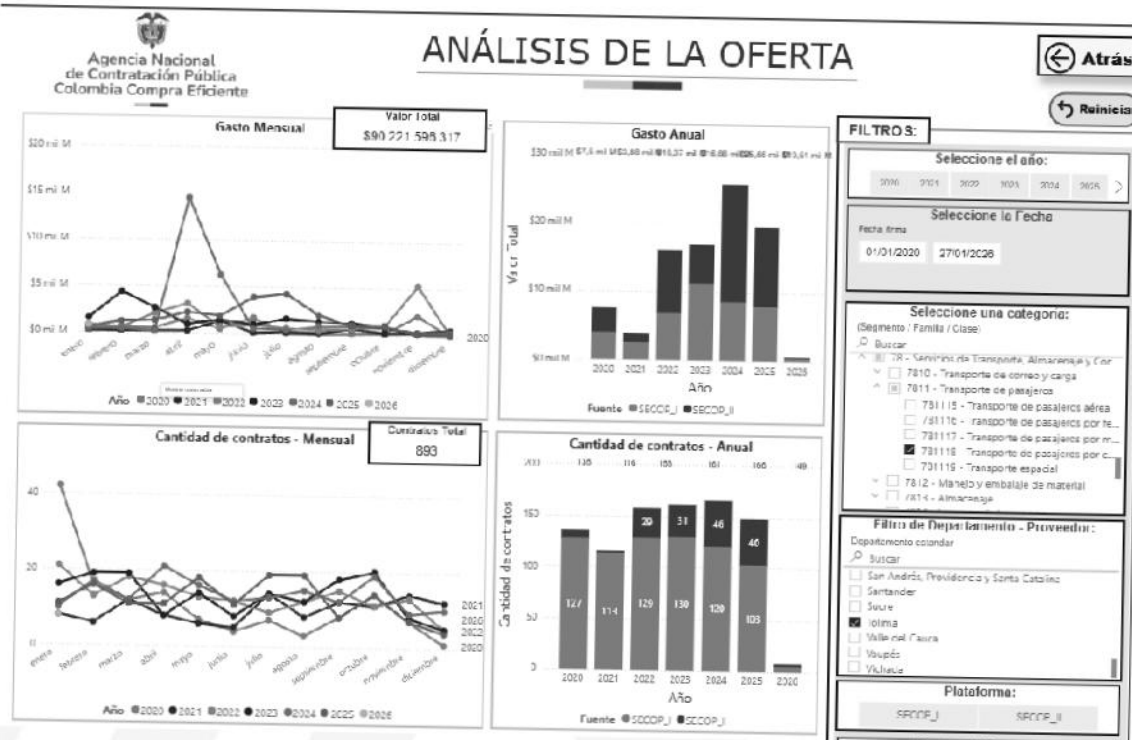
Se registran 893 contratos adjudicados durante el periodo evaluado, lo que demuestra una participación amplia de oferentes y una dinámica contractual constante.

5. Cantidad de Contratos – Comportamiento Anual

El número de contratos por año muestra:

- 2020: 135 contratos
- 2021: 116 contratos
- 2022: 158 contratos
- 2023: 161 contratos
- 2024: 166 contratos (mayor volumen)
- 2025: 149 contratos
- 2026: cifra mínima por vigencia en curso

Se observa una tendencia creciente entre 2021 y 2024, seguida de una leve reducción en 2025.



En cuanto a los datos relacionados con el valor total de la contratación, el número de proveedores y la distribución del valor estimado por proveedor, el panel permite identificar el nivel de concentración del mercado, la pluralidad de oferentes y la participación individual dentro del total contratado en la categoría analizada (transporte de pasajeros).

La información consolidada facilita evaluar si el mercado presenta alta concentración en pocos operadores o si, por el contrario, existe una distribución más equilibrada del valor adjudicado.

1. Valor Total de la Contratación

El valor total contratado asciende a \$90,22 mil millones, lo que confirma un volumen significativo de recursos ejecutados en el periodo evaluado.

2. Número de Proveedores

Se identifican 164 proveedores que han participado y ejecutado contratos en la categoría objeto de análisis, lo que evidencia:

- Existencia de pluralidad de oferentes.
- Un mercado con capacidad operativa amplia.
- Competencia efectiva en términos de participación empresarial.

3. Número Total de Contratos

Se registran 893 contratos adjudicados, lo que demuestra:

- Alta recurrencia contractual.
- Fragmentación de la contratación en múltiples procesos.
- Dinámica constante del mercado durante el periodo analizado.

4. Valor Total Estimado por Proveedor

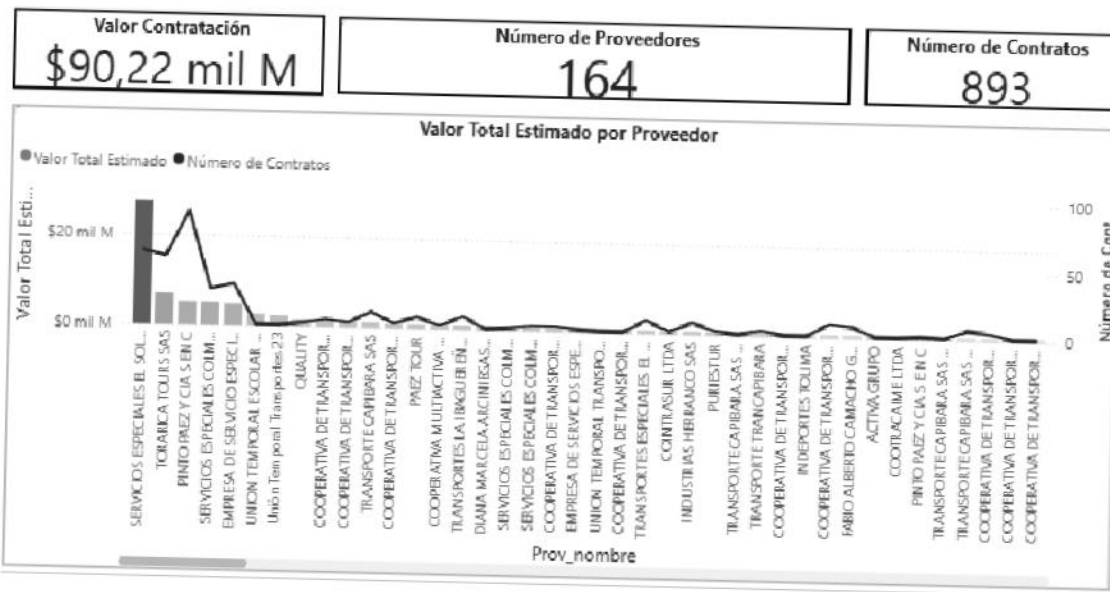
El gráfico de distribución evidencia una concentración moderada del valor contratado en algunos proveedores, destacándose:

- Uno o dos operadores con valores significativamente superiores (superiores a \$20 mil millones).
- Un segundo grupo de proveedores con valores intermedios.
- Un amplio conjunto de operadores con participaciones individuales menores, pero con presencia recurrente en número de contratos.

Asimismo, la línea correspondiente al número de contratos muestra que algunos proveedores, aunque no concentran el mayor valor económico, sí presentan alta frecuencia contractual, lo que indica especialización o recurrencia en procesos de menor cuantía.

5. Análisis de Concentración del Mercado

- El mercado no se encuentra monopolizado, dado que participan 164 proveedores.
- Sin embargo, existe cierta concentración del valor en los principales operadores, lo que es común en sectores de transporte especializado donde algunos actores cuentan con mayor capacidad instalada.
- La diferencia entre valor contratado y número de contratos sugiere coexistencia de contratos de alta cuantía adjudicados a pocos proveedores y múltiples contratos de menor valor distribuidos entre varios operadores.



En cuanto a los datos relacionados con la pluralidad de oferentes en SECOP II y la distribución del valor estimado por modalidad de selección, el panel permite evaluar el nivel de competencia efectiva en los procesos contractuales y la forma en que se estructuran los recursos adjudicados.

La información evidencia tanto el comportamiento de la concurrencia de oferentes como la concentración del valor según el mecanismo de selección empleado.

1. Cantidad de Contratos con Proveedores Plurales en SECOP II

Se registran 893 contratos (100%) clasificados como "no plural", lo que indica que en la totalidad de los procesos analizados se presentó un único oferente adjudicatario.

Este comportamiento refleja:

- Baja concurrencia efectiva de múltiples proponentes.
- Posible especialización del mercado.
- Procesos en los cuales, aun cuando la modalidad sea competitiva, solo se presenta una oferta válida.

2. Valor de Contratos con Proveedores Plurales en SECOP II

El valor total contratado asciende a \$90,22 mil millones (100%) bajo condición "no plural", lo que confirma que la totalidad de los recursos adjudicados corresponde a procesos con un solo oferente.

Esto evidencia que la ausencia de pluralidad no solo se presenta en cantidad de contratos, sino también en términos de valor económico.

3. Valor Total Estimado por Modalidad de Selección

La distribución del valor por modalidad general es la siguiente:

- Competitiva: aproximadamente \$80,26 mil millones, concentrando la mayor parte de los recursos.
- Especial: alrededor de \$8,26 mil millones.
- Directa: cerca de \$1,7 mil millones.

Dentro de la modalidad competitiva se agrupan mecanismos como licitación pública, selección abreviada y mínima cuantía, los cuales concentran el grueso del presupuesto ejecutado.

4. Análisis de la Dinámica Competitiva

Aunque la modalidad competitiva concentra más del 85% del valor contratado, la ausencia de pluralidad de oferentes sugiere:

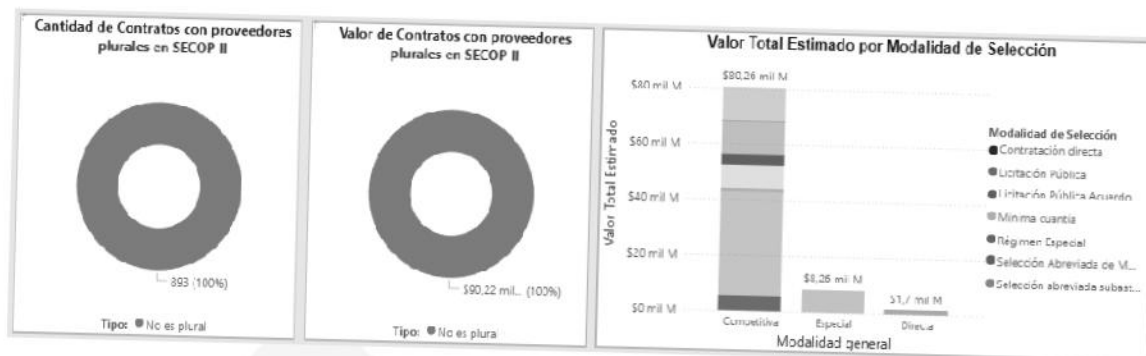
- Limitaciones en la concurrencia real del mercado.
- Posible concentración técnica o geográfica de los operadores.
- Condiciones habilitantes o de experiencia que restringen la participación.

En términos estructurales, el mercado presenta una paradoja: predominan modalidades competitivas, pero sin evidencia de competencia efectiva entre múltiples oferentes.

5. Consideración Técnica

La información indica que, si bien existe un mercado activo y con volumen contractual relevante, la dinámica refleja:

- Baja pluralidad en la presentación de ofertas.
- Concentración de adjudicaciones en un único oferente por proceso.
- Necesidad de evaluar barreras de entrada o condiciones técnicas que puedan estar limitando la participación.



En la vigencia fiscal 2026 se proyecta adelantar un proceso de selección bajo la modalidad de selección abreviada, con el propósito de atender la necesidad previamente identificada en los estudios y documentos de planeación. Para tal efecto, la Administración Municipal apropió los recursos correspondientes con cargo al Sistema General de Participaciones – SGP, conforme a la destinación específica prevista en la normativa vigente

4. ASPECTO FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 y en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, la Entidad establece los indicadores de capacidad financiera y de capacidad organizacional, teniendo en cuenta el presupuesto oficial, el objeto del presente proceso, la modalidad de selección y el análisis del sector.

Así mismo, como resultado del análisis histórico de contratación de la Entidad, se determinó que, por la naturaleza del objeto contractual y su similitud con el presente proceso, se tomarán como referencia los indicadores financieros establecidos en el proceso contractual SAMC-009-2025, toda vez que dichos indicadores han sido aplicados en procesos con condiciones similares, permitiendo una adecuada concurrencia de oferentes y evidenciando que los contratistas adjudicatarios contaban con la capacidad financiera y organizacional suficiente para la correcta ejecución de los contratos.

En este sentido, se considera que los indicadores adoptados son proporcionales al objeto contractual y contribuyen a mitigar los riesgos asociados a la capacidad financiera de los futuros proponentes, favoreciendo la selección de oferentes con

solidez económica para asumir las obligaciones derivadas del contrato, de esta manera los índices que rigen el presente proceso son:

ÍNDICE DE LIQUIDEZ (ACTIVO CORRIENTE/PASIVO CORRIENTE)

Es el resultado de dividir el activo corriente entre el 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.

Para el presente proceso, la Entidad establece como condición habilitante un índice de liquidez mayor o igual a dos punto treinta (2,30). Este valor se adopta tomando como referencia los indicadores financieros establecidos en el proceso contractual SAMC-009-2025, el cual presenta similitud en cuanto a su naturaleza, objeto y condiciones de ejecución. Así mismo, del análisis histórico de contratación de la Entidad se evidenció que dichos indicadores han permitido una adecuada concurrencia de oferentes y la ejecución satisfactoria de contratos con características similares, razón por la cual se consideran proporcionales al objeto contractual y adecuados para mitigar el riesgo asociado a la capacidad financiera de los futuros proponentes.

El proponente que no tenga pasivos corrientes se entenderá habilitado respecto del índice de liquidez, de conformidad con el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente.

ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO (PASIVO TOTAL/ACTIVO TOTAL)

Es el resultado de dividir el pasivo total entre el activo total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad de que el proponente presente dificultades para atender oportunamente sus obligaciones financieras.

Para el presente proceso, la Entidad establece como condición habilitante un índice de endeudamiento menor o igual al sesenta y nueve por ciento (69 %). Este valor se adopta tomando como referencia los indicadores financieros establecidos en el proceso contractual SAMC-009-2025, el cual presenta similitud en cuanto a la naturaleza del objeto, las condiciones de ejecución y el nivel de riesgo del presente proceso. Así mismo, del análisis histórico de contratación de la Entidad se evidenció que este indicador ha permitido la participación de oferentes con una estructura financiera adecuada y la ejecución satisfactoria de contratos con características similares, razón por la cual se considera proporcional al objeto contractual y suficiente para mitigar el riesgo asociado a la capacidad financiera de los futuros proponentes.

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (UTILI.OPERAC/GASTOS DE INT)

Resulta de dividir la utilidad operacional entre los gastos de intereses y refleja la capacidad del proponente para atender sus obligaciones financieras con los recursos generados por su operación. A mayor razón de cobertura de intereses, menor es la probabilidad de incumplimiento de sus obligaciones financieras.

Para el presente proceso, la Entidad establece como condición habilitante una razón de cobertura de intereses mayor o igual a tres (3). Este valor se adopta tomando como referencia los indicadores financieros establecidos en el proceso contractual

SAMC-009-2025, el cual presenta similitud en cuanto a la naturaleza del objeto, las condiciones de ejecución y los riesgos asociados al presente proceso. Del análisis histórico de contratación de la Entidad se evidenció que este indicador ha permitido la participación de oferentes con capacidad suficiente para atender sus obligaciones financieras y ejecutar adecuadamente contratos de características similares, razón por la cual se considera proporcional al objeto contractual y adecuado para mitigar los riesgos derivados de la capacidad financiera de los futuros proponentes.

Cuando el proponente no registre gastos por intereses, se entenderá cumplido este indicador, de conformidad con el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO (UTILI. OPERAC/PATRIMONIO)

Este indicador resulta de dividir la utilidad operacional entre el patrimonio y determina la rentabilidad que genera el patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generar utilidad operacional por cada peso invertido por sus propietarios. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la capacidad organizacional y financiera del proponente para respaldar el desarrollo de su actividad económica.

Para el presente proceso, la Entidad establece como condición habilitante una rentabilidad del patrimonio mayor o igual a cero coma trece (0,13). Este valor se adopta tomando como referencia los indicadores de capacidad organizacional establecidos en el proceso contractual SAMC-009-2025, el cual presenta similitud en cuanto a la naturaleza del objeto, las condiciones de ejecución y los riesgos asociados al presente proceso. Así mismo, del análisis histórico de contratación de la Entidad se evidenció que este indicador ha permitido la participación de oferentes con una estructura patrimonial adecuada y con capacidad para ejecutar satisfactoriamente contratos de características similares, razón por la cual se considera proporcional al objeto contractual y adecuado para mitigar los riesgos asociados a la capacidad organizacional de los futuros proponentes.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO (UTILI. OPERAC/ACTIVO)

Este indicador resulta de dividir la utilidad operacional entre el activo total y determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generar utilidad operacional por cada peso invertido en sus activos. A mayor rentabilidad sobre los activos, mayor es la eficiencia en la utilización de los recursos y mejor la capacidad organizacional del proponente. De conformidad con el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, este indicador debe ser siempre menor o igual al indicador de rentabilidad del patrimonio.

Para el presente proceso, la Entidad establece como condición habilitante una rentabilidad del activo mayor o igual a cero coma diez (0,10). Este valor se adopta tomando como referencia los indicadores de capacidad organizacional establecidos en el proceso contractual SAMC-009-2025, el cual presenta similitud en cuanto a la naturaleza del objeto, las condiciones de ejecución y los riesgos asociados al presente proceso. Del análisis histórico de contratación de la Entidad se evidenció que este indicador ha permitido la participación de oferentes con una adecuada capacidad organizacional y financiera, garantizando la ejecución satisfactoria de contratos con características similares, razón por la cual se considera proporcional al objeto contractual y adecuado para mitigar los riesgos asociados al proceso de contratación.

INDICADOR	CONDICIÓN
Índice de Liquidez	Mayor o Igual a 2,30

Índice de Endeudamiento	Menor o Igual al 69%
Razón de cobertura de intereses	Mayor O Igual a 3 / Indeterminado
Rentabilidad sobre el patrimonio	Mayor o igual a 0,13
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0,10

- El proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.
- El proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la razón de cobertura de intereses, siempre y cuando la utilidad operacional sea igual o mayor a cero (0).
- La evaluación financiera y organizacional de las propuestas se efectuará a partir de la información contenida en el RUP vigente y en firme. En tal sentido, la evaluación de la capacidad financiera se realizará de acuerdo con la información reportada en el Registro, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la Subsección 5, de la Sección 1, del Capítulo 1, del Título 1, de la Parte 2 del Decreto 1082 de 2015, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan por lo que se tomará la información financiera que se refleje en el registro del proponente y que esté vigente y en firme.

5. ANÁLISIS DE PRECIOS DE MERCADO

Teniendo en cuenta que la Entidad establece la ficha técnica y solicito a entidades del sector económico del presente proceso cotizar, se realizó el análisis para el presente presupuesto oficial con la ponderación de las mismas siendo de **DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS VEINTISIETE MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$274.627.800) M/CTE**, Impuestos, tasas y contribuciones incluidas.

Item	I.E	RUTA ESCOLAR	KM	Estudiantes Beneficiados	Costo Estudiante	Costo Ruta	Dias	Valor Total
1	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA- INSTITUTO ARMERO	PALMERA (JOYA).	26,3	36	\$ 30.200	\$ 1.087.200	54	\$ 58.708.800
2	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA- INSTITUTO ARMERO	ROTARIOS	6,4	26	\$ 11.800	\$ 306.800	54	\$ 16.567.200
3	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA- INSTITUTO ARMERO	POTOSI (CARACOLI).	4,1	6	\$ 9.600	\$ 57.600	54	\$ 3.110.400
4	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA SEDE INMACULADA CONCEPCION	HATO MENDEZ	19	12	\$ 33.800	\$ 405.600	54	\$ 21.902.400

5	INSTITUCIO EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA (GUAYABAL).	MENEZ	19	6	\$ 33.800	\$ 202.800	54	\$ 10.951.200
6	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA SEDE INMACULADA CONCEPCION	MARACAIBO	22,2	35	\$ 32.200	\$ 1.127.000	54	\$ 60.858.000
7	INSTITUCION EDUCATIVA JIMENEZ DE QUESADA-FE Y ALEGRIA- INSTITUTO ARMERO	SAN JORGE	20,15	11	\$ 29.900	\$ 328.900	54	\$ 17.760.600
8	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	CHINELA	10,1	14	\$ 17.900	\$ 250.600	54	\$ 13.532.400
9	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	ESMERALDA	4,1	10	\$ 15.300	\$ 153.000	54	\$ 8.262.000
10	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PRADERA	4	15	\$ 14.200	\$ 213.000	54	\$ 11.502.000
11	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PARROQUIA	4,2	14	\$ 16.600	\$ 232.400	54	\$ 12.549.600
12	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	PLACER	10,2	14	\$ 20.100	\$ 281.400	54	\$ 15.195.600
13	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	CAIRO	10,2	6	\$ 38.400	\$ 230.400	54	\$ 12.441.600
14	INSTITUCION EDUCATIVA SAN PEDRO	SOCABON	6,15	11	\$ 19.000	\$ 209.000	54	\$ 11.286.000
Total				216		\$ 5.085.700	54	\$274.627.800

5.1 PRECIO ARTIFICIALMENTE BAJO

Una oferta es artificialmente baja cuando, a criterio de la Entidad Estatal, el precio no parece suficiente para garantizar una correcta ejecución del contrato, de acuerdo a la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente durante el Estudio del Sector. Las ofertas artificialmente bajas llevan a:

- (a) los sobrecostos en que pueden incurrir las Entidades Estatales pues deben invertir tiempo y dinero adicional para gestionar el bajo desempeño del contratista con ocasión del precio artificialmente bajo o para encontrar un nuevo proveedor que entregue los bienes o servicios requeridos;
- y (b) distorsiones del mercado. Hay dos explicaciones iniciales para una oferta artificialmente baja: (i) el proponente desconoce los costos e ingresos verdaderos del contrato; (ii) el proponente utiliza su oferta como parte de una estrategia colusoria o pretende debilitar a otros proponentes durante el proceso de selección.

En la primera hipótesis, un proponente presenta una oferta artificialmente baja como resultado de un deficiente análisis financiero y económico, o por su inexperiencia en el negocio objeto del Proceso de Contratación. La información entregada por la Entidad Estatal durante el Proceso de Contratación puede influir en el análisis del proponente y eventualmente conducir a errores. Si la información entregada por la Entidad Estatal es insuficiente o de mala calidad, la probabilidad de un análisis deficiente del proponente aumenta.

En la segunda hipótesis el proponente pretende garantizar la adjudicación del contrato con pérdidas calculadas o subsidiadas con otras ramas de negocio, para forzar la salida o desincentivar la entrada de nuevos participantes del mercado. Cuando el proponente actúa de esta manera, usualmente solicita a la Entidad Estatal adiciones o modificaciones contractuales después de la adjudicación, de acuerdo con su poder de negociación.

La presentación de una oferta con precios artificialmente bajos puede ser parte de una estrategia para proteger una posición en el mercado o incursionar en un mercado nuevo, sacrificando ganancias para evitar la participación la competencia de otros actores de ese mercado. La eficiencia del Sistema de Compra Pública está sustentada en la selección de contratistas con capacidad de cumplir el contrato para el que fueron seleccionados y en la competencia entre los diferentes agentes para obtener el mejor precio y calidad de manera sostenible en el tiempo, sin sacrificar valor por un beneficio en el corto plazo.

Las ofertas artificialmente bajas no deben confundirse con ofertas competitivas. Los proponentes con ofertas competitivas que resultan de su estructura de costos o de economías de escala o economías de alcance que permiten generar un bien o un servicio a costos menores que el resto de proveedores en el mercado. La Entidad Estatal debe identificar la posible participación de este tipo de empresas en el Estudio del Sector asociado al Proceso de Contratación específico y solicitar aclaraciones a los proponentes.

6. ACUERDOS COMERCIALES

El Municipio de Armero Guayabal, Tolima se permite realizar la identificación de la cobertura de los acuerdos comerciales

ACUERDO COMERCIAL	VIGENTE	ENTIDAD ESTATAL CUBIERTA	V/R DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN SUPERIOR AL UMBRAL DEL ACUERDO COMERCIAL	EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACIÓN	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL														
ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CANADÁ Y COLOMBIA <table><tr><th>NIVELES</th><th>2024-2025 COL\$</th></tr><tr><td>Central bienes y servicios</td><td>435.580.321</td></tr><tr><td>Central servicios de construcción</td><td>28.620.713.796</td></tr><tr><td>Sub-central bienes y servicios</td><td>N. A</td></tr><tr><td>Sub-central servicios de construcción</td><td>N. A</td></tr><tr><td>Otras entidades bienes y servicios</td><td>2.177.910.121</td></tr><tr><td>Otras entidades servicios de construcción</td><td>69.696.573.433</td></tr></table> * Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 14 Contratación Pública Anexo 1401-7: Fórmulas de Ajuste de los Umbrales.	NIVELES	2024-2025 COL\$	Central bienes y servicios	435.580.321	Central servicios de construcción	28.620.713.796	Sub-central bienes y servicios	N. A	Sub-central servicios de construcción	N. A	Otras entidades bienes y servicios	2.177.910.121	Otras entidades servicios de construcción	69.696.573.433	SI	NO	N/A	N/A	NO
NIVELES	2024-2025 COL\$																		
Central bienes y servicios	435.580.321																		
Central servicios de construcción	28.620.713.796																		
Sub-central bienes y servicios	N. A																		
Sub-central servicios de construcción	N. A																		
Otras entidades bienes y servicios	2.177.910.121																		
Otras entidades servicios de construcción	69.696.573.433																		

NIT 890700982-0

Bienes y servicios		Bienes y servicios						
México	\$286.754.038 COP	N.A	\$1.695.973.592 COP					
	Servicios de construcción \$44.095.402.963 COP		Servicios de construcción \$54.273.800.003 COP					
Bienes y servicios		Bienes y servicios						
Perú	\$544.832.673 COP	\$ 1.147.016.154 COP	\$1.261.717.769 COP	SI	SI	NO	N/A	NO
	Servicios de construcción \$28.675.403.847 COP	Servicios de Construcción \$28.675.403.847 COP	Servicios de construcción \$28.675.403.847 COP					
*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 8. Contratación Pública. Sección I: Valor de los Umbrales								
ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COREA Y COLOMBIA								
NIVELES		2024-2025 COL\$						
Central bienes y servicios		401.000.000		SI	SI	NO	N/A	NO
Central servicios de construcción		28.670.000.000						
Sub-Central bienes y servicios		1.147.000.000						
Sub-Central servicios de construcción		86.020.000.000						
Otras entidades bienes y servicios		2.294.000.000						
Otras entidades servicios de construcción		86.020.000.000						
*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Capítulo 14. 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		2025-2026 COL\$						
Central bienes y servicios		341.973.443		SI	NO	N/A	N/A	NO
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, artículo 15- D2 capítulo XV Compras del sector público								
ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE COLOMBIA Y LOS ESTADOS AELC (EFTA: SUIZA, NORUEGA, LIECHTENSTEIN E ISLANDIA)								
*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XX, Apéndice								
NIVELES		2025-2026 COL\$						
Central bienes y servicios		735.297.922		SI	SI	NO	N/A	NO
Central servicios de construcción		28.280.689.315						
Sub-central bienes y servicios		1.131.227.573						
Sub-central servicios de construcción		28.280.689.315						
Otras entidades bienes y servicios		1.244.350.330						
Otras entidades servicios de construcción		28.280.689.315						
4. Capítulo 7 Contratación Pública								
ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y COLOMBIA								
NIVELES		2025-2026 COL\$						
Central bienes y servicios		735.297.922		SI	SI	NO	N/A	NO
Central servicios de construcción		28.280.689.315						
Sub-Central bienes y servicios		1.131.227.573						
Sub-Central servicios de construcción		28.280.689.315						
Otras entidades bienes y servicios		1.131.227.573						
Otras entidades servicios de construcción		28.280.689.315						
*Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en el Anexo XII, subsección 7, numeral 3. Título VI Contratación Pública								
				SI	SI	NO	N/A	NO

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO ENTRE ISRAEL Y COLOMBIA					
Ajustes realizados de acuerdo con lo previsto en la Nota 5 Supra.					
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		
TRM DÍA ANTERIOR A LA PUBLICACIÓN					
Valor en pesos del umbral = Valor umbral en DEG x TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria x Valor del DEG (USD por DEG) Valor en pesos del umbral = 130.000 DEG x 3.765,67 (TRM del Banco del 23 de marzo) x 1,378 USD por DEG (dato del Banco del 23 de marzo) = 674'851.369,205 pesos colombianos					
TRIANGULO NORTE DE CENTROAMÉRICA:					
EL SALVADOR		SI	SI	SI	SI
GUATEMALA		SI	SI	SI	SI
HONDURAS		SI	NO	N/A	N/A

7. ANÁLISIS Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

6.1. Identificación y clasificación: Para la identificación Riesgos se tuvo en cuenta la clasificación de clase, fuente, etapa del proceso y tipo de riesgo definidos en el "Manual para la identificación y Cobertura del riesgo en los Procesos de Contratación" expedido por Colombia Compra Eficiente, los siguientes aspectos: a) los eventos que pueden afectar la adjudicación y firma del contrato como resultado del proceso de contratación, b) los eventos que pueden alterar la ejecución del contrato, c) eventos que pueden afectar el equilibrio económico del contrato, d) eventos previsible que pueden impedir que la Entidad satisfaga la necesidad motivo de la contratación.

6.2. Evaluación y calificación del riesgo

Probabilidad del riesgo

	CATEGORÍA	VALORACIÓN
PROBABILIDAD	Raro (puede ocurrir excepcionalmente)	1
	Improbable (puede ocurrir en cualquier momento futuro)	2
	Posible (puede ocurrir en cualquier momento)	3
	Probable (probablemente pueda ocurrir)	4
	Casi cierto (ocurre en la mayoría de circunstancias)	5

Impacto del riesgo

IMPACTO					
CALIFICACIÓN CUALITATIVA	Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual.	Afecta la ejecución del contrato sin alterar el beneficio para las partes.	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la consecución del objeto contractual	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual

CALIFICACIÓN MONETARIA		Los sobre costos no representan más del (1%) el valor del contrato	Los sobrecostos no representan más del (5 %) del valor del contrato	Genera un impacto sobre el valor del contrato entre el (5%) y el (15%) del valor del contrato	Incrementa el valor del contrato entre (15%) y el (30%)	Impacto sobre el valor del contrato en más del (30%) del valor del contrato
CATEGORÍA	VALORACIÓN	INSIGNIFICANTE	MENOR	MODERADO	MAYOR	CATASTRÓFICO
		1	2	3	4	5

Valoración del riesgo:

IMPACTO						
PROBABILIDAD	CALIFICACIÓN CUALITATIVA		Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual	Afecta la ejecución del contrato sin alterar el beneficio para las partes	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la consecución del objeto contractual
	CALIFICACIÓN MONETARIA		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	CATEGORÍA	VALORACIÓN	INSIGNIFICANTE	MENOR	MODERADO	MAYOR
			1	2	3	4
			5	6	7	8
	Raro	1	2	3	4	5
	Improbable	2	3	4	5	6
	Posible	3	4	5	6	7
	Probable	4	5	6	7	8
	Casi cierto	5	6	7	8	9

Categoría del riesgo:

VALORACIÓN	CATEGORÍA
10, 9 Y 8	Riesgo Extremo
6 Y 7	Riesgo Alto
5	Riesgo Medio
2,3 Y 4	Riesgo Bajo

Asignación y tratamiento de los riesgos:

No	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción (que Puede Pasar Y Como Puede Ocurred)	Consecuencia De La Ocurrencia Del Riesgo	Probabilidad	Impacto	Valoración del Riesgo (No.)	Categoría	¿a quién se le asigna?
1	G	E	P, S, C, E	Sociales o políticos	CAMBIO DE RÉGIMEN POLÍTICO	CAMBIO CONJUNTO DE INSTITUCIONES POLÍTICAS POR MEDIO DE LAS CUALES	1	4	5	Medio	Entidad

							EL ESTADO ORGANIZA LA MANERA DE EJERCER EL PODER SOBRE LA SOCIEDAD.						
2	G	E	C,E	Sociales o políticos	OCURRENCIA DE PAROS O HUELGAS	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	2	3	5	Medio	Entidad		
3	G	E	C,E	Sociales o políticos	INESTABILIDAD DEL ORDEN SOCIAL Y GRAVE ALTERACIÓN DE ORDEN PÚBLICO	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	1	4	5	Medio	Entidad		
4	G	E	P,S,C,E	Regulatorio	CAMBIO DE NORMAS, DISPOSICIONES O DIRECTRICES QUE DEBA ADOPTAR LA ADMINISTRACIÓN POR SER APLICABLES AL PROCESO CONTRACTUAL, EN CADA UNA DE SUS ETAPAS, CON EXCEPCIÓN DE NORMAS TRIBUTARIAS	DEBER DE MODIFICAR LOS PROCEDIMIENTOS Y DOCUMENTACIÓN A LO DETERMINADO POR LOS CAMBIOS DE NORMAS, DISPOSICIONES O DIRECTRICES	1	4	5	Medio	Entidad/Contratista		
5	G	E	E	Operacional	DISPONIBILIDAD OPORTUNA DE LOS RECURSOS CON CARGO A LOS CUALES SE EJECUTARÁ EL PROYECTO	NO EJECUCIÓN DEL CONTRATO	1	4	5	Medio	Entidad		
6	G	E	E	Operacional	EL COMPORTAMIENTO DEL MERCADO, TALES COMO LA FLUCTUACIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS INSUMOS, DESABASTECIMIENTO Y ESPECULACIÓN DE LOS MISMOS, ENTRE OTROS.	QUE POR LA FLUCTUACIÓN DE LA MONEDA EL PRECIO DEL SERVICIO, SE INCREMENTE Y, QUE NO SEA ENTREGADO	3	2	5	Medio	Contratista		
7	G	E	E	Operacional	LA INADECUADA PROYECCIÓN DE COSTOS ECONÓMICOS INCURRIDOS POR EL CONTRATISTA EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO AL MOMENTO DE PRESENTAR SU PROPUESTA ECONÓMICA A LA ADMINISTRACIÓN.	QUE SOLICITE CAMBIAR SU PROPUESTA ECONÓMICA DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	1	1	2	Bajo	Contratista		
8	G	E	E	Naturaleza	EVENTOS NATURALES PREVISIBLES EN LOS CUALES NO HAY INTERVENCIÓN HUMANA QUE PUEDAN TENER IMPACTO EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, COMO LOS TEMBLORES INUNDACIONES, LLUVIAS, SEQUÍAS, ENTRE OTROS.	LA SUSPENSIÓN TEMPORAL O DEFINITIVA DEL CONTRATO.	4	1	5	Medio	Contratista		

9	G	E	E	Financiero	Variación de los costos de repuestos requeridos para el mantenimiento	Incremento en costos	2	3	5	Medio	Entidad / Contratista
10	G	E	E	Operacional	Vehículo sin funcionamiento	No cubrimiento de la necesidad	3	2	5	Alto	Entidad / Contratista
11	G	E	E	Operacional	Incapacidades médicas por enfermedad, no pago de salarios a personal mínimo requerido	Retraso en la ejecución, problemas jurídicos laborales	3	2	5	Alto	Entidad / Contratista
12	G	E	E	Operacional	Daños a terceros durante la ejecución de las actividades	Procesos legales e indemnizaciones	3	2	5	Alto	Entidad / Contratista
13	G	E	E	Operacional	Materiales no apropiados	No cumplimiento de la necesidad del servicio en el tiempo requerido	3	2	5	Alto	Entidad / Contratista

No.	Tratamiento / Controles A Seguir Implementando	Impacto Después Del Tratamiento				Persona Responsable Por Implementar El Tratamiento	Fecha (Inicio del Tratamiento)	Fecha (Tratamiento Completo)	Monitoreo Y Revisión	
		Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría				¿cómo Se Realiza El Monitoreo?	Periodicidad ¿cuándo?
1	Hacer seguimiento continuo por parte del supervisor	1	4	5	Medio	Entidad y Contratista	Fecha inicial de ejecución	Terminación contractual	Revisiones periódicas al avance de la ejecución contractual	Anticipadas a las órdenes de cada pago
2	Permanecer en constante contacto y seguimiento del contratista	2	3	5	Medio	Entidad y Contratista	Fecha inicial de ejecución	Terminación contractual	Revisiones periódicas al avance de la ejecución contractual	Anticipadas a las órdenes de cada pago
3	Permanecer en constante contacto y seguimiento del contratista	1	4	5	Medio	Entidad y Contratista	Fecha inicial de ejecución	Terminación contractual	Revisiones periódicas al avance de la ejecución contractual	Anticipadas a las órdenes de cada pago
4	Permanecer en constante contacto y seguimiento del contratista	1	4	5	Medio	Entidad y Contratista	Fecha inicial de ejecución	Terminación contractual	Revisiones periódicas al avance de la ejecución contractual	Anticipadas a las órdenes de cada pago
5	Establecer condiciones financieras objetivas, que permitan determinar que el proponente cuenta con los recursos requeridos para las inversiones	1	4	5	Medio	Entidad	A la publicación de los pliegos definitivos	Hasta la publicación de los pliegos definitivos	Informe de Evaluación	Anticipadas a la adjudicación.

6	Establecer condiciones financieras objetivas, que permitan determinar que el proponente cuenta con los recursos requeridos para las inversiones	3	2	5	Medio	Entidad	A la publicación de los pliegos definitivos	Hasta la publicación de los pliegos definitivos	Informe de Evaluación	Anticipadas a la adjudicación.
7	Estudiar el mercado	1	1	2	Bajo	Contratista	Antes de ofertar	Hasta la oferta	Al adquirir los componentes en el mercado	Aprovisionarse de inventario
8	Incluir en el plan de trabajo seguimiento del estado del clima	4	1	5	Medio	Contratista	Durante la Ejecución	Hasta la finalización del contrato	Plan de trabajo	En cada seguimiento de avance
9	Validar supuestos en la estimación del presupuesto, determinar supuestos críticos, establecer reserva de contingencia respectiva	2	3	5	Medio	Contratista	Inicio de ejecución	Hasta la finalización del contrato	Plan de trabajo	En cada seguimiento de avance
10	Una vez se suscriba el contrato no iniciar su ejecución hasta que se obtenga garantía de cumplimiento por parte del contratista a través de una póliza expedida por una aseguradora	3	2	5	Alto	Contratista	Fecha inicial de ejecución	Hasta la finalización de la cobertura de la garantía	Mediante la verificación de la póliza y llegado el caso la reclamación ante la aseguradora	Cada vez que se generen actuaciones contractuales
11	Una vez se suscriba el contrato no iniciar su ejecución hasta que se obtenga garantía de salarios y prestaciones por parte del contratista a través de una póliza expedida por una aseguradora	3	2	5	Alto	Contratista	Fecha inicial de ejecución	Hasta la finalización de la cobertura de la garantía	Mediante la verificación de la póliza y llegado el caso la reclamación ante la aseguradora	Cada vez que se generen actuaciones contractuales
12	Una vez se suscriba el contrato no iniciar su ejecución hasta que se obtenga garantía de responsabilidad	3	2	5	Alto	Contratista	Fecha inicial de ejecución	Hasta la finalización de la cobertura de la garantía	Mediante la verificación de la póliza y llegado el caso la reclamación ante la aseguradora	Cada vez que se generen actuaciones contractuales

	civil extracontractual por parte del contratista a través de una póliza expedida por una aseguradora									
12	Una vez se suscriba el contrato no iniciar su ejecución hasta que se obtenga garantía de calidad del servicio por parte del contratista a través de una póliza expedida por una aseguradora	3	2	5	Alto	Contratista	Fecha inicial de ejecución	Hasta la finalización de la cobertura de la garantía	Mediante la verificación de la póliza y llegado el caso la reclamación ante la aseguradora	Cada vez que se generen actuaciones contractuales

5. FUENTES DE INFORMACIÓN

- DANE: www.dane.gov.co
- Superintendencia de Industria y Comercio: www.sic.gov.co
- Departamento Nacional de Planeación: www.dnp.gov.co
- Presidencia de la Republica: www.presidencia.gov.co
- Archivo General de la Nación: www.archivogeneral.gov.co
- Modelo de Abastecimiento Estratégico: <https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento>
- Herramienta de Visualización para el Análisis de la Demanda: <https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico>
- SECOP: www.colombiacompra.gov.co
- Guía para la codificación de bienes y servicios de acuerdo con el código estándar de productos y servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) - Colombia Compra Eficiente: www.colombiacompra.gov.co/manuales
- Sia Observa: www.siaobserva.auditoria.gov.co/

Responsable:


JORGE ENRIQUE ESPITIA MÉNDEZ
Secretaria de Gobierno

FUNCIONARIO O ASESOR	NOMBRE	DEPENDENCIA	VO. BO.
Elaborado por:	SANDRA FERNANDA GIRALDO MORENO	Contratista – Secretaria de Gobierno	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra propia responsabilidad.			