ANÁLISIS DEL SECTOR	
ÁREA SOLICITANTE:	SECRETARIA DE EDUCACION Y CULTURA
RESPONSABLE:	JUAN CAMILO GUERRERO RIVERA
OBJETO:	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE MELGAR, CONTRIBUYENDO AL ACCESO, LA PERMANENCIA, LA CALIDAD, LA COBERTURA Y EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA, EN CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL "MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS 2025-2027"
PRESUPUESTO OFICIAL	MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($1.287.839.985)
RUBRO Y CDP	**Convenio Interadministrativo 3135 del 2026** CDP:2026001127 del 24 de agosto del 2026 Rubro:2.3.2.02.006-22-2201-2201029-2025000060018 1.3.1.1.07.01 por valor de QUINIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS PESOS M/CTE ($581.482.200).
ALINEACIÓN PLAN DE DESARROLLO	**Plan Nacional de Desarrollo (2022-2026)** COLOMBIA, POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA. **Programa:** calidad, cobertura y fortalecimiento de la educación inicial, preescolar, básica y media. **Transformación:** seguridad humana y justicia social. **Pilar:** superación de privaciones como fundamento de la dignidad humana y condiciones básicas para el bienestar. **Catalizador:** Educación de calidad para reducir la desigualdad. **Componente:** primera infancia feliz y protegida. **Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial.** "CON SEGURIDAD EN EL TERRITORIO 2024-2027" **Pilar 1:** "INNOVACION PARA LA TRANSFORMACION SOCIAL" **Política:** "INNOVACION PARA LA TRANSFORMACION SOCIAL" **Programa 1:** "EDUCACION PARA LA VIDA Y EL DESARROLLO DE LA REGION" **Estrategia 2:** Garantía de acceso y permanencia en la Educación **Línea Base:** 15000 Estudiantes de la zona rural beneficiados con apoyo para el transporte escolar. **Meta cuatrienio**: 18000 Estudiantes Beneficiarios del Transporte escolar. **Plan de Desarrollo Municipal:** MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS 2025-2027 **Línea Estratégica 1**: GARANTÍAS EN LA EDUCACION PARA EL BIENESTAR DE LOS NIÑOS Y JÓVENES MELGARENSES **Sector:** EDUCACIÓN. **Programa:** "CALIDAD, COBERTURA Y FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA" **Producto:** Servicio de apoyo a la permanencia con trasporte escolar **Indicador del producto:** Beneficiarios del transporte escolar.
VIABILIZACIÓN DEL PROYECTO	**Proyecto:** "IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TRASNSPORTE ESCOLAR EN LA ZONA URBANA Y RURAL DEL MUNICIPIO DE MELGAR, TOLIMA" BPIN:202600000018234
PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES	En atención a lo establecido en la normativa vigente, esta contratación se encuentra incluida en el Plan Anual de

	Adquisiciones.
La Secretaria de Educación y Cultura, procede a realizar el análisis del sector y los estudios previos en atención a lo establecido en a la normativa vigente.	

ORIENTACIONES GENERALES:

- El análisis del sector y estudio de mercado se deberán elaborar en el presente formato, sin perjuicio de la articulación que debe existir entre todos los documentos de los procesos de contratación.

- En la elaboración del análisis del sector y estudio de mercado se deberán emplear y citar fuentes oficiales.

- En la elaboración del análisis del sector y estudio de mercado las áreas deben aplicar lo indicado en el Decreto 1082 de 2015, en especial lo establecido en los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2[1].

- Revisar y aplicar la "GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR – GEES" Versión 02 del 24 de junio de 2022 elaborada por la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente, o la que la modifique o sustituya.

Enlace de consulta:

https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documentos/cce-eicp-gi-18._gees_v.2_2.pdf

- Este formato no aplica para la modalidad de selección de contratación directa (prestaciones de servicio), sin perjuicio de la obligación de las áreas estructuradoras de elaborar los análisis del sector para esa modalidad, de acuerdo con los parámetros indicados en la "GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR – GEES" Versión 02 del 24 de junio de 2022 elaborada por la Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente, o la que la modifique o sustituya.

- Las áreas estructuradoras deberán incluir los numerales que consideren necesarios de acuerdo a las particularidades de cada proceso de contratación, de igual manera podrá excluir las situaciones que se refieren no aplican a la modalidad.

- Los procesos adelantados en aplicación a los documentos tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación pública Colombia compra eficiente nos encuentran exentos de la obligación de realizar o estudio del sector. En consecuencia, la entidad debe aplicar los artículos 2.2.1.1.2.1.1 y 2.2.1.1.1.6.1 del decreto 1082 del 2015 evidenciando el cumplimiento de los requisitos establecidos en los documentos del proceso del proceso.

- Los aspectos incluidos en corchetes y resaltados en gris deben ser diligenciados por el área estructuradora. Finalizado el diligenciamiento del documento no se deberán evidenciar los apartes resaltados en gris.

- Las instrucciones u orientaciones de diligenciamiento, incluidas en corchetes y resaltadas en gris, deben eliminarse sin afectar el orden y contenido del documento. En caso de que algún numeral del presente documento no aplique, se solicita no eliminarlo ya que afecta el orden y contenido del mismo, únicamente indicar abajo del título "no aplica", a menos que en la instrucción se indique su eliminación.

1. INTRODUCCIÓN

El análisis del sector permite establecer el contexto del proceso de contratación, identificar las condiciones del mercado, determinar la oferta y la demanda existentes, analizar los riesgos previsibles y sustentar la definición de los requisitos técnicos, económicos y jurídicos del proceso. Por ello, se tiene en cuenta la guía para elaborar estudios del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y para su análisis, proferido por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente presenta una (Versión G-EES-02 reemplaza la versión G-EES-01).

[1] "**ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.1. Deber de análisis de las Entidades Estatales.** 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.
ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.2. Determinación de los Requisitos Habilitantes. La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes (…)"

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, se presenta este estudio de sector para desarrollar los lineamientos legales, comerciales, financieros, organizacionales, técnicos y de análisis de riesgos. Con el propósito de generar buenas prácticas que propendan por la promoción de la competencia en materia de contratación pública.

1.1. Descripción de la Necesidad:

El Municipio de Melgar – Tolima realiza el presente análisis del sector y costos, teniendo en cuenta que el Plan de Desarrollo "MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS 2025-2027" la **línea estratégica 1**: GARANTÍAS EN LA EDUCACION PARA EL BIENESTAR DE LOS NIÑOS Y JÓVENES MELGARENSES, **Sector:** EDUCACIÓN**., Programa:** "CALIDAD, COBERTURA Y FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA", **Producto:** Servicio de apoyo a la permanencia con trasporte escolar, **Indicador del producto:** Beneficiarios del transporte escolar.

Por lo anterior y bajo la supervisión de la Secretaria de Educación y Cultura, en desarrollo del principio de transparencia en la actividad contractual estipulada en el artículo 2 de la ley 1150 de 2007, que reglamenta lo estipulado en el artículo 25 numerales 7 y 12 de la Ley 80 de 1993, decreto 2474 de 2008 y el decreto reglamentario 1082 de 2015; para garantizar a los niños, niñas y adolescentes más vulnerables el acceso al sistema educativo oficial aumentando los índices de cobertura ofreciendo las diferentes modalidades del servicio de transporte escolar de forma segura, sostenible y eficiente a los estudiantes que lo requieran, de acuerdo a su lugar de residencia y ubicación de la oferta educativa.

Dentro de las modalidades de transporte escolar se encuentra a aquella que cumple con la ruta escolar rural para que así, se cumpla con el objeto misional de la entidad y se garantice el derecho a la educación de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la municipalidad.

Así, atendiendo las recomendaciones de Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente (2024) descritas en la de Circular Externa No. 001 de 2024 y el Decreto 1082 del 2015, el presente análisis del sector comprenderá las áreas tales como: aspectos del mercado, comportamiento histórico, estudio de oferta y mercado.

En consecuencia, y teniendo en cuenta que el Municipio de Melgar, en cumplimiento de sus obligaciones constitucionales y legales, debe garantizar el acceso, la permanencia y la continuidad de los estudiantes en el sistema educativo oficial, se identifica la necesidad de contratar la prestación del servicio de transporte escolar para las rutas urbanas y rurales del municipio. Este servicio constituye una herramienta fundamental para reducir las barreras de tipo geográfico, económico y de accesibilidad que pueden dificultar el desplazamiento de los estudiantes desde sus lugares de residencia hasta las instituciones educativas oficiales, especialmente aquellos que habitan en sectores rurales y zonas con condiciones de movilidad limitadas.

La prestación del servicio de transporte escolar contribuye directamente al fortalecimiento de la cobertura, permanencia y calidad de la educación, al facilitar que los estudiantes puedan asistir de manera regular y oportuna a sus actividades académicas, disminuyendo los factores asociados a la inasistencia y deserción escolar. De igual manera, su ejecución se encuentra articulada con las metas y objetivos establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal, particularmente con las acciones orientadas al fortalecimiento del sector educativo y a la garantía de condiciones adecuadas para el acceso y permanencia de la población estudiantil.

Desde el análisis de la capacidad institucional, se evidencia que el Municipio de Melgar no cuenta con el parque automotor suficiente, la infraestructura operativa, los conductores, ni el personal especializado requerido para asumir directamente la prestación integral del servicio de transporte escolar en las diferentes rutas urbanas y rurales. A ello se suma la necesidad de contar con vehículos que cumplan las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad y de operación exigidas por la normativa vigente para el transporte de estudiantes.

Por lo anterior, resulta técnica, operativa y administrativamente necesario acudir a un proceso de contratación con un tercero que cuente con la capacidad jurídica, técnica, financiera y operativa, así como con la experiencia y los recursos necesarios para garantizar la adecuada ejecución del servicio. La contratación deberá permitir atender las necesidades identificadas durante el calendario académico, asegurando una prestación continua, segura, eficiente, oportuna y acorde con las condiciones particulares de las rutas establecidas por el Municipio.

En este sentido, la contratación del servicio de transporte escolar se configura como una alternativa necesaria y adecuada para garantizar la prestación efectiva del servicio, optimizar los recursos públicos y asegurar condiciones de seguridad, calidad y oportunidad en el desplazamiento de los estudiantes hacia y desde las instituciones educativas oficiales del Municipio de Melgar.

2. OBJETO CONTRACTUAL

CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE MELGAR, CONTRIBUYENDO AL ACCESO, LA PERMANENCIA, LA CALIDAD, LA COBERTURA Y EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA, EN CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL "MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS 2025 - 2027"

2.1. ALCANCE DEL OBJETO

La prestación del servicio de transporte escolar para la población educativa que habita en las zonas urbana y rural del municipio de Melgar, con el propósito de garantizar el acceso, permanencia y continuidad de los estudiantes en el sistema educativo oficial, mediante la prestación de un servicio seguro, oportuno y eficiente, de conformidad con la normativa vigente aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial, en la modalidad de transporte escolar.

El alcance del presente objeto comprende la planeación, coordinación, logística, disponibilidad de personal, vehículos y demás recursos técnicos, humanos y operativos necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte escolar en sesenta y dos (62) rutas urbanas y rurales, dirigidas a los estudiantes de las Instituciones Educativas Técnicas Sumapaz, Gabriela Mistral y Cualamaná del municipio de Melgar.

Para efectos de la ejecución y financiación, las sesenta y dos (62) rutas se encuentran distribuidas en dos (2) grupos, así:

- Grupo N.° 1: Treinta y ocho (38) rutas de transporte escolar, financiadas con recursos provenientes del Sistema General de Regalías (SGR), conforme a la viabilidad y aprobación correspondiente. 49 días de calendario escolar.

- Grupo N.° 2: Veinticuatro (24) rutas de transporte escolar, financiadas con recursos del Convenio Interadministrativo No. 3135 del 01 de julio de 2026, suscrito con la Gobernación del Tolima. 50 días de calendario escolar.

Nota: Esta clasificación corresponde exclusivamente a la identificación de las fuentes de financiación y no constituye división del proceso en lotes susceptibles de presentación, evaluación o adjudicación independiente.

En conjunto, los dos grupos contemplan la prestación del servicio para un total de tres mil cuatrocientos diecinueve (3.419) estudiantes, durante el plazo de ejecución establecido en los documentos del proceso y de conformidad con el calendario académico aplicable.

La ejecución del servicio deberá garantizar la cobertura de las rutas establecidas, el traslado seguro y oportuno de los estudiantes desde los puntos de origen hasta las respectivas sedes educativas y su retorno, de acuerdo con los recorridos, horarios, frecuencias, características y demás condiciones técnicas definidas por la entidad, así como el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con los vehículos, conductores, acompañantes de ruta, protocolos de seguridad y demás requisitos establecidos en los documentos que integran el proceso contractual.

Respecto al año 2026, se reportó un cierre 01 de Mayo de 2026, la población de 5.153 estudiantes regulares, según reporte de SIMAT emitido por la secretaría de educación departamental y por el MEN.

Tabla No. 1 Reporte Matriculados en Instituciones Educativas del Municipio Melgar, corte 01 Mayo 2026

SIMAT 01 MAYO DE 2026								
INSTITUCION EDUCATIVA	**PREESCOLAR**	**PRIMARIA**	**SECUNDARIA**	**MEDIA**	**CICLO**	**CANTIDAD HOMBRES**	**CANTIDAD MUJERES**	**TOTAL BRUTO**
I.ET. CUALAMANA	24	232	241	109	68	331	343	674
I.E.T. SUMAPAZ	289	1285	875	377	155	1537	1444	2981
I.E.T. GABRIELA MISTRAL	96	622	557	223	0	784	714	1498
TOTAL ALUMNOS	**409**	**2139**	**1673**	**709**	**223**	**2652**	**2501**	**5153**

Fuente: secretaria de Educación Departamental – Gobernación del Tolima

Tabla No. 2. Recursos SGR - Rutas Escolares Zona Rural – Grupo N°1

ZONA RURAL							
ITEM	ORIGEN	DESTINO	DISTANCIA IDA Y REGRESO (KM)	ESTADO DE LA VIA		TIPO DE VEHÍCULO	CUPOS
				PAVIMENTADA	DESTAPADA (SIN CAPA DE RODADURA)		
1	RECEBERA	IET CUALAMANA – SEDE LOS OLIVOS	6	3		VANS	15
2	VEREDA AGUILA MEDIA	IET CUALAMANA- SEDE CALCUTA	12,6	6.3		MICROBUS	5
3	ARABIA	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	8,6	4.3		VANS	20
4	ALTO DEL VENADO KM 16	IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	4	2		VANS	20
5	KM 16	IET CUALAMANA - SEDE LA REFORMA	24	8	4	VANS	16
6	VEREDAS INALI, FLORAL VERAGUAS	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	40	6	14	MICROBUS	8
7	VEREDA SIBERIA	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	44	22		VANS	20
8	VEREDAS INALI, FLORAL VERAGUAS	IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	48,4	10.2	14	MICROBUS	8
9	VEREDA SIBERIA	IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	52	26		MICROBUS	10
10	VEREDA AGUILA ALTA	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	16,2	5,4	2,7	BUS	34
11	VEREDA AGUILA MEDIA	IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	12,6	6,3		AUTOBUS	70
12	VEREDA AGUILA BAJA	IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	7,2	2,1	1,5	BUS	30
13	VEREDA LA REFORMA	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	14,4	3,8	3,4	BUS	32
14	SAN JOSE	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	6	3		MICROBUS	15
15	ARABIA	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	8,6	4,3		BUS	35

16	CUALAMANA	IET CUALAMANA – SEDE LOS OLIVOS	4	2		MICROBUS	16
17	VEREDA TOKIO - MOSQUERAL	IET CUALAMANA SEDE LA REFORMA	22		11	MICROBUS	5
18	VEREDA ALTO DE LA PALMA	IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	9	4,5		BUS	30
19	VEREDAS CALCUTA - CUALAMANA	IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	9,2	4,6		MICROBUS	12
20	VEREDA LAS PALMAS	IET CUALAMANA - SEDE LA REFORMA	4,4		2,2	MICROBUS	12
21	VEREDA AGUILA BAJA	IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	16	7	1	MICROBUS	15
ZONA RURAL							**428**

Tabla No. 3. Recursos SGR - Rutas Escolares Zona Urbana – Grupo N°1

ZONA URBANA							
ITEM	**ORIGEN**	**DESTINO**	**DISTANCIA IDA Y REGRESO (KM)**	**ESTADO DE LA VIA**		**TIPO DE VEHÍCULO**	**CUPOS**
				PAVIMENTADA	**DESTAPADA (SIN CAPA DE RODADURA)**		
1	ZONA CENTRO MELGAR	IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	32	16		AUTOBUS	80
2	MANGOS	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	5,8	2.9		AUTOBUS	120
3	DISPARATE	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	7	3.5		AUTOBUS	508
4	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	13,2	6.6		BUSETA	170
5	FLORIDA	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	10,6	5.3		VANS	100
6	GALAN - ROJAS	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	8	4		VANS	50
7	GALAN - CATARATAS	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	7,2	3.6		AUTOBUS	115
8	ZONA CENTRO MELGAR	IET.GABRIELA MISTRAL - SEDE GUACAMAYAS	12	1,5	4,5	VANS	20
9	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	13,2	6.6		VANS	100

10	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	13,2	6.6		BUSETA	60
11	GALAN - CATARATAS	IET. GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	2,6	1.3		AUTOBUS	80
12	GALAN - CATARATAS	IET. GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	2,6	1.3		BUSETA	65
13	FLORIDA	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	4,8	2.4		AUTOBUS	40
14	MANGOS	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	2,8	1.4		BUSETA	32
15	MANGOS	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	2,8	1.4		BUSETA	30
16	GALAN - ROJAS	IET. GABRIELA MISTRAL– SEDE PRINCIPAL	4	2		AUTOBUS	35
17	GALAN - ROJAS	IET. GABRIELA MISTRAL– SEDE PRINCIPAL	4	2		BUSETA	60
ZONA URBANA							**1665**
TOTAL RURAL + URBANA							**2093**

Tabla No. 4 Convenio Gobernación - Rutas Escolares Zona Rural – Grupo N°2

ZONA RURAL							
ITEM	**ORIGEN**	**DESTINO**	**DISTANCIA IDA Y REGRESO (KM)**	**ESTADO DE LA VIA**		**TIPO DE VEHÍCULO**	**CUPOS**
				PAVIMENTADA	**DESTAPADA (SIN CAPA DE RODADURA)**		
1	VEREDA BUENAVISTA	IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	34,8	4.4	13	VANS	15
2	VEREDA GUACAMAYA	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	21	4.4	6.1	VANS	15
3	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	12	4.4	1.6	AUTOBUS	115
4	VEREDA LA LAGUNA	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	12	4.5	1.5	AUTOBUS	35
5	VEREDA CAJITA	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	14	1	6	VANS	25
6	VEREDA SEBORUCO, LAS AGUILAS Y RESACAS	IET SUMAPAZ– SEDE PRINCIPAL	9,4	2.25	2.45	VANS	45

7	BOMBOTE-VALLE LANCEROS	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	7,6	3.5	0,3	BUSETA	33
8	CHIMBI	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	16,4	2.5	5.7	AUTOBUS	35
9	MALACHI	IET SUMAPAZ - SEDE ANTONIO MARIA LOZANO	40	20		MICROBUS	10
10	MALACHI	IET SUMAPAZ - SEDE SANTA CLARA	40	20		MICROBUS	10
11	VEREDA CAJITA	IET SUMAPAZ – SEDE 17 ENERO	23.8	6.9	5	MICROBUS	10
12	BOQUERON , MOSQUERA L, MALACHI	IET SUMAPAZ - SEDE EDUCATIVA EL SALERO	31,6	15	0,8	BUSETA	30
13	BOQUERON , MOSQUERA L, MALACHI, SALERO, SAN JOSE DE LA COLORADA	IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	40	20		AUTOBUS	115
14	VEREDA BUENAVISTA	IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	27,2	0.6	13	VANS	18
15	VEREDA GUACAMAYA	IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	13,4	0.6	6.1	VANS	25
16	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	4,4	0.6	1.6	BUSETA	65
17	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	4,4	0.6	1.6	BUSETA	95
18	VEREDA LA LAGUNA	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	3,2	0.3	1.3	AUTOBUS	70
19	VEREDA LA LAGUNA	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	3,2	0.3	1.3	VANS	45
20	VEREDA SEBORUCO, LAS AGUILAS Y RESACAS	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	10	2.55	2.45	VANS	45
21	BOMBOTE-VALLE LANCEROS	IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	16,2	7.8	0.3	VANS	25
22	CHIMBI	IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	25	6.8	5.7	VANS	15
ZONA RURAL							**896**

Tabla No. 5 Convenio Gobernación - Rutas Escolares Zona Urbana– Grupo N°2

ZONA URBANA							
ITEM	ORIGEN	DESTINO	DISTANCIA IDA Y REGRESO (KM)	ESTADO DE LA VIA		TIPO DE VEHÍCULO	CUPOS
				PAVIMENTADA	DESTAPADA (SIN CAPA DE RODADURA)		
1	ZONA CENTRO MELGAR	IET CUALAMANA-SEDE PRINCIPAL	23,6	11.8		AUTOBUS	400
2	FLORIDA	IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	4,8	2.4		BUSETA	30
ZONA URBANA							**430**
TOTAL RURAL + URBANA							**1326**

El servicio estará dirigido a la población estudiantil de las Instituciones Educativas Técnicas Sumapaz, Gabriela Mistral y Cualamana del Municipio de Melgar, con una cobertura estimada de Tres Mil Cuatrocientos Diecinueve (3.419) estudiantes, de acuerdo a cada uno de los grupos (Tabla No. 6 y 7).

Tabla No. 6 Grupo N°1 - Beneficiarios por Instituciones

INSTITUCION EDUCATIVA	SEDE EDUCATIVA	BENEFICIARIOS	TOTAL BENEFICIARIOS POR INSTITUCION EDUCATIVA
CUALAMANA	CALCUTA	120	462
	LOS OLIVOS	31	
	LA REFORMA	33	
	PRINCIPAL	278	
GABRIELA MISTRAL	GUACAMAYAS	20	540
	PRINCIPAL	520	
SUMAPAZ	PRINCIPAL	1091	1091
TOTAL BENEFICIARIOS			**2093**

Tabla No. 7 Grupo N°2 - Beneficiarios por Instituciones

INSTITUCION EDUCATIVA	SEDE EDUCATIVA	BENEFICIARIOS	TOTAL BENEFICIARIOS POR INSTITUCION EDUCATIVA
SUMAPAZ	ANTONIO MARIA LOZANO	10	493
	SANTA CLARA	10	
	EL SALERO	30	
	17 DE ENERO	10	
	PRINCIPAL	433	
GABRIELA MISTRAL	PRINCIPAL	433	433
CUALAMANA	PRINCIPAL	400	400
TOTAL BENEFICIARIOS			**1326**

Para garantizar el cumplimiento del objeto, el contratista deberá disponer de los vehículos, conductores y demás recursos humanos, técnicos, operativos y logísticos necesarios para la adecuada prestación del servicio, asegurando que los automotores se encuentren debidamente habilitados y cumplan las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad, documentación y demás requisitos establecidos en la legislación colombiana para el transporte especial escolar.

Así mismo, la operación deberá garantizar el cumplimiento de las rutas, recorridos, horarios, frecuencias y puntos de parada establecidos por el Municipio, así como las condiciones de seguridad y acompañamiento requeridas para el traslado de los estudiantes. En consecuencia, el servicio deberá prestarse de manera continua, segura, eficiente y oportuna, durante los días establecidos en el calendario académico y conforme a las necesidades identificadas por la entidad territorial.

En este contexto, el servicio de transporte escolar constituye un componente fundamental para garantizar el acceso y la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo oficial, especialmente para aquellos que residen en sectores rurales y zonas con mayores dificultades de desplazamiento, contribuyendo al cumplimiento de las metas institucionales relacionadas con cobertura, permanencia y calidad educativa.

2.2. IDENTIFICACION CON EL CUARTO NIVEL DEL CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS

(Se deberá verificar en el SECOP http://www.colombiacompra.gov.co/Clasificacion**)**

El objeto del presente Proceso de Contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), como se indica a continuación:

Clasificación de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas UNSPSC v14_0801

SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO	DESCRIPCIÓN
25	2510	251015	25101500	Vehículos de pasajeros
78	7811	781118	78111800	Servicio de transporte de pasajeros por carretera

Tabla Codificación UNSPSC v14_0801 para la Experiencia

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN: LICITACIÓN PÚBLICA

La modalidad de selección se determina atendiendo a la naturaleza del objeto contractual, la cuantía estimada, las condiciones de ejecución y las reglas previstas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En consecuencia, la entidad deberá justificar expresamente la modalidad aplicable y acreditar que esta garantiza la selección objetiva, la pluralidad de oferentes y la adecuada satisfacción de la necesidad pública.

PLAZO DE EJECUCIÓN: El plazo de ejecución del contrato será de Cincuenta (50) días calendario escolar. Contados a partir de la fecha del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento, legalización y ejecución y de la suscripción del acta de inicio. El contrato se entiende perfeccionado con la firma de las partes. La vigencia será igual al plazo de ejecución y cuatro (4) meses más.

Nota 1: El plazo de Ejecución (fecha de finalización)- podrá ser modificado en la ejecución teniendo en cuenta los recursos y presupuesto debido a que se integran diferentes fuentes de recursos los que puede variar el principio de anualidad presupuestal.

Nota 2: Se precisa que en el caso de los recursos de regalías las vigencias presupuestales son BIANUALES, por lo tanto, es factible que la ejecución de dichos recursos supere el 31 de diciembre de 2026.

Nota 3: Para que los recursos no de regalías superen la anualidad, deberá darse cumplimiento a la normatividad del caso (VIGENCIAS FUTURAS)

PRESUPUESTO OFICIAL: el valor del presupuesto oficial es por MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($1.287.839.985).

De los cuales tendría recursos del Sistema General de Regalías y convenio Nº 3135 del 01 de julio de 2026 suscripto con la Gobernación del Tolima y la alcaldía municipal de melgar, así:

Recursos del Sistema general de regalías que cubrirá treinta y ocho (38) rutas urbanas y rurales corresponde a la suma de **SETECIENTOS SEIS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS ($706.357.785,00) MCTE**

Recursos de la Gobernación del Tolima mediante convenio N°3135 de la tendrá una cobertura de veinticuatro (24) rutas rurales y urbanas por valor de **QUINIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS PESOS MCTE ($581.482.200).**

El presupuesto destinado incluye impuestos y demás erogaciones de ley, pero el real cubrimiento de la necesidad se determina en la ejecución del contrato, ya que en este momento es cuando se establecerán las cantidades exactas a adquirir y las limitaciones posteriores cuando ello ocurra.

El presupuesto oficial se determinó a partir del análisis comparativo de las cotizaciones y antecedentes contractuales consultados, considerando las características específicas de las rutas, el número de estudiantes beneficiarios, la capacidad de los vehículos, la frecuencia de los recorridos, el estado de las vías, el plazo de ejecución y los costos asociados a la operación. La metodología empleada corresponde al promedio de los valores comparables, previa depuración de datos atípicos.

3. ANALISIS DEL MERCADO

La Secretaria de Educación y Cultura del Municipio de Melgar analiza los aspectos generales que orientan la movilidad y el desarrollo del mercado de Servicios que son esenciales en el proceso de contratación, y en relación directa con el objeto contractual. De ello que identifica los siguientes aspectos:

3.1. Marco Económico

El sector servicios, correspondiente al sector terciario de la economía colombiana, comprende un conjunto amplio de actividades orientadas a satisfacer las necesidades de la población y de los diferentes sectores productivos, contribuyendo de manera significativa al desarrollo económico y social del país. Dentro de este sector se encuentra la actividad de transporte, la cual constituye un componente fundamental para la movilidad de personas y bienes, así como para la articulación territorial y el adecuado funcionamiento de las actividades económicas, sociales e institucionales.

El servicio de transporte se caracteriza por facilitar el desplazamiento de personas o mercancías entre diferentes lugares, permitiendo la conexión entre centros urbanos, zonas rurales y regiones. En este sentido, su adecuada prestación contribuye al fortalecimiento de la actividad productiva, la integración territorial, el acceso a bienes y servicios y la generación de condiciones favorables para el desarrollo económico y social.

En particular, el transporte escolar constituye una modalidad de servicio que reviste especial importancia dentro de las políticas públicas orientadas a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo. Su prestación permite superar las dificultades de desplazamiento que presentan los estudiantes, especialmente aquellos que habitan en sectores rurales o en zonas que, por sus condiciones geográficas y de ubicación, presentan limitaciones para acceder directamente a las instituciones educativas oficiales.

Para el caso del municipio de Melgar, la prestación del servicio de transporte escolar responde a una necesidad de carácter público, relacionada directamente con la garantía del derecho a la educación y con las estrategias encaminadas a promover la permanencia y continuidad de los estudiantes matriculados en las instituciones educativas oficiales. La dispersión de la población, las características geográficas del territorio y la ubicación de las diferentes sedes educativas hacen necesario disponer de un servicio organizado, seguro, eficiente y continuo que permita el traslado de los estudiantes desde sus lugares de residencia o puntos de encuentro establecidos hasta las instituciones educativas y viceversa.

Desde la perspectiva económica y de mercado, la prestación del servicio de transporte escolar involucra diferentes componentes asociados a la operación de los vehículos, tales como disponibilidad y mantenimiento del parque automotor, combustible, conductores, seguros, documentación habilitante, mantenimiento preventivo y correctivo, elementos de seguridad, administración y coordinación de las rutas, así como el acompañamiento mediante personal monitor cuando corresponda. Estos factores inciden directamente en la estructura de costos del servicio y deben ser considerados al momento de determinar las condiciones técnicas y económicas del proceso de contratación.

Asimismo, el mercado del transporte terrestre automotor se encuentra sujeto a regulación y vigilancia por parte de las autoridades competentes, razón por la cual los potenciales oferentes deben acreditar el cumplimiento de los requisitos legales, técnicos y operativos establecidos para la prestación del servicio. En consecuencia, la entidad deberá establecer en los documentos del proceso las condiciones y requisitos necesarios para garantizar que los vehículos, conductores y demás componentes vinculados a la operación cumplan con la normatividad vigente.

En este contexto, la contratación mediante la modalidad de Licitación Pública resulta pertinente cuando, de acuerdo con las condiciones y características del objeto contractual, se requiere garantizar la participación plural de oferentes que cuenten con la capacidad jurídica, financiera, organizacional y técnica necesaria para asumir integralmente la prestación del servicio. La pluralidad de oferentes permite a la entidad evaluar diferentes alternativas disponibles en el mercado y seleccionar aquella que resulte más favorable, atendiendo los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva.

Por lo anterior, el análisis del sector permite establecer que existe un mercado asociado a la prestación del servicio de transporte terrestre especial y, particularmente, al transporte escolar, en el cual participan empresas y operadores que cuentan con capacidad para atender las necesidades de las entidades territoriales. La estructuración del proceso deberá considerar las condiciones reales del mercado, las características de las rutas, distancias, tiempos de operación, número de estudiantes beneficiarios, condiciones de acceso a las diferentes zonas y demás variables que inciden en la prestación efectiva del servicio.

En consecuencia, la contratación del servicio de transporte escolar constituye una herramienta necesaria para

apoyar el acceso, permanencia y continuidad de los estudiantes en el sistema educativo oficial del municipio de Melgar, contribuyendo al cumplimiento de las metas institucionales y de las políticas públicas educativas, al tiempo que genera una demanda de servicios dentro del sector transporte y permite articular la oferta existente en el mercado con las necesidades de la población beneficiaria.

3.1.1. Servicio de Transporte

El servicio de transporte hace parte del sector terciario de la economía y comprende el conjunto de actividades destinadas a facilitar el desplazamiento de personas, animales o bienes desde un punto de origen hasta un punto de destino, mediante la utilización de vehículos y de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esta actividad constituye un componente fundamental para la integración territorial, la movilidad de la población y el desarrollo de las actividades económicas y sociales.

El transporte ha experimentado un importante proceso de expansión y transformación como consecuencia del crecimiento poblacional, la urbanización, el desarrollo de las actividades económicas, el incremento de los intercambios comerciales y de los desplazamientos de personas, así como de los avances tecnológicos aplicados al sector. Estos factores han permitido mejorar progresivamente las condiciones de cobertura, capacidad, eficiencia, seguridad y calidad en la prestación de los diferentes servicios de transporte.

En el marco del presente proceso de contratación, el análisis del sector se encuentra orientado específicamente a la prestación del servicio de transporte escolar para los estudiantes de las instituciones educativas oficiales del municipio, comprendiendo los desplazamientos requeridos desde los sectores urbanos y rurales hasta las respectivas sedes educativas y el retorno a los lugares establecidos, de acuerdo con las rutas, horarios, frecuencias, capacidades y demás condiciones definidas por la entidad contratante.

El transporte escolar constituye un servicio de especial importancia para las entidades territoriales, toda vez que contribuye a garantizar las condiciones necesarias para el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo. Su prestación adquiere especial relevancia en aquellos sectores rurales y zonas donde las condiciones de ubicación, distancia, infraestructura vial o disponibilidad de transporte dificultan el desplazamiento autónomo de los estudiantes hacia las instituciones educativas.

Para la adecuada prestación del servicio se requiere contar con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para desarrollar la modalidad de servicio que corresponda, así como con vehículos que cumplan las condiciones técnicas, mecánicas, de seguridad y documentación exigidas por la normatividad vigente. De igual manera, los conductores y demás personal vinculado a la operación deberán cumplir los requisitos legales y contractuales establecidos para garantizar un servicio seguro, oportuno y adecuado a las características de la población beneficiaria.

Desde la perspectiva del mercado, la prestación del servicio de transporte escolar involucra diferentes componentes que inciden en la determinación del precio y en la estructura económica del contrato, entre ellos: disponibilidad y características del parque automotor, número y extensión de las rutas, distancias recorridas, condiciones de las vías, tiempos de desplazamiento, consumo de combustible, costos de mantenimiento preventivo y correctivo, remuneración del personal, seguros, gastos administrativos, elementos de seguridad y demás costos asociados a la operación.

En consecuencia, para la estructuración económica del proceso de contratación resulta necesario considerar las condiciones particulares del territorio y de las rutas que serán objeto de prestación, así como las variables que pueden afectar los costos de operación. Lo anterior permitirá establecer un presupuesto oficial acorde con las condiciones reales del mercado y con las necesidades de la población estudiantil beneficiaria.

De igual manera, teniendo en cuenta que se trata de un servicio sujeto a regulación por parte de las autoridades competentes, la entidad deberá verificar que los potenciales oferentes acrediten el cumplimiento de los requisitos jurídicos, técnicos, financieros y organizacionales establecidos en los documentos del proceso y en la normatividad aplicable al transporte escolar.

En este sentido, el sector económico objeto de análisis presenta una oferta conformada por empresas y operadores legalmente constituidos que cuentan con capacidad para prestar servicios de transporte escolar, siempre que acrediten las condiciones de habilitación, experiencia, capacidad operacional, disponibilidad de vehículos y demás requisitos exigidos por la entidad. La identificación de estas condiciones permite estructurar un proceso de selección que garantice la participación de oferentes con capacidad real para atender las necesidades de transporte de la población estudiantil.

Por lo anterior, se considera que la contratación del servicio de transporte escolar se encuentra directamente relacionada con las necesidades de movilidad de los estudiantes del municipio y constituye un mecanismo necesario para contribuir al acceso, permanencia y continuidad educativa. La adecuada planeación del proceso

deberá garantizar que las condiciones técnicas, económicas y operativas establecidas respondan a las características del servicio requerido, al comportamiento del mercado y a las disposiciones legales vigentes, procurando en todo momento la satisfacción de la necesidad pública bajo criterios de eficiencia, calidad, seguridad, continuidad, economía y selección objetiva.

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

Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)

Variaciones trimestral y anual de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales.
I Trimestre de 2026ᵖ.

Variable	Variaciones (%) trimestrales I trim 2026 / IV trim 2025	Variaciones (%) anuales I trim 2026 / I trim 2025
Promedio mensual de vehículos afiliados	-0,5	-0,4
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM*)	-0,3	-0,2
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,6	-0,6
Promedio mensual de vehículos en servicio total	-1,4	-2,2
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,1	-0,3
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicic	-2,5	-4,1
Total pasajeros transportados	-7,5	-5,9
Pasajeros transportados (SITM)	-7,6	-5,3
Pasajeros transportados (Sistema tradicional)	-7,4	-7,1

Fuente: DANE, Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP).
ᵖ: Cifra provisional
*: Sistema Integrado de Transporte Masivo

En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2026, se presentó una variación de -0,3% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de -5,3%, en relación con el primer trimestre de 2025 (Tabla N° 1).

Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas Integrados de Transporte Masivo
I trimestre de 2026ᵖ

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales I trim 2026 / IV trim 2025		Variaciones anuales I trim 2026 / I trim 2025	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**-0,1**	**-7,6**	**-0,3**	**-5,3**
Transmetro (Barranquilla)	2,8	-7,6	25,4	-5,2
SITM* (Bogotá)	0,1	-7,8	-0,5	-5,7
Metrolínea (Bucaramanga)***	2,8	-2,2	24,9	11,6
MIO (Cali)	-2,7	-7,3	-5,3	-1,9
Transcaribe (Cartagena)	-8,4	-14,7	-25,5	-26,7
Cable (Manizales)	7,1	-8,4	96,3	74,3
SITVA** (Medellín)	-0,5	-7,0	-0,1	-3,9
Megabús (Pereira)	-0,4	-6,6	-1,0	-6,1

Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.
***Desde el año 2025, el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bucaramanga ha adoptado un nuevo esquema operacional basado en la complementariedad con el transporte público colectivo, reemplazando el modelo tradicional de asignación exclusiva de rutas a las empresas operadoras y dando apertura al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITME)

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el primer trimestre de 2026, se presentó una variación trimestral de -2,5% en los vehículos en servicio y de -7,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2025.

En relación con las variaciones anuales, en el primer trimestre de 2026, los vehículos en servicio presentaron una variación de -4,1% y de -7,1% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2025.(Tabla N° 2).

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
I trimestre de 2026ᵖ

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales I trim 2026 / IV trim 2025		Variaciones anuales I trim 2026 / I trim 2025	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**-2,5**	**-7,4**	**-4,1**	**-7,1**
Buses*	-1,7	-11,8	-3,3	-9,9
Busetas	-3,2	-6,4	-4,2	-6,2
Microbuses - colectivos	-2,3	-4,6	-4,6	-6,0

Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional.
*En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Durante el primer trimestre de 2026, el tipo de vehículo microbuses - colectivos presentó la mayor disminución anual en el parque automotor en servicio, con una variación de -4,6%. En cuanto al número de pasajeros transportados, la mayor caída se registró en los buses, con una variación de -9,9%, en comparación con el mismo trimestre de 2025

En cuanto a los resultados del parque automotor en servicio, durante el primer trimestre de 2026, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 27.814 vehículos en servicio y con una variación negativa 2,2% en comparación con el mismo periodo de 2025 (Grafica N° 2).

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



Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

3.1.2. PIB desde el enfoque de la producción

En el primer trimestre de 2026, el **Producto Interno Bruto (PIB)** en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr (ver tabla 1). 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). También el 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).

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2026ᵖʳ

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026ᵖʳ-I / 2025ᵖʳ-I	2026ᵖʳ-I / 2025ᵖʳ-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**

Fuente: DANE, PIB_T
ᵖʳpreliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[4]Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6]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.

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%.

Producto Interno Bruto (PIB)
Enfoque de la producción
Revisiones de la tasa de crecimiento anual (%) en volumen[1]
Valor agregado por actividad económica
Año 2025pr

Actividad económica	Publicado el 16 de febrero de 2026		Revisado el 15 de mayo de 2026		Diferencias en la contribución
	Tasas de crecimiento anual (%) 2025pr	Contribución* a la variación anual del valor agregado (p.p.)	Tasas de crecimiento anual (%) 2025pr	Contribución* a la variación anual del valor agregado (p.p.)	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	0,3	3,1	0,3	0,00
Explotación de minas y canteras	-6,2	-0,3	-6,6	-0,3	-0,02
Industrias manufactureras	1,9	0,2	1,9	0,2	0,00
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado.	1,1	0,1	1,2	0,1	0,00
Construcción	-2,8	-0,1	-2,7	-0,1	0,01
Comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento y servicios de comida	4,6	0,9	4,7	1,0	0,01
Información y comunicaciones	1,0	0,02	1,0	0,03	0,00
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,1	2,8	0,1	0,00
Actividades inmobiliarias	2,0	0,2	2,0	0,2	0,00
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,3	0,1	1,3	0,1	0,00
Administración pública y defensa, educación y salud	4,5	0,8	4,0	0,7	-0,08
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	9,9	0,4	9,9	0,4	0,00
Valor agregado	2,7		2,6		-0,08
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5		2,5		
Producto Interno Bruto	2,6		2,6		

[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
*Por efecto del redondeo, la suma de las diferencias de las contribuciones puede no coincidir con el total.
prpreliminar
p.p.: puntos porcentuales
Fuente: DANE, PIB_T

3.1.3. Inflación

Se indica que de acuerdo al mes de julio de 2026, el IPC registró una variación de 6,03% en comparación con julio de 2025. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (9,53%), Salud (8,37%), Educación (7,57%), Bebidas alcohólicas y tabaco (7,14%) y por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (6,30%) se ubicaron por encima del promedio nacional (6,03%). Entre tanto, las divisiones Bienes y servicios diversos (5,97%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,82%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (5,40%), Transporte (5,21%), Información y comunicación (4,97%), Recreación y cultura (3,74%) y por último, Prendas de vestir y calzado (3,38%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

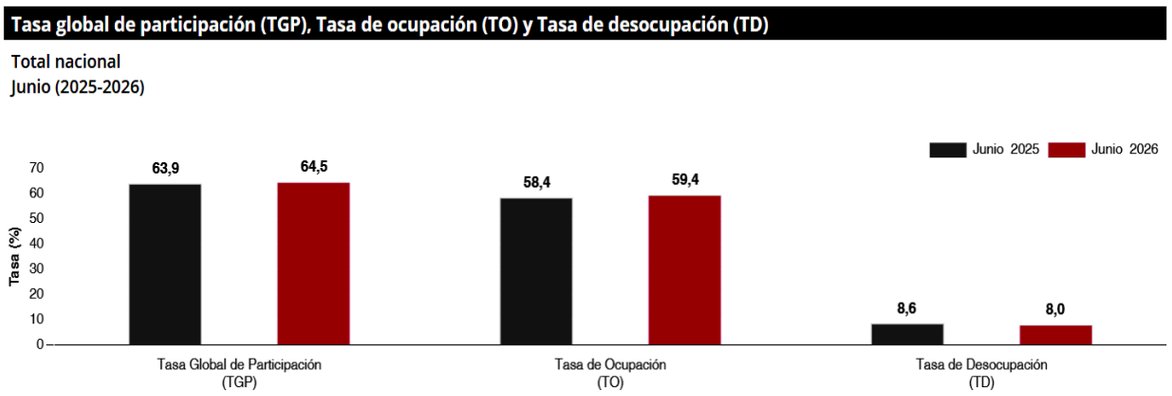
En comparación con diciembre de 2025, la variación de las subclases que más aportaron al acumulado del año fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (7,08%), transporte urbano (10,39%), arriendo imputado (3,24%), arriendo efectivo (3,34%), frutas frescas (22,02%), carne de res y derivados (10,04%), servicios relacionados con la copropiedad (16,12%), electricidad (4,90%), papas (49,85%) y comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (6,18%). Con contribución negativa a la variación se ubicó: vehículo particular nuevo o usado (-2,09%), plátanos (-11,91%), dulces, confites, caramelos, bombones, chocolatinas, chicles, masmelos, cocadas para consumo en el hogar (-18,44%), carne de cerdo y derivados (-4,06%) y legumbres secas (-7,60%).

3.1.4. Mercado Laboral

De acuerdo con los indicadores del mercado laboral, durante el mes de junio de 2026 la tasa de desempleo a nivel nacional se ubicó en 8,0%, presentando una disminución de 0,6 puntos porcentuales frente al mismo mes del año 2025, cuando se registró una tasa de desempleo del 8,6%. Este comportamiento evidencia una mejora en las condiciones generales del mercado laboral colombiano y una mayor incorporación de población a las actividades productivas.

Por su parte, la tasa global de participación alcanzó el 64,5% en junio de 2026, frente al 63,9% registrado en junio de 2025, lo que representa un incremento de 0,6 puntos porcentuales. Este indicador refleja una mayor participación de la población en edad de trabajar dentro del mercado laboral, ya sea como población ocupada o como población que se encuentra en búsqueda activa de empleo.

Asimismo, la tasa de ocupación se ubicó en 59,4% en junio de 2026, registrando un incremento de 0,9 puntos porcentuales respecto al 58,4% observado en junio de 2025. El comportamiento positivo de este indicador permite evidenciar un aumento en la proporción de personas que se encuentran vinculadas a actividades laborales y productivas.



Fuente: DANE, GEIH

Los resultados anteriores permiten establecer que el mercado laboral colombiano presentó una evolución favorable durante el período analizado, caracterizada por una reducción de la tasa de desempleo y un incremento tanto en la participación laboral como en la ocupación. Estas condiciones constituyen un elemento relevante dentro del análisis económico del sector, en la medida en que reflejan la dinámica general de la actividad económica y la disponibilidad de recurso humano para el desarrollo de las diferentes actividades productivas y de servicios.

En relación con el objeto del presente proceso de contratación, correspondiente a la prestación del servicio de transporte escolar, el comportamiento del mercado laboral constituye una variable de contexto económico que permite identificar las condiciones generales bajo las cuales operan las empresas prestadoras del servicio, particularmente en lo relacionado con la disponibilidad de conductores, personal operativo, administrativo y demás recurso humano requerido para garantizar la adecuada ejecución de las rutas contratadas.

3.1.5. Internacional

la entidad realizó la verificación correspondiente de los Acuerdos Comerciales Internacionales que pudieran resultar aplicables al proceso, teniendo en cuenta el valor estimado, la naturaleza del objeto, la cobertura de la entidad y las excepciones previstas en los respectivos instrumentos, de conformidad con las disposiciones y lineamientos vigentes de Colombia Compra Eficiente.

Acuerdo Comercial		¿Vigente?	Entidad Estatal cubierta	Valor del Proceso de Contratación superior al umbral del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
		SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	SI Entidades de Nivel Central Umbral: Bienes y servicios $272.764.794 Entidades del Nivel Subcentral Umbral: Bienes y servicios $1.091.059.175 Otras Entidades cubiertas Bienes y servicios $1.200.165.093	NO	NO

	México	SI	NO	NO Central bienes y servicios $ 272.951.066, Sub-Central bienes y servicios N/A Otras entidades bienes y servicios $ 1.627.376.299	SI	NO
	Perú	SI	SI	SI Entidades de Nivel Central Umbral: Bienes y servicios $518.607.026Entidades del Nivel Subcentral Umbral: Bienes y servicios $1.091.804.264 Otras Entidades cubiertas Bienes y servicios $1.200.984.691	SI	NO
Canadá		SI	NO	NO Central bienes y servicios $433.332.253 Sub-central bienes y servicios N/A Otras entidades bienes y servicios $2.166.653.072	SI	NO
Chile		SI	SI	SI Central bienes y servicios $272.764.794Sub-Central bienes y servicios $1.091.059.175 Otras entidades bienes y servicios $1.200.165.093	SI	NO
Corea		SI	NO	NO Central bienes y servicios $382.000.000 Sub-central bienes y servicios $1.091.000.000, Otras entidades bienes y servicios $2.183.000.000	SI	NO
Costa Rica		SI	SI	NO Central de bienes y servicios $432.974.981 Sub-Central de bienes y servicios $1.940.398.620 Otras entidades bienes y servicios (Lista A) $1.023.416.994 Otras entidades bienes y servicios (Lista B) $2.190.112.367	SI	NO
Estados Unidos		SI	SI	NO Central bienes y servicios $439.974.981 Sub-Central servicios construcción $1.940.398.620, Otras entidades bienes y servicios (Lista A) $1.023.416.994, Otras entidades bienes y servicios (Lista B) $2.190.112.367	SI	NO
Estados AELC		SI	SI	SI Central bienes y servicios $735.297.922 Sub-Central servicios construcción $1.131.227.573 Otras entidades bienes y servicios $1.244.350.330	SI	NO
México		SI	NO	NO Central bienes y servicios $341.973.443Sub-Central bienes y servicios N/A Otras entidades bienes y servicios $1.709.862.957	SI	NO

Triángulo Norte	El Salvador	SI	SI	SI Aplicable a los procesos de contratación a partir del valor dela menor cuantía en le entidad estatal	NO	SI
	Guatemala	SI	SI	SI Aplicable a los procesos de contratación a partir del valor dela menor cuantía en le entidad estatal	NO	SI
	Honduras	SI	NO	N/A	N/A	N/A
Unión Europea		SI	SI	SI Central bienes y servicios $735.297.922, Sub-central bienes y servicios $1.131.227.573, Otras entidades bienes y servicios $1.131.227.573	SI	NO
Israel		SI	SI	NO Entidades de Nivel Central Umbral: 130.000 DEG Entidades del Nivel Subcentral Umbral: 250.000 DEG	SI	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	NO Central bienes y servicios $709.188.464 Sub-Central bienes y servicios $1.091.059.175 Otras entidades bienes y servicios $1.091.059.175	SI	NO
Comunidad Andina		SI	SI	N/A	NO	SI

En relación con los riesgos del mercado, se identifican como variables relevantes aquellas asociadas a las fluctuaciones en los precios de los combustibles, costos de mantenimiento, disponibilidad de vehículos, condiciones de las vías, variaciones en los costos laborales, situaciones que puedan afectar la movilidad y demás circunstancias que puedan incidir en la prestación del servicio. Estos factores deberán ser considerados en la matriz de riesgos y en la distribución de responsabilidades contractuales.

De otra parte, el análisis de antecedentes de contratación y la consulta de precios del mercado permiten establecer que existe una oferta de proveedores con capacidad para atender la necesidad identificada, sin perjuicio de que cada interesado deba acreditar las condiciones habilitantes y técnicas exigidas en el proceso de selección. La entidad deberá procurar que los requisitos establecidos sean proporcionales al objeto, valor y riesgos del contrato, de manera que no se generen restricciones injustificadas a la pluralidad de oferentes.

En consecuencia, el análisis integral realizado permite concluir que la necesidad de contratar el servicio de transporte escolar se encuentra debidamente identificada y que las condiciones técnicas, económicas y operativas previstas guardan relación con las características del mercado y con las necesidades de la población estudiantil beneficiaria.

La información obtenida mediante el análisis del sector, el estudio de mercado, los antecedentes contractuales y las condiciones técnicas de operación constituye el soporte para la definición del presupuesto oficial, los requisitos habilitantes, las condiciones técnicas, la matriz de riesgos y demás elementos que integran los Estudios y Documentos Previos, en observancia de los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva que orientan la contratación estatal. La ANCP–CCE ha reiterado que el análisis del sector sirve precisamente para identificar aspectos del mercado que pueden afectar el proceso de selección o las condiciones del negocio contractual.

4. CONDICIONES TECNICAS DE EJECUCION

Las condiciones técnicas para la ejecución del contrato se mencionan a continuación:

En cumplimiento de los principios que rigen la contratación estatal, particularmente los de transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva, previstos en la Ley 80 de 1993 y demás normas que regulan la contratación pública, y de conformidad con lo establecido en el artículo 25, numerales 7 y 12, de la Ley 80 de

1993, el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, la entidad, con fundamento en el análisis del sector y en la identificación de las necesidades de la población beneficiaria, considera necesario adelantar un proceso de selección que permita garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte escolar para los estudiantes de las instituciones educativas oficiales del municipio de Melgar.

La prestación del servicio de transporte escolar constituye una herramienta fundamental para contribuir al acceso y permanencia de los estudiantes en el sistema educativo oficial, especialmente de aquellos que residen en sectores rurales, zonas apartadas y lugares que presentan dificultades de desplazamiento hacia las diferentes instituciones y sedes educativas. En este contexto, garantizar un servicio de transporte adecuado, seguro, oportuno y continuo contribuye al fortalecimiento de las condiciones de acceso al servicio educativo y a la reducción de las barreras geográficas y de movilidad que pueden afectar la asistencia y permanencia de los estudiantes.

En consecuencia, se hace necesario CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE MELGAR, CONTRIBUYENDO AL ACCESO, LA PERMANENCIA, LA CALIDAD, LA COBERTURA Y EL FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN INICIAL, PREESCOLAR, BÁSICA Y MEDIA, EN CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL "MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS 2025-2027"

Para atender esta necesidad, la entidad proyecta la contratación integral del servicio de transporte escolar para sesenta y dos (62) rutas urbanas y rurales, diseñadas de acuerdo con las necesidades de desplazamiento de la población estudiantil beneficiaria, las características territoriales del municipio, la ubicación de las instituciones educativas y sus respectivas sedes, así como las condiciones de acceso y movilidad existentes.

Para efectos de la estructuración del proceso contractual y de acuerdo con las fuentes de financiación disponibles, las sesenta y dos (62) rutas se encuentran distribuidas en dos (2) grupos, de la siguiente manera:

Grupo N.° 1: conformado por treinta y ocho (38) rutas urbanas y rurales, relacionadas en las Tablas N.° 2 y N.° 3, cuya financiación se realizará con **recursos provenientes del Sistema General de Regalías (SGR)**, de conformidad con la disponibilidad presupuestal y las condiciones establecidas para la ejecución de dichos recursos.

Grupo N.° 2: conformado por veinticuatro (24) rutas urbanas y rurales, relacionadas en las Tablas N.° 4 y N.° 5, cuya financiación se realizará en el marco del **Convenio Interadministrativo N.° 3135 de 2026, suscrito con la Gobernación del Tolima**, de acuerdo con las obligaciones, aportes y condiciones establecidas en dicho instrumento.

La distribución del objeto contractual en dos grupos responde a criterios asociados a las fuentes de financiación, la organización operativa de las rutas y las condiciones requeridas para garantizar una adecuada ejecución del servicio. Esta estructuración permitirá a la entidad establecer condiciones técnicas y económicas acordes con las características particulares de cada grupo, sin perjuicio de las demás reglas que se establezcan en los documentos que integran el proceso de selección.

Para lo cual el oferente debe de cumplir con lo dispuesto en la ficha técnica referida.

Anexo especificaciones Técnicas

El proponente deberá presentar con su oferta el anexo técnico ESPECIFICACIONES TÉCNICAS debidamente firmado por el representante legal de la persona jurídica o del proponente plural.

5. ASPECTOS GENERALES

La Secretaria de Educación y Cultura del Municipio de Melgar analiza los aspectos generales que orientan la movilidad y el desarrollo del mercado de productos y servicios que son esenciales en el proceso de contratación, y en relación directa con el objeto contractual. De ello que identifica los siguientes aspectos:

5.1. Marco Económico

El presupuesto oficial estimado para el presente proceso de contratación asciende hasta la suma de **MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($1.287.839.985)**, incluidos los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones, estampillas, costos laborales, seguridad social y demás conceptos que resulten necesarios para la adecuada y completa ejecución del objeto contractual.

El presupuesto oficial se encuentra respaldado por las diferentes fuentes de financiación destinadas a garantizar la prestación del servicio de transporte escolar, de conformidad con las condiciones y destinaciones establecidas para cada una de ellas, así:

Grupos N° 1 - Recursos del Sistema General de Regalías – SGR

Los recursos provenientes del **Sistema General de Regalías (SGR)** estarán destinados a financiar la prestación del servicio correspondiente a **treinta y ocho (38) rutas urbanas y rurales**, por un valor de **SETECIENTOS SEIS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($706.357.785)**.

Grupo N° 2 - Recursos de la Gobernación del Tolima – Convenio Interadministrativo N° 3135 de 2026

Los recursos aportados en el marco del **Convenio Interadministrativo N° 3135 del 1 de julio de 2026**, suscrito entre la Gobernación del Tolima y la Alcaldía Municipal de Melgar, estarán destinados a financiar la prestación del servicio correspondiente a **veinticuatro (24) rutas rurales y urbanas**, por un valor de **QUINIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS PESOS M/CTE. ($581.482.200)**.

Para la determinación del presupuesto oficial, la entidad tomó como referencia los precios obtenidos mediante las cotizaciones solicitadas a proveedores, pertenecientes al sector económico objeto de contratación, así como las condiciones técnicas y operativas requeridas para la prestación del servicio de transporte escolar en las rutas urbanas y rurales definidas.

El análisis de las cotizaciones permitió establecer valores de referencia acordes con las condiciones actuales del mercado, considerando las particularidades de las rutas, distancias, tiempos de recorrido, características de las vías, disponibilidad de vehículos, costos de operación, combustible, mantenimiento, personal, seguros y demás factores que inciden directamente en la estructura de costos del servicio.

En consecuencia, el presupuesto oficial constituye el valor máximo estimado que la entidad destinará para atender la necesidad identificada, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales y las fuentes de financiación señaladas. La oferta económica que presenten los interesados deberá contemplar la totalidad de los costos necesarios para garantizar la ejecución integral del objeto contractual.

El contratista deberá prever dentro de su propuesta económica todos los costos directos e indirectos asociados a la ejecución del contrato, incluyendo, entre otros, los costos de personal, salarios y prestaciones sociales, seguridad social, combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, administración, operación de los vehículos, elementos de seguridad, gastos administrativos, así como los impuestos, tasas, contribuciones, estampillas, retenciones y demás descuentos de carácter nacional, departamental o municipal que resulten aplicables.

5.2. Carga Tributaria, Costos Directos o Indirectos

La liquidación y descuento de esta estampilla deberá efectuarse atendiendo la base gravable y reglas de causación previstas en el Estatuto Tributario Municipal, conformidad a lo establecido en el Acuerdo Municipal 010 de 2023. Cuando los pagos correspondan a los recursos del Grupo N° 2, deberá identificarse el valor efectivamente pagado con cargo a los recursos provenientes del Convenio 3135 de 2026, sin confundir dicha fuente de financiación con los recursos municipales o del Sistema General de Regalías.

- *ESTAMPILLA PRO-CULTURA: será del uno por ciento (1 %) para los contratos y sus adiciones cuya cuantía sea igual o inferior a dos mil quinientas dos (2.502) UVT antes de IVA, y del dos por ciento (2 %) cuando la cuantía exceda dicho límite, de conformidad con el artículo 266 del Acuerdo Municipal N° 011 de 2021, siempre que no resulte aplicable alguna de las exenciones allí previstas.*

- *ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR: será del cuatro por ciento (4 %) sobre la base gravable establecida en el artículo 272 del Acuerdo Municipal N° 011 de 2021, siempre que no se configure alguna de las exenciones allí previstas. Su liquidación se efectuará respecto de los valores efectivamente sujetos al gravamen, diferenciando los pagos realizados con cargo a cada fuente de financiación.*

- *CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL DEPORTE: será del dos coma cinco por ciento (2,5 %) en los términos previstos en el artículo 283 del Acuerdo Municipal N° 011 de 2021, siempre que el contrato no se encuentre comprendido dentro de las exenciones establecidas en dicha disposición. La entidad*

verificará previamente la configuración del hecho generador y la procedencia del descuento respecto de cada pago.

- *ESTAMPILLA PARA LA JUSTICIA FAMILIAR: será del dos por ciento (2 %) sobre el valor del pago anticipado, si lo hubiere, y de cada cuenta que se pague al contratista, de conformidad con el Acuerdo Municipal N° 010 de 2023, teniendo como base gravable el valor bruto objeto del pago o anticipo, sin incluir el IVA, cuando este resulte aplicable.*

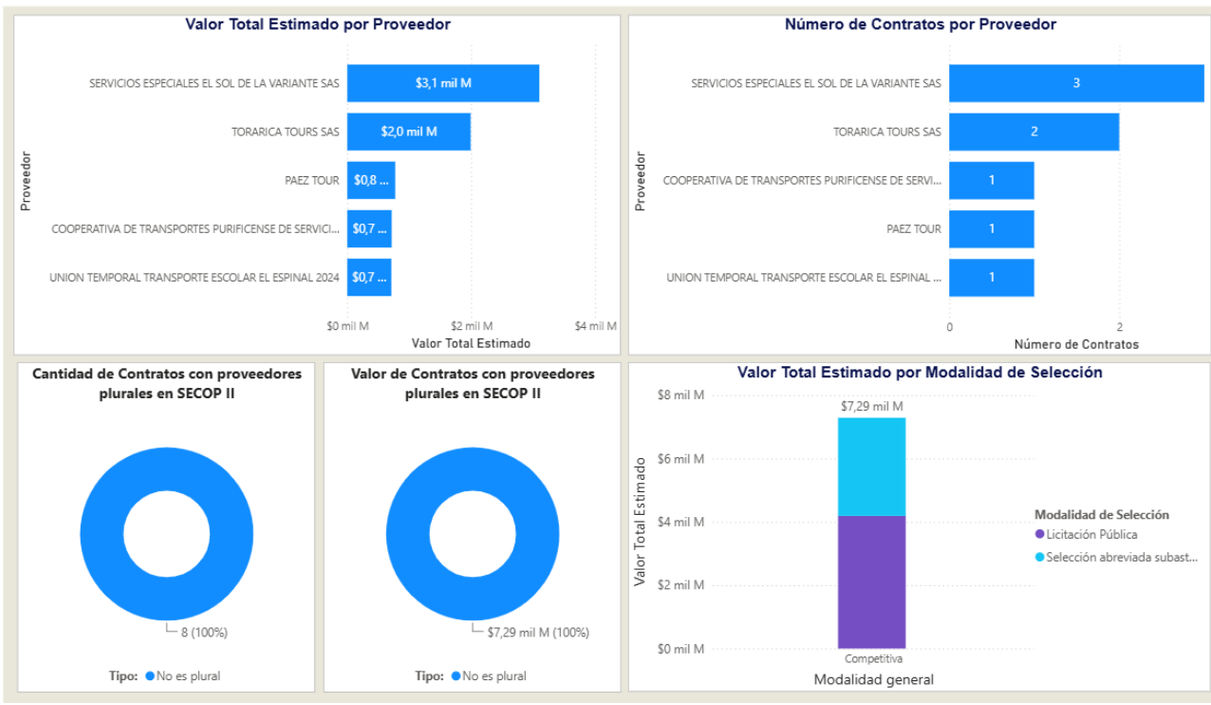
6. ANALISIS DE OFERTA

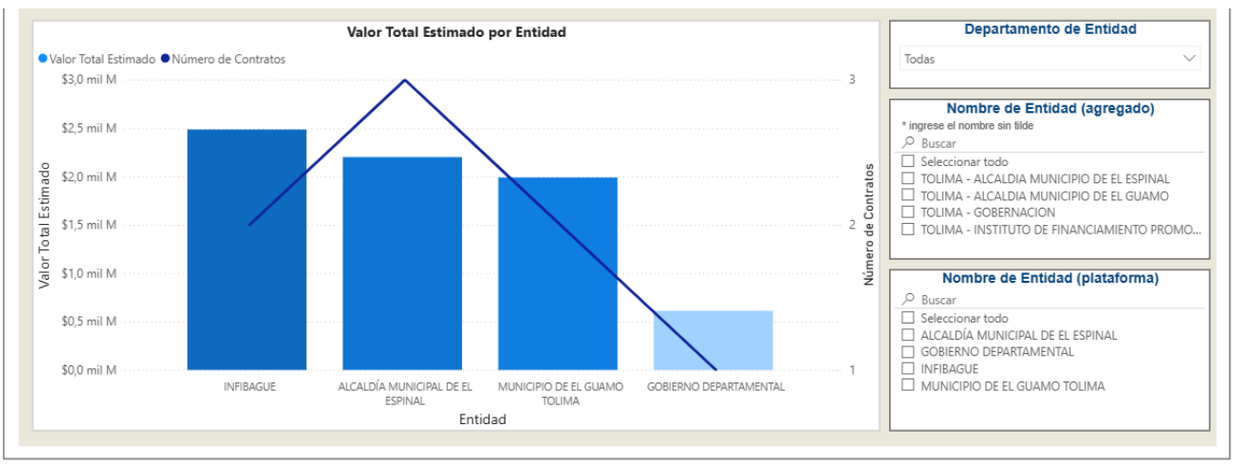
La Secretaria estructuradora adelanto el análisis de la oferta de acuerdo al modelo de abastecimiento estratégico, cotizaciones del mercado y Acuerdo marcos, resultando de ello la siguiente información:

6.1. Modelo de Abastamiento Estratégico

Se realiza el análisis tomando como herramienta el modelo de abastecimiento estratégico MAE, obteniendo lo siguiente, para los cual se hace un filtrado del año 02/01/2020 al 31/12/2025, de la entidad estatal con el código 78111800 de bienes y servicios acordes a la naturaleza de este proceso.







Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
⊟	**7811 - Transporte de pasajeros**
⊟	**781118 - Transporte de pasajeros por carretera**
⊞	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE FUNCIONARIOS PARA LA OPERACIÓN EJECUCIÓN DE FUNCIONES INSTITUCIONALES Y ACTIVIDADES A CARGO DEL INSTITUTO DE FINANCIAMIENTO PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE IBAGUÉ INFIBAGUÉ
⊞	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR TERRESTRE A ESTUDIANTES DEL ÁREA RURAL MATRICULADOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL ÁREA URBANA Y RURAL DEL MUNICIPIO DEL GUAMO TOLIMA
⊞	CONTRATAR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR CUBRIENDO LAS RUTAS DE LA ZONA RURAL PARA NIÑOS NIÑAS Y ADOLESCENTES MATRICULADOS Y REGISTRADOS EN EL SIMAT DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS PUBLICAS DEL MUNICIPIO DE ESPINAL Y CORREGIMIENTO DE CHICORAL DURANTE LA VIGENCIA 2025
⊞	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA EL CUBRIMIENTO DE LAS RUTAS ESCOLARES RURALES BAJO LOS TERMINOS ESTABLECIDOS EN LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE LA NOMARTIVIDAD VIGENTE PARA LOS ESTUDIANTES VULNERABLES FOCALIZADOS VALIDADOS EN LA MATRICULA SIMAT DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE EL ESPINAL DURANTE EL PERIODO LECTIVO 2023
⊞	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA EL CUBRIMIENTO DE LAS RUTAS ESCOLARES RURALES BAJO LOS TERMINOS ESTABLECIDOS EN LOS LINEAMIENTOS TÉCNICOS DE LA NOMARTIVIDAD VIGENTE PARA LOS ESTUDIANTES VALIDADOS EN LA MATRICULA SIMAT DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO DE EL ESPINAL Y CHICORAL DURANTE EL PERIODO LECTIVO 2024
⊞	CELEBRAR CONTRATO PARA LA PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PARA LA REALIZACION DE LOS TRASLADOS QUE REQUIERA LA
	Total

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

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

6.2. Análisis sobre la promoción del acceso de las MiPymes al mercado de Compras Públicas

Conforme al numeral 8 del Artículo 33 DE LA LEY 2069, ¿Se tuvo en cuenta a empresas MiPymes en el respectivo estudio de sector?

Sí_X__ / No___

¿cuántos proveedores en total consultó, y de esos, cuantos eran MiPymes?

CANT	PROVEEDORES	NIT / CC	UBICACIÓN	TAMAÑO DE EMPRESA	TIPO DE ORGANIZACION
1	AUTOS BLANCOS VIP WHITE S.A.S	901.015.334-9	Tolima	PEQUEÑA EMPRESA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
2	ELITE VANS SERVICE TRANSPORTE ESPECIAL S.A.S	901.922.836-5	Cúcuta – Norte de Santander	MICROEMPRESA EMPRESA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
3	TRANSGARZON S.A.	901.221.800-2	Tolima	MICROEMPRESA EMPRESA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

6.3. Características Del Mercado:

El mercado del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en Colombia corresponde a una actividad económica regulada, cuya prestación se encuentra orientada a atender necesidades específicas de movilización de grupos determinados de personas, entre ellos **estudiantes**, trabajadores, turistas, personas con discapacidad o movilidad reducida y otros usuarios que requieran un servicio expreso. De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, este servicio debe ser prestado bajo la responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente **habilitada en la modalidad de transporte especial**.

Desde el punto de vista de la oferta, el mercado está conformado por empresas transportadoras habilitadas por la autoridad competente “Ministerio de Transporte”, que disponen de capacidad transportadora, parque automotor y personal operativo para atender los requerimientos de los contratantes. La competencia entre los prestadores se desarrolla principalmente en función de variables como la disponibilidad y características de los vehículos, capacidad de respuesta, cobertura geográfica, experiencia, condiciones de seguridad, cumplimiento de requisitos legales, calidad del servicio y estructura de costos. La regulación establece, además, que las empresas deben operar bajo principios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, dentro de un marco de libre competencia e iniciativa privada.

Una característica fundamental del mercado es su alto componente regulatorio y técnico. Las empresas prestadoras deben encontrarse debidamente habilitadas y los vehículos destinados al servicio deben cumplir las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes, tipología y demás especificaciones exigidas por el Ministerio de Transporte. Asimismo, la normativa contempla requisitos relacionados con la contratación, los conductores, los vehículos, la capacidad transportadora y los mecanismos de control de la operación.

Desde el punto de vista de los costos de prestación, el precio del servicio está determinado por diferentes variables operativas, entre ellas el tipo y capacidad del vehículo, número de rutas, kilometraje, duración de los recorridos, disponibilidad requerida, condiciones de las vías, consumo de combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, costos laborales y de seguridad social de conductores y demás personal, seguros, impuestos, administración, elementos de seguridad y demás costos asociados a la operación. En servicios de carácter escolar, también deben considerarse los costos derivados del acompañamiento y monitoreo de los estudiantes cuando estos sean requeridos por las condiciones del servicio y la normatividad aplicable.

El mercado presenta igualmente una importante dependencia de la disponibilidad efectiva del parque automotor, especialmente cuando se requieren múltiples vehículos de manera simultánea para cubrir rutas urbanas y rurales. La capacidad transportadora operacional constituye un elemento determinante para establecer la posibilidad real de atender un contrato, razón por la cual el análisis de mercado debe considerar no solamente la existencia de empresas habilitadas, sino también su capacidad para disponer de vehículos suficientes, conductores y demás recursos durante el periodo de ejecución contractual. La regulación establece requisitos específicos respecto de la capacidad transportadora y de la vinculación de los vehículos a las empresas habilitadas.

En términos de competencia, existe participación de diferentes empresas habilitadas que pueden atender las necesidades de transporte especial, dependiendo de su cobertura, capacidad operativa y disponibilidad de vehículos. Sin embargo, para procesos que involucran un número significativo de rutas, especialmente en zonas

rurales, la competencia efectiva puede estar condicionada por factores como la dispersión geográfica, el estado de las vías, las distancias de desplazamiento, la disponibilidad de vehículos adecuados y la necesidad de garantizar la operación simultánea de múltiples recorridos.

De igual manera, el mercado del transporte especial se caracteriza por la necesidad de mantener altos estándares de seguridad y continuidad operacional, debido a que el servicio implica el traslado de personas y, en determinados casos, de población especialmente protegida como niños, niñas y adolescentes. Por ello, la selección del prestador debe considerar no únicamente el componente económico de la oferta, sino también la capacidad técnica, operativa y administrativa para garantizar una prestación segura, continua, eficiente y acorde con las condiciones establecidas en los documentos del proceso.

6.4. Capacidad Transportadora:

Para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial destinado a atender las necesidades de transporte escolar de la población educativa del municipio de Melgar, se requiere analizar la capacidad transportadora disponible en el mercado, teniendo en cuenta que la necesidad identificada comprende la atención de sesenta y dos (62) rutas, destinados a garantizar el desplazamiento oportuno, seguro y continuo de los estudiantes hacia las diferentes sedes educativas oficiales y su correspondiente retorno a los lugares de residencia.

Para efectos del presente análisis, es necesario diferenciar claramente entre la capacidad transportadora exigida al prestador y los vehículos requeridos para la ejecución del contrato. La capacidad transportadora corresponde a la capacidad acreditada por el prestador para disponer de vehículos destinados a la prestación del servicio, mientras que los vehículos requeridos corresponden a los automotores que, de acuerdo con la programación, las características y las necesidades de los servicios de transporte escolar.

De acuerdo con la magnitud de la necesidad identificada y las condiciones del mercado, se establece que el futuro contratista deberá contar con una capacidad transportadora mínima de cincuenta y cinco (55) vehículos, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables al transporte terrestre automotor especial. Para efectos de esta exigencia, los cincuenta y cinco (55) vehículos corresponden a la capacidad transportadora mínima que deberá acreditar el prestador, y no constituyen, por sí mismos, la cantidad de vehículos que necesariamente deberán ser asignados o utilizados simultáneamente para la prestación de los sesenta y dos (62) servicios de transporte escolar.

La exigencia de una capacidad transportadora mínima de cincuenta y cinco (55) vehículos tiene como finalidad garantizar que el prestador cuente con una capacidad suficiente para atender la magnitud de la necesidad contractual y disponer de los automotores necesarios para la operación, de acuerdo con la programación establecida por la entidad. Esta capacidad transportadora podrá estar conformada por vehículos de diferentes tipologías autorizadas para la prestación del servicio, tales como camionetas, camperos, microbuses, busetas y buses, según las condiciones de habilitación y la normativa aplicable.

Adicionalmente, el futuro contratista deberá garantizar la disponibilidad de los vehículos necesarios para atender la programación establecida por la entidad y contar con mecanismos de contingencia que permitan sustituir oportunamente aquellos automotores que presenten fallas mecánicas, accidentes, mantenimientos o cualquier otra circunstancia que genere su indisponibilidad. Esta condición resulta especialmente relevante en el transporte escolar, debido a que una interrupción del servicio puede afectar directamente el acceso, asistencia y permanencia de los estudiantes en el sistema educativo.

Los vehículos que sean efectivamente destinados a la ejecución contractual deberán cumplir las condiciones legales y reglamentarias aplicables al transporte terrestre automotor especial y contar con la documentación exigida para su operación, tales como tarjeta de operación, seguros, revisión técnico-mecánica cuando corresponda y demás documentos requeridos. Igualmente, los conductores deberán cumplir los requisitos legales aplicables y los vehículos deberán permanecer durante toda la ejecución contractual en adecuadas condiciones de seguridad, mantenimiento, aseo y funcionamiento.

En este contexto, para el análisis de la oferta del mercado, la entidad deberá verificar que los potenciales oferentes cuenten con una capacidad transportadora mínima de cincuenta y cinco (55) vehículos y, de manera independiente, con la posibilidad real de disponer de los vehículos que sean necesarios para atender los sesenta y dos (62) servicios de transporte escolar objeto de la contratación. Esta diferenciación permite establecer que la capacidad transportadora constituye una condición de suficiencia del prestador, mientras que los vehículos efectivamente utilizados responden a las necesidades específicas de la operación y a la programación definida para la prestación del servicio.

6.5. Disponibilidad De Vehículos:

Para la atención de los sesenta y dos (62) servicios de transporte escolar requeridos, se establece que el futuro contratista deberá disponer de un mínimo de veintisiete (27) vehículos para la prestación efectiva del servicio, cantidad que corresponde a la necesidad operacional identificada para atender la programación establecida por la Entidad.

La necesidad comprende un total de sesenta y dos (62) rutas, distribuidas así: treinta y ocho (38) rutas correspondientes al Grupo N.° 1, de las cuales diecisiete (17) son urbanas y veintiuna (21) son rurales; y veinticuatro (24) rutas correspondientes al Grupo N.° 2, de las cuales dos (2) son urbanas y veintidós (22) son rurales. En consecuencia, se cuenta con diecinueve (19) rutas urbanas y cuarenta y tres (43) rutas rurales.

La determinación de la disponibilidad mínima de vehículos se realiza teniendo en cuenta las características particulares de las rutas, especialmente las distancias de los recorridos, los tiempos de desplazamiento, la ubicación de las instituciones educativas, los puntos de recogida y entrega, los horarios de ingreso y salida y la posibilidad de que algunas rutas se encuentren ubicadas dentro de un mismo sector, corredor vial o trayecto. Estas condiciones permiten establecer una programación eficiente de los vehículos, sin afectar la prestación oportuna y segura del servicio.

En este sentido, para las rutas urbanas, dadas las menores distancias y los tiempos de desplazamiento, así como la posibilidad de que varias rutas se encuentren ubicadas en sectores o trayectos cercanos y puedan ser atendidas dentro de las franjas horarias establecidas, un mismo vehículo podrá atender hasta cuatro (4) rutas por jornada escolar, siempre que la programación de los recorridos permita cumplir los horarios establecidos y no se generen cruces o retrasos.

Para las rutas rurales, teniendo en cuenta las mayores distancias y tiempos de desplazamiento, las condiciones particulares de las vías y la posibilidad de agrupar rutas que se encuentren en una misma vereda, corredor vial o trayecto hacia una misma institución educativa o hacia sectores cercanos, un mismo vehículo podrá atender hasta dos (2) rutas por jornada escolar, siempre que las condiciones de recorrido y programación permitan completar ambos servicios dentro de la jornada correspondiente.

Bajo estos criterios, para las diecinueve (19) rutas urbanas se requiere una disponibilidad mínima de cinco (5) vehículos, mientras que para las cuarenta y tres (43) rutas rurales se requiere una disponibilidad mínima de veintidós (22) vehículos, para un total de mínimo veintisiete (27) vehículos requeridos para la prestación efectiva de los sesenta y dos (62) servicios.

La asignación de un mismo vehículo a diferentes rutas deberá efectuarse únicamente cuando exista compatibilidad entre los horarios, distancias, tiempos de recorrido y ubicación de los trayectos, de manera que se garantice la prestación efectiva, continua, segura y oportuna de cada uno de los servicios.

Adicionalmente, el contratista deberá contar con mecanismos de contingencia que permitan atender oportunamente las eventualidades que puedan afectar la disponibilidad de los vehículos destinados a la operación, tales como fallas mecánicas, accidentes, mantenimientos preventivos o correctivos y demás circunstancias que puedan generar su indisponibilidad temporal.

Los vehículos destinados a la ejecución contractual deberán cumplir con las condiciones y requisitos establecidos en la normativa vigente para la modalidad de transporte terrestre automotor especial, encontrarse debidamente vinculados a una empresa habilitada y contar con la documentación exigible para su operación. Asimismo, deberán mantenerse en adecuadas condiciones de funcionamiento, seguridad, aseo y mantenimiento durante todo el periodo contractual.

6.6. Convenios De Colaboración Empresarial:

La administración municipal considera la posibilidad de establecer acuerdos de colaboración entre empresas del sector puede facilitar la **disponibilidad efectiva de vehículos**, conductores, capacidad operativa y mecanismos de contingencia necesarios para atender las sesenta y dos (62) rutas urbanas y rurales. Esta alternativa adquiere especial importancia cuando existen empresas con capacidad transportadora parcial, pero que, mediante esquemas de cooperación empresarial, pueden complementar sus recursos y atender diferentes grupos de rutas, particularmente aquellas que presentan mayores distancias, condiciones rurales o requerimientos específicos de operación.

No obstante, debe tenerse en cuenta que cualquier mecanismo de colaboración empresarial deberá garantizar que la prestación del servicio sea realizada por empresas debidamente habilitadas para la modalidad de transporte terrestre automotor especial, utilizando vehículos que cumplan las condiciones legales y reglamentarias aplicables. En consecuencia, los acuerdos de colaboración no podrán utilizarse como mecanismo

para permitir la participación informal de terceros o de vehículos que no cumplan los requisitos exigidos para la prestación del servicio.

6.7. Cobertura Regional:

La cobertura regional constituye un factor relevante para determinar la capacidad efectiva del mercado, toda vez que la prestación del servicio no depende exclusivamente de la existencia de empresas habilitadas, sino de su capacidad para operar en el territorio donde se requiere el servicio, disponer oportunamente de vehículos, conductores y personal operativo, y atender las condiciones particulares de los recorridos urbanos y rurales.

Para el presente proceso, la cobertura debe analizarse considerando que las 62 rutas se encuentran distribuidas entre diferentes sectores del municipio, incluyendo zonas urbanas y rurales, lo cual genera requerimientos operativos diferenciados. Mientras las rutas urbanas presentan recorridos con mayor accesibilidad y concentración de usuarios, las rutas rurales pueden involucrar desplazamientos hacia sectores veredales, mayores distancias, vías terciarias, pendientes y condiciones variables de transitabilidad. Estas características hacen necesario que los prestadores cuenten con una presencia y capacidad operativa suficiente para responder de manera eficiente a las condiciones territoriales.

En este sentido, el mercado del transporte terrestre automotor especial presenta una oferta que puede estar conformada por empresas con presencia local, departamental y regional. La participación de empresas con cobertura regional permite ampliar las posibilidades de atención del servicio, especialmente cuando se requiere disponer simultáneamente de un número considerable de vehículos. La cobertura territorial de los potenciales prestadores puede constituir, por tanto, un elemento determinante para establecer la suficiencia de la oferta y la posibilidad de garantizar la continuidad de las rutas durante todo el plazo contractual.

La cobertura regional también debe analizarse desde la perspectiva de la capacidad de respuesta ante contingencias. Una empresa con presencia operativa en la región puede disponer de mayores posibilidades para realizar sustituciones de vehículos, atender fallas mecánicas, efectuar mantenimientos, disponer de conductores de reemplazo y resolver oportunamente las novedades que se presenten durante la prestación del servicio. Esta capacidad resulta especialmente importante en el transporte escolar, debido a que cualquier interrupción puede afectar el desplazamiento de los estudiantes y, consecuentemente, su asistencia a las instituciones educativas.

6.8. condiciones de operación rural

La operación en la zona rural presenta condiciones particulares relacionadas con el estado de las vías, las distancias entre comunidades, la disponibilidad de transporte y las características geográficas del territorio. En varios sectores predominan vías terciarias sin pavimentar, con tramos estrechos, pendientes pronunciadas y superficies irregulares que dificultan la circulación, especialmente durante la temporada de lluvias.

Las rutas de acceso conectan la zona urbana con la zona rural, su transitabilidad puede verse afectada por deslizamientos, inundaciones, pérdida de banca. Estas condiciones aumentan los tiempos de desplazamiento, los costos de combustible y mantenimiento, y el riesgo de interrupciones en la operación.

Para prestar un servicio eficiente, es necesario planificar el tipo de vehículo requerido, los puntos críticos y las condiciones climáticas, cuando este la ola invernal, al igual es necesario coordinar previamente con las comunidades y autoridades locales, establecer rutas alternas, realizar seguimiento al estado de las vías y mantener protocolos de comunicación y atención de emergencias. En estas situaciones es necesario contar con márgenes de tiempo suficientes para responder a imprevistos y garantizar la seguridad de los alumnos.

6.9. Disponibilidad de vehículos tipo van, microbús, buseta, bus

La disponibilidad de vehículos tipo van, microbús, buseta, y bus, constituye un factor determinante para garantizar la adecuada operación de las 62 rutas urbanas y rurales. La diversidad de tipologías requeridas responde a las diferentes características de las vías, distancias recorridas y condiciones de acceso propias de los sectores urbanos y rurales.

Se puede indicar que para las rutas urbanas se requiere principalmente tipo de vehículos con capacidad adecuada para atender mayores niveles de frecuencia y concentración de alumnos. En las rutas rurales, además de la capacidad, adquieren especial importancia factores como la versatilidad, maniobrabilidad, estado de las vías y capacidad de adaptación a terrenos de difícil acceso, lo que puede favorecer el uso de vans, y microbuses.

Así mismo se debe de contar con disponibilidad de vehículos, ya que se debe analizar la programación total del servicio, los tiempos de recorrido, los períodos de operación, los relevos y la necesidad para contar con vehículos de respaldo. Por ello, la disponibilidad nominal de vehículos no necesariamente equivale a

disponibilidad operativa, siendo necesario determinar la capacidad real para atender la operación sin generar interrupciones o disminuciones en la cobertura del servicio.

Razón por la cual es necesario adelantar las consultas en las plataformas electrónicas de la agencia nacional de contratación pública Colombia Compra Eficiente, se obtuvo lo siguiente:

6.10. Acuerdos Marco (AM)

Los Acuerdos Marco/Instrumentos de Agregación de Demanda son herramientas de agregación de demanda que permiten a las Entidades adquirir de manera ágil los Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes[2] y de común utilización. Realizada consulta en el portal web de la agencia de contratación estatal https://www.colombiacompra.gov.co/search/node/acuerdo%20marco.

En cumplimiento de la normativa vigente, la Entidad realizó la consulta de los Acuerdos Marco de Precios e Instrumentos de Agregación de Demanda disponibles en la Tienda Virtual del Estado Colombiano de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, verificando que se encuentra vigente un instrumento que contempla la modalidad del servicio requerida para el presente proceso.

No obstante, una vez analizadas las condiciones económicas establecidas en dicho instrumento y comparadas con los resultados obtenidos por la Entidad mediante el estudio de mercado, se evidenció que el valor por día aplicable al servicio requerido resulta superior al valor obtenido en el mercado para las condiciones particulares de la contratación. En consecuencia, la Entidad considera que, desde el punto de vista económico, resulta más conveniente adelantar el presente proceso de contratación mediante el mecanismo de selección previsto en estos estudios y documentos previos.



[2] https://www.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/acuerdos-marco

Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente

RESUMEN DE COTIZACIÓN

Acuerdo Marco de Transporte de Pasajeros II

Departamento Nacional de Planeación - DNP

Version: 32 Fecha: 09/06/2026

Dirección de la Entidad	CARERRA 25 # 5 -56 EDIFICIO PALACIO MUNICIPAL	Ubicación	TOLIMA - MELGAR	Teléfono	3173654178
Número RFI	128097	Correo	seceducacion@melgar-tolima.gov.co		

Generar CSV

Preparar Archivo Proveedor Tienda Virtual

Resumen de Solicitud de Cotización

Modalidad	Vehículos con motor de combustión interna	Zona	7	Segmento	Escolar	Nivel de Servicio	1	Peajes	$0,00

Especificaciones de la Solicitud de Cotización

Item	Código	Vehículo	Unidad de tiempo	Cantidad de tiempo	Contidad de vehículos	Número pasajeros	Descripción detallada del lugar de partida y destino	Valor Unitario	Valor Unitario + gravámen	Valor X Capacidad	Precio Total
1	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	RECEBERA / IET CUALAMANA – SEDE LOS OLIVOS	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
2	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	5	VEREDA AGUILA MEDIA / IET CUALAMANA- SEDE CALCUTA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
3	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	20	ARABIA / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
4	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	20	ALTO DEL VENADO KM 16 / IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
5	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	16	KM 16 / IET CUALAMANA - SEDE LA REFORMA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
6	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	8	VEREDAS INALI, FLORAL YERAGUAS / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
7	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	20	VEREDA SIBERIA / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
8	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	8	VEREDAS INALI, FLORAL YERAGUAS / IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
9	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	10	VEREDA SIBERIA / IET GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
10	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	34	VEREDA AGUILA ALTA / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
11	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	70	VEREDA AGUILA MEDIA / IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 2.779.748,06
12	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	30	VEREDA AGUILA BAJA / IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
13	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	32	VEREDA LA REFORMA/ IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
14	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	SAN JOSE / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
15	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	35	ARABIA / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
16	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	16	CUALAMANA / IET CUALAMANA – SEDE LOS OLIVOS	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
17	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	5	VEREDA TOKIO - MOSQUERAL / IET CUALAMANA SEDE LA REFORMA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
18	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	30	VEREDA ALTO DE LA PALMA / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
19	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	12	VEREDAS CALCUTA - CUALAMANA / IET CUALAMANA – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
20	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	12	VEREDA LAS PALMAS / IET CUALAMANA - SEDE LA REFORMA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
21	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	VEREDA AGUILA BAJA / IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
22	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	80	ZONA CENTRO MELGAR / IET CUALAMANA – SEDE CALCUTA	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 2.446.176,80
23	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	3	120	MANGOS / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 3.669.265,20
24	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	13	508	DISPARATE/ IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 15.900.149,20
25	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	5	170	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 6.115.442,00
26	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	3	100	FLORIDA / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 3.669.265,20
27	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	50	GALAN - ROJAS / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 2.149.672,92
28	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	3	115	GALAN - CATARATAS / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 3.224.509,38
29	CI-Z7-ES-NI-V4-DU	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	20	ZONA CENTRO MELGAR / IET.GABRIELA MISTRAL - SEDE GUACAMAYAS	$ 888.871,00	$ 982.177,90	$ 982.177,90	$ 982.177,90
30	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	100	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA/ IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.088,40	$ 1.223.088,40	$ 2.446.176,80
31	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	60	VILLA ESPERANZA - 17 DE ENERO - SANTA BARBARA / IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 2.149.672,92
32	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	80	GALAN - CATARATAS / IET. GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 2.149.672,92
33	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	65	GALAN - CATARATAS / IET. GABRIELA MISTRAL – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 2.149.672,92
34	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	40	FLORIDA / IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
35	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	32	MANGOS / IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
36	CI-Z7-ES-NI-V4-DU	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	30	MANGOS / IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 888.871,00	$ 982.177,90	$ 982.177,90	$ 982.177,90
37	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	35	GALAN - ROJAS / IET. GABRIELA MISTRAL– SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
38	CI-Z7-ES-NI-V4-DU	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Urbana	1	2	60	GALAN - ROJAS / IET. GABRIELA MISTRAL– SEDE PRINCIPAL	$ 888.871,00	$ 982.177,90	$ 982.177,90	$ 1.964.355,80
39	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	VEREDA BUENAVISTA / IET. SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
40	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	VEREDA GUACAMAYA / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
41	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	3	115	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 4.169.622,09
42	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	35	VEREDA LA LAGUNA / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
43	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	25	VEREDA CAJITA / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
44	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	45	VEREDA SEBORUCO, LAS AGUILAS Y RESACAS / IET SUMAPAZ– SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 2.779.748,06
45	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	33	BOMBOTE-VALLE LANCEROS / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
46	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	35	CHIMBI / IET SUMAPAZ – SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03
47	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	10	MALACHI / IET SUMAPAZ - SEDE ANTONIO MARIA LOZANO	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
48	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	10	MALACHI / IET SUMAPAZ - SEDE SANTA CLARA	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
49	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	10	VEREDA CAJITA / IET SUMAPAZ – SEDE 17 ENERO	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
50	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	30	BOQUERON, MOSQUERAL, MALACHI / IET SUMAPAZ - SEDE EDUCATIVA EL SALERO	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03

Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente

RESUMEN DE COTIZACIÓN

Departamento Nacional de Planeación - DNP

Acuerdo Marco de Transporte de Pasajeros II

Version: 32 Fecha: 09/06/2026

51	CI-Z7-ES-NI-V3-DR	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Rural	1	3	115	BOQUERON, MOSQUERAL, MALACHI, SALERO, SAN JOSE DE LA COLORADA / IET SUMAPAZ - SEDE PRINCIPAL	$ 1.375.235,00	$ 1.519.596,69	$ 1.519.596,69	$ 4.558.790,07
52	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	18	VEREDA BUENAVISTA / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
53	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	25	VEREDA GUACAMAYA / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
54	CI-Z7-ES-NI-V3-DR	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	65	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.375.235,00	$ 1.519.596,69	$ 1.519.596,69	$ 3.039.193,38
55	CI-Z7-ES-NI-V3-DR	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Rural	1	3	95	VEREDA LA PAZ Y EL BALSO / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.375.235,00	$ 1.519.596,69	$ 1.519.596,69	$ 4.558.790,07
56	CI-Z7-ES-NI-V3-DR	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	70	VEREDA LA LAGUNA / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.375.235,00	$ 1.519.596,69	$ 1.519.596,69	$ 3.039.193,38
57	CI-Z7-ES-NI-V2-DR	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	45	VEREDA LA LAGUNA / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.257.836,00	$ 1.389.874,03	$ 1.389.874,03	$ 2.779.748,06
58	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	2	45	VEREDA SEBORUCO, LAS AGUILAS Y PESACAS / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 2.409.113,82
59	CI-Z7-ES-NI-V4-DR	Buseta de 20 a 30 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	25	BOMBOTE-VALLE LANCEROS / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 1.090.124,00	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91	$ 1.204.556,91
60	CI-Z7-ES-NI-V8-DR	Microbus de 10 a 19 pasajeros	Día Zona Rural	1	1	15	CHIMBI / IET GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46
61	CI-Z7-ES-NI-V3-DU	Bus de 40 a 50 pasajeros	Día Zona Urbana	1	10	400	ZONA CENTRO MELGAR / IET CUALAMANA- SEDE PRINCIPAL	$ 1.106.895,00	$ 1.223.089,40	$ 1.223.089,40	$ 12.230.894,00
62	CI-Z7-ES-NI-V2-DU	Bus de 30 a 40 pasajeros	Día Zona Urbana	1	1	30	FLORIDA / IET. GABRIELA MISTRAL - SEDE PRINCIPAL	$ 972.727,00	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46	$ 1.074.836,46

Sub Total:	$ 136.800.665,16
Peajes:	$ 0,00
Valor Total:	$ 136.800.665,16

Gravámenes adicionales (Estampillas)

Si los hay, indique los gravámenes adicionales (estampillas) a los que está sujeta la Orden de Compra. Son gravámenes adicionales por ejemplo; estampillas y demás impuestos territoriales.
Los impuestos como ICA y retención en la fuente NO son gravámenes adicionales.

No.	Descripción	% Gravámen
1	ESTAMPILLA PRO-CULTURA	1,00%
2	ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR	4,00%
3	CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL DEPORTE	2,50%
4	ESTAMPILLA PARA LA JUSTICIA FAMILIAR	2,00%
	Total Gravámenes adicionales	**9,50%**

En desarrollo del análisis del sector y con el propósito de determinar las condiciones de oferta existentes en el mercado para la prestación del servicio requerido, la entidad realizó la verificación del Acuerdo Marco de Precios CCE-144-2023 “Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II”, cuya vigencia estuvo comprendida entre el 3 de abril de 2023 y el 3 de abril de 2026, con el fin de establecer la pertinencia y conveniencia de utilizar dicho instrumento para atender la necesidad identificada.

Para efectos del ejercicio comparativo, se revisaron las condiciones económicas y operativas aplicables al servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, tomando como referencia proveedores y empresas del sector que desarrollan actividades relacionadas con la prestación del servicio. Para la simulación se tuvieron en cuenta las características particulares de las sesenta y dos (62) rutas urbanas y rurales requeridas por la entidad, considerando, entre otros aspectos, el punto de origen y punto de destino, tiempo estimado de recorrido, tipo y capacidad de los vehículos, cantidad de vehículos requeridos y número de estudiantes beneficiarios a transportar.

Como resultado de la simulación efectuada bajo las condiciones anteriormente descritas, se obtuvo un valor estimado de prestación del servicio de CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS CON DIECISÉIS CENTAVOS M/CTE. ($136.800.665,16) por día de operación.

Este resultado fue contrastado con el comportamiento histórico de los procesos de contratación adelantados por el municipio de Melgar para la prestación del servicio de transporte escolar durante las vigencias 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025. De acuerdo con el análisis realizado por la entidad, el valor histórico promedio diario identificado para la prestación del servicio no supera la suma de VEINTISIETE MILLONES OCHENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($27.087.445).

De igual manera, para la estructuración del presente proceso de contratación, la entidad adelantó un estudio de mercado mediante la solicitud y análisis de cotizaciones de potenciales proveedores del sector, teniendo en cuenta las condiciones técnicas y operativas particulares de las rutas requeridas. Como resultado de dicho ejercicio, se determinó un valor estimado de operación diaria de VEINTISÉIS MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL CIENTO NUEVE PESOS M/CTE. ($26.045.109).

La comparación de los valores obtenidos evidencia una diferencia sustancial entre el resultado de la simulación realizada bajo las condiciones del Acuerdo Marco y los valores determinados a partir del comportamiento histórico de contratación del municipio y de las cotizaciones obtenidas directamente del mercado. En particular, el valor resultante de la simulación mediante el Acuerdo Marco representa un incremento aproximado del 425,24 % frente al valor diario estimado por la entidad con base en las condiciones actuales del mercado.

Esta diferencia económica resulta relevante para la estructuración del proceso, toda vez que la entidad debe propender por la utilización eficiente y racional de los recursos públicos, garantizando que las condiciones

económicas de la contratación guarden correspondencia con los precios y características reales del mercado en el territorio donde se ejecutará el servicio.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta el resultado del ejercicio comparativo realizado, la entidad determina que la utilización del mecanismo analizado no resulta económicamente conveniente para atender la necesidad identificada, en razón a la diferencia significativa entre los valores derivados de la simulación y los precios históricos y actuales obtenidos directamente del mercado.

De igual manera, esta decisión se encuentra en armonía con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, que ha reconocido que la contratación estatal debe orientarse a la satisfacción efectiva de las necesidades colectivas y a la protección del interés general sentencias C 949 – 2001 y C 300 de 2012. Consecuente con esto la Corte Constitucional, al analizar el artículo 41 de la Ley 1955 de 2019, declaró la "exequibilidad condicionada" de la norma sobre obligatoriedad de los AMP, bajo el entendido de que dicha obligatoriedad se restringe a entidades sometidas al Estatuto General y que el reglamento debe respetar los límites constitucionales de autonomía funcional, administrativa y presupuestal de ramas, órganos de control y territorios.

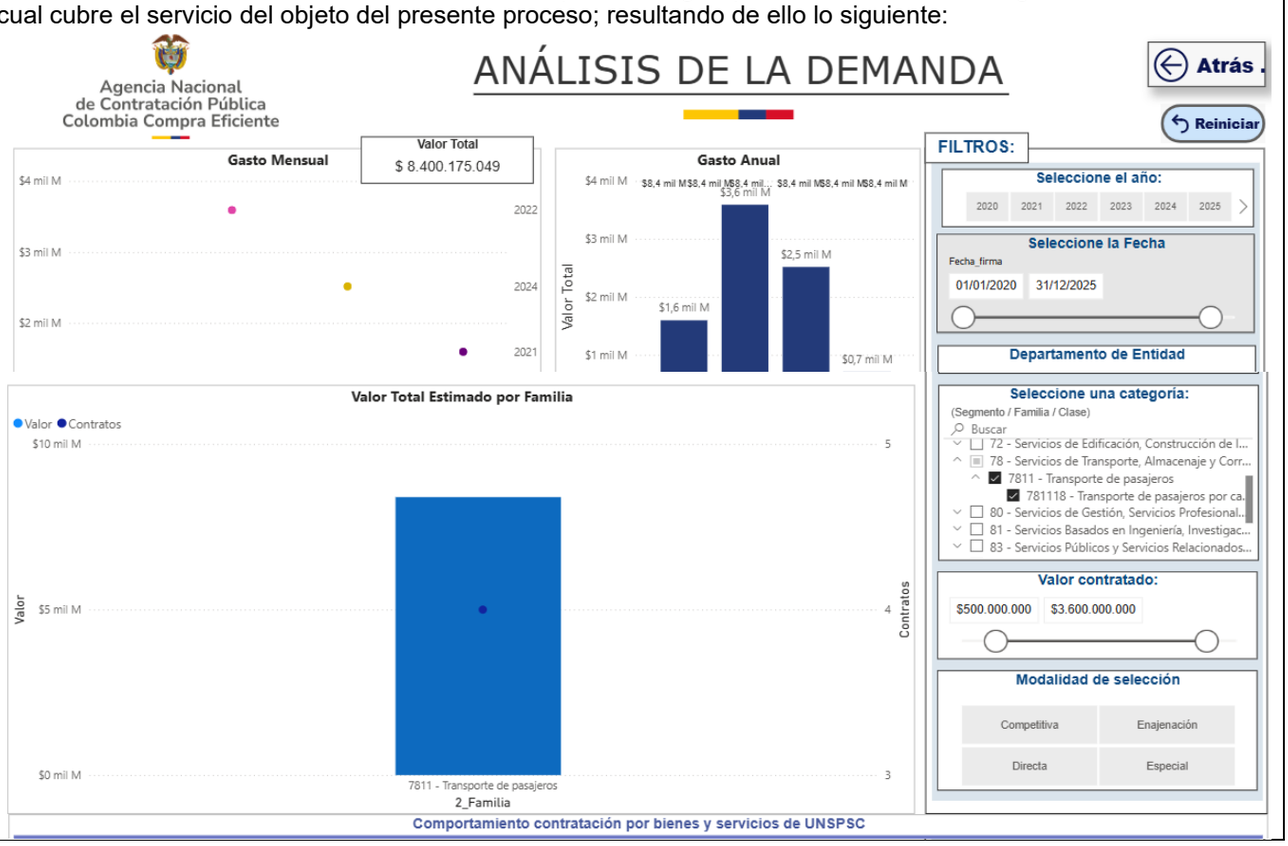
En consecuencia, son principios de la función administrativa y de la gestión fiscal contemplados en los artículos 209 y 270 de la Constitución Política de 1991, señalan que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

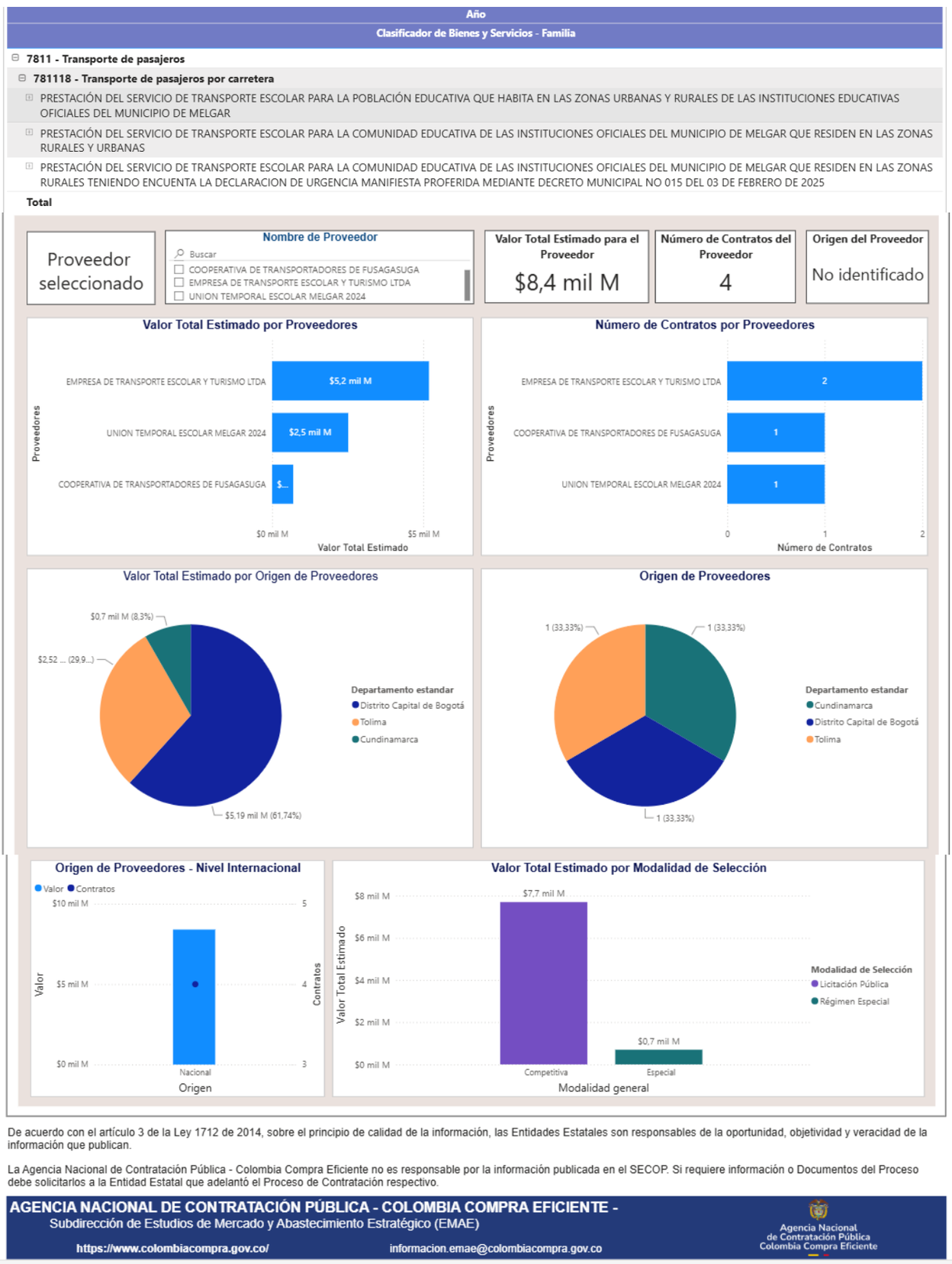
En la presentación de este estudio, queda evidenciada la necesidad de la administración y para satisfacer es necesario adelantar el correspondiente proceso de contratación, tendiente a cumplir con los propósitos establecidos para la buena marcha y efectivo cumplimiento de las funciones desarrolladas por la entidad territorial. Por consiguiente, se solicita adelantar la elaboración y suscripción del acto contractual respectivo y su perfeccionamiento, acorde a los parámetros de la Ley 80 de 1993, la ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

Lo anterior, evidencia el cumplimento de lo establecido en la Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Ley 1955 de 2019, Ley 2022 de 2020, Ley 2069 de 2020, Decreto 1082 de 2015 y el Decreto 310 de 2021.

7. ANALISIS DE LA DEMANDA

Que atendiendo a la fuente de información suministrada por CCE a través del Modelo de Abastecimiento Estratégico, la Institución realiza el estudio de la demanda bajo el criterio de vigencia 01/01/2020 hasta 31/12/2025, entidad contratante – Alcaldía Municipal de Melgar, plataforma SECOP II, segmento 781118 con el cual cubre el servicio del objeto del presente proceso; resultando de ello lo siguiente:





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

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

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)
https://www.colombiacompra.gov.co/ informacion.emae@colombiacompra.gov.co
Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente

La demanda del servicio de Transporte de pasajero terrestre, se caracteriza por ser específica y contractual, toda vez que el transporte especial no corresponde a un servicio abierto al público en general, sino a la movilización de grupos determinables con características comunes y con origen y destino previamente definidos. En consecuencia, la necesidad del servicio puede presentar variaciones de acuerdo con los calendarios académicos, jornadas laborales, actividades institucionales, temporadas turísticas, requerimientos empresariales y demás circunstancias que determinen la movilización de los usuarios.

En el caso particular del transporte escolar, la demanda se encuentra directamente relacionada con la población matriculada, la ubicación de las instituciones educativas, la distribución urbana y rural de los estudiantes, las condiciones de accesibilidad vial y las distancias entre los lugares de residencia y las sedes educativas. Por esta razón, la prestación del servicio requiere una adecuada planeación de rutas, horarios, puntos de recogida y entrega, número de vehículos, capacidad de pasajeros y personal de acompañamiento, procurando garantizar condiciones de seguridad, continuidad y oportunidad en la prestación.

8. MERCADO

El mercado de transporte escolar en Colombia hace parte del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y tiene como finalidad facilitar el desplazamiento seguro de los estudiantes entre sus lugares de residencia y las instituciones educativas, contribuyendo al acceso y permanencia en el sistema educativo y a la reducción de las barreras asociadas a la distancia. El Ministerio de Educación Nacional reconoce el transporte escolar como una estrategia de movilidad que debe ser gestionada de acuerdo con las necesidades de cada territorio y con la normatividad vigente.

La prestación del servicio se desarrolla principalmente mediante empresas de transporte legalmente constituidas y habilitadas en la modalidad de servicio especial, las cuales celebran contratos con entidades territoriales, establecimientos educativos, asociaciones de padres de familia u otros contratantes autorizados. Los contratos deben establecer, entre otros aspectos, las condiciones del servicio, obligaciones de las partes, valor, número de pasajeros y horarios de movilización.

En el sector público, las entidades territoriales y las Secretarías de Educación representan una parte importante de la demanda, especialmente para atender estudiantes que enfrentan dificultades de acceso a los establecimientos educativos. Para financiar estos servicios pueden utilizarse diferentes fuentes de recursos, entre ellas recursos del Sistema General de Participaciones, regalías y recursos propios de las entidades territoriales.

Desde el punto de vista de la demanda, el servicio presenta una fuerte relación con las características geográficas, demográficas y socioeconómicas de cada territorio. Las necesidades son particularmente relevantes en zonas rurales, sectores dispersos y lugares donde las condiciones de distancia, infraestructura vial o topografía dificultan el desplazamiento de los estudiantes. El Ministerio de Educación señala, entre los criterios orientadores de priorización, a estudiantes de menores condiciones socioeconómicas, quienes viven a distancias significativas de las instituciones educativas y estudiantes con discapacidad o movilidad reducida.

La oferta está conformada por empresas especializadas que deben cumplir requisitos técnicos, administrativos, operativos y de seguridad establecidos en la regulación del transporte especial. Esto constituye una barrera de entrada al mercado, dado que la prestación del servicio no puede realizarse libremente con cualquier vehículo particular. La normativa establece condiciones específicas para los vehículos, conductores, contratos, seguros y demás elementos relacionados con la operación.

El transporte escolar en el departamento del Tolima se desarrolla como un servicio asociado a las estrategias de acceso y permanencia educativa, especialmente dirigido a estudiantes de instituciones educativas oficiales que presentan dificultades para desplazarse desde sus lugares de residencia hasta los establecimientos educativos. En este contexto, el transporte escolar constituye una herramienta para reducir las barreras geográficas y de movilidad que pueden afectar la asistencia y permanencia de los estudiantes en el sistema educativo. La estrategia departamental **se ha desarrollado durante más de once años en los municipios no certificados**, mediante la gestión y transferencia de recursos para apoyar la prestación del servicio a estudiantes, principalmente de las zonas rurales. En este esquema, el Departamento actúa como cooperante, los municipios como beneficiarios y responsables de adelantar la contratación y las instituciones educativas y estudiantes como beneficiarios finales.

El transporte escolar en el municipio de Melgar, Tolima, se desarrolla como un servicio especial importancia para garantizar el acceso, la permanencia y la asistencia de los estudiantes a las instituciones educativas oficiales, especialmente para aquellos que habitan en sectores rurales o en zonas que presentan dificultades de desplazamiento. constituye una estrategia de apoyo a la cobertura educativa y requiere de una adecuada planeación de rutas, vehículos, horarios y recursos, de acuerdo con las características geográficas y las necesidades de la población estudiantil.

La oferta está integrada principalmente por empresas habilitadas en la modalidad de transporte especial y su capacidad efectiva depende de la disponibilidad de vehículos, personal, capacidad financiera, experiencia y cobertura territorial.

La demanda del servicio de transporte escolar se encuentra principalmente asociada a las necesidades de transporte de los estudiantes matriculados en las instituciones educativas oficiales del municipio. Para la vigencia 2025, la Administración Municipal identificó requerimientos por parte de los rectores de las Instituciones Educativas Publicas para transportar a 3.119 estudiantes, pertenecientes I.E.T. Cualamaná, .E.T.umapaz y I.E.T. Gabriela Mistral. se contempló la operación de 50 rutas urbanas y rurales, con el propósito de atender las necesidades de movilidad de la comunidad educativa.

8.1. Comportamiento de Precios

Los precios del servicio de transporte escolar en Colombia y, particularmente, en el departamento del Tolima, presentan un comportamiento variable debido a que no existe una tarifa única aplicable a todas las rutas. El valor del servicio se determina de acuerdo con las características particulares de cada operación, entre ellas la distancia recorrida, duración del recorrido, tipo y capacidad del vehículo, número de estudiantes transportados, cantidad de días de servicio, condiciones de las vías, consumo de combustible, costos laborales, mantenimiento, seguros, depreciación y demás costos asociados a la prestación del servicio.

Para el caso del municipio de Melgar, el comportamiento histórico de la contratación permite observar que el transporte escolar constituye una necesidad recurrente y de considerable importancia presupuestal. Como antecedente, el Municipio publicó para la vigencia 2026 el proceso LP 003-2025 para la prestación del servicio de transporte escolar en rutas urbanas y rurales, con un presupuesto de $3.646.315.260. El proceso contiene, entre otros documentos, el análisis del sector, cotizaciones de transporte escolar, localización de rutas y propuesta económica, constituyéndose en una fuente relevante para establecer el comportamiento histórico de los precios en el mercado local.

Asimismo, se identifican antecedentes anteriores del municipio. Para el año 2022 se registró un proceso de transporte escolar para población educativa de las zonas urbanas y rurales de Melgar por $3.591.166.750. Estos antecedentes deben utilizarse únicamente como referentes históricos, debido a que las diferencias en número de rutas, días de operación, estudiantes beneficiarios, costos de operación y condiciones contractuales pueden modificar sustancialmente el precio entre una vigencia y otra.

9. RIESGOS

La contratación del servicio de transporte escolar implica una serie de riesgos de naturaleza operativa, técnica, económica, jurídica, financiera, ambiental y de seguridad, que pueden afectar la adecuada ejecución del contrato y el cumplimiento de la finalidad pública asociada a garantizar el acceso y permanencia de los estudiantes en el sistema educativo. Por tratarse del traslado de población escolar, la identificación, valoración y asignación de estos riesgos debe realizarse de manera preventiva y considerando las condiciones particulares del municipio y de las rutas contratadas.

1. Riesgos de seguridad y accidentes de tránsito

Uno de los principales riesgos corresponde a la ocurrencia de accidentes de tránsito durante la prestación del servicio, que pueden ocasionar lesiones a los estudiantes, conductores, acompañantes o terceros, además de generar interrupción del servicio, responsabilidades civiles, administrativas o eventualmente penales.

Para disminuir este riesgo, el contratista debe garantizar que los vehículos se encuentren en adecuadas condiciones técnicas y mecánicas, que los conductores cumplan los requisitos legales y de capacitación y que se implementen los protocolos de seguridad establecidos para el transporte escolar.

2. Fallas mecánicas de los vehículos

Durante la ejecución pueden presentarse daños mecánicos, fallas eléctricas, pinchazos, desgaste de llantas u otras averías que impidan realizar las rutas programadas.

Este riesgo puede generar retrasos, suspensión temporal del servicio y afectación de la asistencia de los estudiantes. Corresponde principalmente al contratista realizar mantenimiento preventivo y correctivo y disponer de mecanismos de contingencia y vehículos de reemplazo cuando sean necesarios.

3. Incumplimiento de horarios y rutas

Existe el riesgo de que el operador no cumpla los horarios, recorridos, puntos de recogida o condiciones establecidas en el contrato. Esta situación puede generar retrasos en el ingreso o salida de los estudiantes y afectar la prestación del servicio educativo.

La entidad debe establecer mecanismos de supervisión, seguimiento y control que permitan verificar diariamente la prestación efectiva de las rutas.

4. Interrupción del servicio por condiciones de las vías

Las condiciones de las vías pueden afectar considerablemente la operación, especialmente en las rutas rurales. Derrumbes, pérdida de banca, inundaciones, deterioro de las vías, obras de infraestructura o cierres temporales pueden impedir o dificultar el tránsito de los vehículos.

En estos casos debe existir un protocolo de contingencia que permita identificar rutas alternas, modificar temporalmente recorridos o adoptar medidas para garantizar la continuidad del servicio, siempre que las condiciones de seguridad lo permitan.

5. Condiciones climáticas adversas

Las temporadas de lluvia pueden aumentar la probabilidad de deslizamientos, inundaciones, caída de árboles y deterioro de las vías. Estos eventos pueden generar incrementos en los tiempos de recorrido y afectar la prestación normal del servicio.

La entidad y el contratista deben realizar seguimiento a las condiciones climáticas y viales y adoptar oportunamente las medidas preventivas correspondientes.

6. Incumplimiento de requisitos legales

Existe el riesgo de que un vehículo, conductor o empresa no cumpla los requisitos legales exigidos para la prestación del transporte escolar.

Entre los aspectos que deben verificarse se encuentran la habilitación de la empresa, documentación del vehículo, tarjeta de operación, seguros, revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y demás requisitos aplicables.

La falta de alguno de estos requisitos puede generar sanciones, suspensión del servicio y riesgos para la seguridad de los estudiantes.

7. Riesgos asociados al personal

El servicio depende directamente de la disponibilidad y comportamiento de conductores y demás personal operativo. Pueden presentarse ausencias, incapacidades, rotación de personal, falta de capacitación, comportamientos inadecuados o incumplimiento de las obligaciones relacionadas con la atención y seguridad de los estudiantes.

El contratista debe garantizar personal idóneo, capacitado y suficiente para atender las rutas durante toda la ejecución contractual.

8. Incremento de los costos de operación

Los precios del combustible, repuestos, llantas, mantenimiento, seguros y mano de obra pueden presentar variaciones durante la ejecución del contrato.

Estas variaciones pueden afectar la estructura económica del operador y generar solicitudes de modificación o reajuste cuando jurídicamente corresponda. La entidad debe analizar previamente cuáles riesgos económicos puede asumir cada parte y establecer mecanismos contractuales claros para aquellos eventos que sean previsibles.

9. Insuficiencia de vehículos de reemplazo

Existe el riesgo de que el contratista no disponga de vehículos suficientes para sustituir aquellos que presenten fallas o que queden temporalmente fuera de operación.

Este riesgo puede generar suspensión de rutas y afectar directamente a los estudiantes. Por ello, en la estructuración contractual debe analizarse la necesidad de exigir capacidad de contingencia proporcional al número y características de las rutas contratadas.

10. Variación en el número de estudiantes

Durante la ejecución pueden presentarse modificaciones en la matrícula, traslados de estudiantes, cambios de residencia o variaciones en la demanda efectiva del servicio.

Estas situaciones pueden generar la necesidad de modificar recorridos, frecuencias o número de vehículos. La entidad deberá establecer mecanismos contractuales que permitan atender estas situaciones dentro de los límites legales correspondientes.

11. Riesgo de calidad del servicio

Existe la posibilidad de que el servicio se preste de manera deficiente, por ejemplo, mediante vehículos en condiciones inadecuadas, incumplimiento de frecuencias, retrasos, deficiente atención a los usuarios o falta de mantenimiento.

La entidad debe establecer indicadores y mecanismos de supervisión que permitan evaluar periódicamente la calidad del servicio y adoptar las medidas contractuales correspondientes frente a incumplimientos.

12. Riesgos financieros del contratista

El operador puede enfrentar dificultades financieras derivadas de una inadecuada administración, incremento de costos, problemas de liquidez o insuficiencia de capital de trabajo.

Estas situaciones pueden afectar la capacidad para pagar conductores, combustible, mantenimiento y demás obligaciones necesarias para mantener la operación.

La entidad debe verificar, conforme a las condiciones del proceso, la capacidad financiera y organizacional requerida para garantizar la ejecución adecuada del contrato.

13. Riesgos ambientales

La operación de los vehículos puede generar emisiones contaminantes, ruido, residuos derivados del mantenimiento y posibles derrames de combustibles o lubricantes.

El contratista debe cumplir las disposiciones ambientales aplicables y adoptar medidas para prevenir, controlar y atender posibles impactos derivados de la operación.

14. Riesgos jurídicos y contractuales

Durante la ejecución pueden presentarse controversias relacionadas con interpretación contractual, incumplimiento de obligaciones, aplicación de multas, modificaciones, suspensiones, terminación o liquidación del contrato.

Para reducir estos riesgos, los estudios previos, pliegos de condiciones, contrato y demás documentos deben establecer claramente el alcance del servicio, obligaciones, indicadores, mecanismos de supervisión, causales de incumplimiento y procedimientos aplicables.

15. Riesgo de afectación a la continuidad educativa

La suspensión o prestación deficiente del transporte puede afectar directamente la asistencia de los estudiantes a las instituciones educativas, especialmente en sectores rurales donde no existen alternativas de transporte disponibles.

Por esta razón, e importante contar con una matriz de riesgo para la prestación del servicio de Transporte escolar.

10. ANALISIS FINANCIERO

10.1. Verificación y análisis de los requisitos financieros y organizacionales

Conforme a lo establecido en los artículos 2.2.1.1.1.5.3 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, así como en el *Manual para Determinar y Verificar los Requisitos Habilitantes en los Procesos de Contratación* expedido por Colombia Compra Eficiente, la Entidad realizó el análisis de la capacidad financiera y de la capacidad organizacional relacionada con el objeto contractual, con el propósito de establecer requisitos habilitantes objetivos, proporcionales y acordes con las condiciones del mercado, teniendo en cuenta la naturaleza, valor, plazo, forma de pago, riesgos y complejidad del contrato.

Considerando que el objeto del presente proceso corresponde a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, en la modalidad de transporte escolar, la Entidad realizó un análisis comparativo de procesos de selección adelantados para la prestación de servicios de transporte escolar con características similares al objeto del presente proceso.

Para la selección de los procesos de referencia, la Entidad aplicó de manera conjunta criterios de comparabilidad relacionados con el objeto contractual, la modalidad de selección, la naturaleza y características del servicio, la magnitud económica o presupuesto oficial, la ubicación territorial, la actualidad de la información y la disponibilidad de información financiera y organizacional susceptible de comparación. En particular, se priorizaron procesos adelantados mediante la modalidad de Licitación Pública, por corresponder a la misma modalidad de selección del presente proceso.

Adicionalmente, se consideraron procesos adelantados durante las vigencias 2024, 2025 y 2026, con el propósito de utilizar información reciente y representativa de las condiciones del mercado regional del transporte escolar. La selección de antecedentes correspondientes a estas vigencias permite contar con información actualizada sobre los requisitos financieros y organizacionales establecidos en procesos recientes y obtener referentes acordes con las condiciones económicas y empresariales vigentes.

En este sentido, la muestra de referencia se encuentra conformada por los procesos LP-001-2026 del Municipio de Villahermosa, LP-001-2025 del Municipio de Saldaña, LP-001-2025 del Municipio de Piedras, LP-001-2024 del Municipio de Coyaima, LP-002 de 2026 del Municipio del Líbano, LP-004-2024 del Municipio de Ataco, LP-05-2025 del Municipio del Espinal, LP-003-2025 del Municipio de Melgar, LP-002-2025 del Municipio de Melgar y LP-001-2024 del Municipio de Melgar.

Los procesos seleccionados corresponden a contrataciones relacionadas con la prestación del servicio de transporte escolar y fueron adelantados mediante la modalidad de Licitación Pública durante las vigencias 2024, 2025 y 2026. Asimismo, corresponden a entidades territoriales del departamento del Tolima, lo que permite contar con referentes recientes y territorialmente relacionados con las condiciones del mercado en el que se desarrolla la presente contratación. En este sentido, los procesos seleccionados constituyen una fuente de referencia pertinente para el análisis de los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional, atendiendo a la similitud del objeto contractual, la modalidad de selección y las características del servicio.

El presupuesto oficial de la presente contratación corresponde a MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE. ($1.287.839.985).

En el marco de esta revisión, la Entidad analizó igualmente los procesos de contratación adelantados por el Municipio de Melgar relacionados con la prestación del servicio de transporte escolar. Dentro de los antecedentes identificados se encuentran los procesos LP-003-2025, por valor de $3.646.315.260; LP-002-2025, por valor de $3.755.850.606; y LP-001-2024, por valor de $2.516.178.113. Si bien dichos procesos cuentan con presupuestos oficiales superiores al valor estimado de la presente contratación, fueron tenidos en cuenta como referentes debido a que guardan relación directa con el objeto contractual, corresponden a la modalidad de Licitación Pública y fueron adelantados por la misma Entidad para la prestación del servicio de transporte escolar. En consecuencia, la diferencia en la cuantía fue valorada conjuntamente con los demás criterios de comparabilidad.

Asimismo, se identificó el proceso SA-001-2025, por valor de $377.684.508, cuyo objeto corresponde igualmente a la prestación del servicio de transporte escolar. No obstante, dicho proceso fue adelantado mediante la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, mientras que el presente proceso se adelanta bajo la modalidad de Licitación Pública. En ese sentido, teniendo en cuenta que la modalidad de selección constituye uno de los criterios definidos por la Entidad para garantizar la comparabilidad de los procesos analizados, este antecedente no fue incorporado en la muestra principal utilizada para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales.

De igual manera, se revisó el proceso UM-014-2025, por valor de $577.507.766, cuyo objeto corresponde a la prestación del servicio de transporte escolar. No obstante, dicho antecedente fue adelantado bajo la figura de urgencia manifiesta, mediante una contratación directa, atendiendo a las condiciones excepcionales que dieron lugar a su celebración. En razón de la naturaleza y modalidad de dicha contratación, no se evidencia una estructuración detallada de requisitos habilitantes relacionados con los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional que permita establecer una comparación objetiva con los procesos de Licitación Pública seleccionados como muestra de referencia. En consecuencia, si bien este antecedente fue considerado dentro de la revisión de los procesos relacionados con el objeto contractual, no fue incorporado en la muestra principal utilizada para el análisis y determinación de los indicadores financieros y organizacionales.

En consecuencia, la Entidad realizó la revisión de los antecedentes de contratación adelantados por el Municipio

de Melgar y por otros municipios del departamento del Tolima, relacionados con la prestación del servicio de transporte escolar. Bajo los criterios de selección definidos, se conformó una muestra que permite establecer una referencia razonable respecto de las capacidades financieras y organizacionales exigidas a los potenciales oferentes para la ejecución de contratos de naturaleza y condiciones similares. La selección de procesos adelantados mediante la modalidad de Licitación Pública permite mantener correspondencia con la modalidad prevista para el presente proceso, mientras que la inclusión de antecedentes de diferentes entidades territoriales permite contar con una referencia amplia de las condiciones observadas en el mercado regional, particularmente en lo relacionado con los requisitos financieros y organizacionales exigidos para la prestación del servicio.

Para efectos de establecer los requisitos de capacidad financiera y capacidad organizacional, se analizaron los indicadores exigidos en los procesos de referencia, correspondientes a liquidez, nivel de endeudamiento, razón de cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.

A partir de los valores establecidos para cada indicador en los procesos de contratación seleccionados como muestra de referencia, la Entidad calculó el promedio aritmético de cada uno de ellos, obteniendo como resultado los siguientes valores de referencia:

PROCESO		LP-001-2026	LP-001-2025	LP-001-2025	LP-001-2024	LP 002 DE 2026	LP-004-2024	LP-05-2025	LP 003-2025	LP 002-2025	LP 001-2024	PROMEDIO
VALOR		$ 589.213.128,00	$ 405.199.576,00	$ 705.600.000,00	$ 570.204.376,00	$ 494.999.843,00	$ 493.204.160,00	$ 773.466.540,00	$ 3.646.315.260,00	$ 3.755.850.606,00	$ 2.516.178.113,00	
MUNICIPIO		VILLAHERMOSA	SALDAÑA	PIEDRAS	COYAIMA	LIBANO	ATACO	ESPINAL	MELGAR	MELGAR	MELGAR	
INDICADOR	FORMULA	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR
LIQUIDEZ	Activo Corriente/Pasivo Corriente	5,5	11	5	8	0,73	5	4,57	10,33	1,48	21,2	**7,28**
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo total/Activo total	0,31	0,5	0,4	0,5	0,95	0,52	0,2	0,48	0,65	0,39	**0,49**
COBERTURA DE INTERESES (VECES)	Utilidad operacional/Gastos de intereses	4,76	10	12	7	0,91	7	4,55	9	1,37	27,86	**8,45**
INDICADOR	FORMULA	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR	INDICADOR
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad operacional / Patrimonio	0,09	0,5	0,2	0,5	0,1	0,4	0,1	0,58	0,04	0,17	**0,27**
RENTABILIDAD ACTIVO	Utilidad operacional / Activo total	0,18	0,2	0,18	0,3	0,49	0,23	0,08	0,3	0,02	0,13	**0,21**

10.2 Requisitos Habilitantes - Capacidad Financiera

Con fundamento en el análisis de los procesos de contratación seleccionados como referencia y en los resultados obtenidos para los indicadores financieros y organizacionales, la Entidad procedió a establecer los requisitos habilitantes que deberán acreditar los potenciales oferentes en el presente proceso de contratación.

La determinación de estos requisitos tiene como finalidad verificar que los proponentes cuenten con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir las obligaciones derivadas de la ejecución del contrato, de acuerdo con su naturaleza, cuantía, plazo, forma de pago, riesgos y condiciones de ejecución.

Para tal efecto, se analizaron los indicadores utilizados en los procesos que conformaron la muestra de referencia, correspondientes a liquidez, nivel de endeudamiento, razón de cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.

Como resultado del análisis de la muestra seleccionada, se establecieron los siguientes requisitos habilitantes de capacidad financiera:

ÍNDICADOR	FORMULA	MARGEN
Liquidez	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Mayor o Igual a: 7.28
Nivel de Endeudamiento	Pasivo Total / Activo Total	Menor o Igual a: 0,49
Razón de cobertura de intereses	Utilidad Operacional / Gastos de Intereses	Mayor o Igual a: 8,45

ÍNDICE DE LIQUIDEZ (L)

El índice de liquidez permite establecer la capacidad del proponente para atender sus obligaciones de corto plazo con los activos corrientes disponibles y corresponde a la relación entre el Activo Corriente y el Pasivo Corriente.

Fórmula:

L = AC/PC

Dónde:
L= Índice de Liquidez
AC= Activo Corriente
PC=Pasivo Corriente

Condición:
Si L ≥ 7,28; se calificará CUMPLE.
Si L < 7,28; se calificará NO CUMPLE.

Para los Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes aportará los valores correspondientes a los componentes del indicador, los cuales serán ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación en el proponente plural, conforme a la metodología definida por la Entidad.

Fórmula para proponentes plurales:

$L = [(AC_1 \times P_1) + (AC_2 \times P_2) + ... + (AC_n \times P_n)] / [(PC_1 \times P_1) + (PC_2 \times P_2) + ... + (PC_n \times P_n)]$

Dónde:
AC_n = Activo Corriente de cada integrante.
PC_n= Pasivo Corriente de cada integrante.
P_n = Porcentaje de participación de cada integrante.

Condición:
Si L ≥ 7,28; se calificará CUMPLE.
Si L < 7,28; se calificará NO CUMPLE.

INDICE DE ENDEUDAMIENTO (NE)

El índice de endeudamiento corresponde a la relación entre el Pasivo Total y el Activo Total y permite establecer la proporción de los activos del proponente que se encuentra financiada mediante obligaciones con terceros.

Fórmula:

NE: PT/AT

Dónde:
NE = Nivel de Endeudamiento
PT = Pasivo Total
AT = Activo Total

Condición:
Si NE ≤ 0,49; se calificará CUMPLE.
Si NE > 0,49; se calificará NO CUMPLE.

Para los Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes aportará los valores correspondientes a los componentes del indicador, los cuales serán ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación en el proponente plural, conforme a la metodología definida por la Entidad.

Fórmula para proponentes plurales:

$NE = [(PT_1 \times P_1) + (PT_2 \times P_2) + ... + (PT_n \times P_n)] / [(AT_1 \times P_1) + (AT_2 \times P_2) + ... + (AT_n \times P_n)]$

Dónde:
PT_n = Pasivo Total de cada integrante.
AT_n = Activo Total de cada integrante.
P_n = Porcentaje de participación de cada integrante.

Condición:
Si NE ≤ 0,49; se calificará CUMPLE.
Si NE > 0,49; se calificará NO CUMPLE.

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (RCI)

La razón de cobertura de intereses corresponde a la relación entre la Utilidad Operacional y los Gastos de Intereses y permite establecer la capacidad del proponente para atender las obligaciones derivadas de sus gastos financieros.

Fórmula:

RCI = UOp/GI

Dónde:
RCI = Razón de cobertura de Intereses
Uop = Utilidad Operacional
GI = Gastos de intereses

Condición:
Si RCI ≥ 8,45; se calificará CUMPLE
Si RCI < 8,45; se calificará NO CUMPLE.

Para los Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes aportará los valores correspondientes a los componentes del indicador, los cuales serán ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación en el proponente plural, conforme a la metodología definida por la Entidad.

Fórmula para proponentes plurales:

$$RCI = [(UOp_1 \times P_1) + (UOp_2 \times P_2) + ... + (UOp_n \times P_n)] / [(GI_1 \times P_1) + (GI_2 \times P_2) + ... + (GI_n \times P_n)]$$

Dónde:
RCI = Razón de cobertura de Intereses
Uop_n = Utilidad Operacional de cada integrante.
GI_n = Gastos de Intereses de cada integrante.
P_n = Porcentaje de participación de cada integrante.

Condición:
Si RCI ≥ 8,45; se calificará CUMPLE
Si RCI < 8,45; se calificará NO CUMPLE.

NOTA: Los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0) no podrán calcular la Razón de Cobertura de Intereses. Cuando este indicador se encuentre registrado como “Indeterminado”, se considerará CUMPLE con el requisito habilitante establecido para este indicador.

Requisitos habilitantes – Capacidad Organizacional

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, la capacidad organizacional se verifica a través de los indicadores de rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.

En consecuencia, los indicadores de capacidad organizacional que serán objeto de verificación en el presente proceso son los siguientes:

INDICADOR	INDICADOR REQUERIDO
Rentabilidad sobre el patrimonio	Mayor o Igual a: 0,27
Rentabilidad sobre activos	Mayor o Igual a: 0,21

Para el indicador de rentabilidad del patrimonio, el proponente cuyo patrimonio sea cero (0), no podrá calcular el indicador, caso en el cual el proponente no cumple el indicador.

RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO

La rentabilidad sobre el patrimonio corresponde a la relación entre la Utilidad Operacional y el Patrimonio y permite establecer la capacidad del proponente para generar resultados en relación con los recursos que conforman su patrimonio.

Fórmula:

RP= UOp/ Pt

Dónde:
RP = Rentabilidad sobre Patrimonio
UOp = Utilidad Operacional.
Pt = Patrimonio.

Condición:
Si RP ≥ 0,27 se calificará CUMPLE.
Si RP < 0,27 se calificará NO CUMPLE.

Para los Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes aportará los valores correspondientes a los componentes del indicador, los cuales serán ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación en el proponente plural, conforme a la metodología definida por la Entidad.

Fórmula para proponentes plurales:

$$RP = [(UOp_1 \times P_1) + (UOp_2 \times P_2) + ... + (UOp_n \times P_n)] / [(Pt_1 \times P_1) + (Pt_2 \times P_2) + ... + (Pt_n \times P_n)]$$

Dónde:
UOp_n = Utilidad Operacional de cada integrante.
Pt_n = Patrimonio de cada integrante.
P_n = Porcentaje de participación de cada integrante.

Condición:
Si RP ≥ 0,27 se calificará CUMPLE.
Si RP < 0,27 se calificará NO CUMPLE.

RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS

La rentabilidad sobre los activos corresponde a la relación entre la Utilidad Operacional y el Activo Total y permite establecer la capacidad del proponente para generar resultados a partir de los activos que posee.

Fórmula:

RA = UOp/ AT

Dónde:
RA= Rentabilidad sobre Activos
UOp= Utilidad Operacional.
AT= Activo Total

Condición:
Si RA ≥ 0,21 se calificará CUMPLE.
Si RA < 0,21 se calificará NO CUMPLE.

Para los Consorcios o Uniones Temporales, cada uno de los integrantes aportará los valores correspondientes a los componentes del indicador, los cuales serán ponderados de acuerdo con su porcentaje de participación en el proponente plural, conforme a la metodología definida por la Entidad.

Fórmula para proponentes plurales:

$$RA = [(UOp_1 \times P_1) + (UOp_2 \times P_2) + ... + (UOp_n \times P_n)] / [(AT_1 \times P_1) + (AT_2 \times P_2) + ... + (AT_n \times P_n)]$$

Dónde
UOp_n = Utilidad Operacional de cada integrante.
AT_n = Activo Total de cada integrante.
P_n = Porcentaje de participación de cada integrante.

Condición:
Si RA ≥ 0,21 se calificará CUMPLE.
Si RA < 0,21 se calificará NO CUMPLE.

***Nota 1**: Para el caso de las personas naturales extranjeras sin residencia en Colombia y las sociedades extranjeras sin sucursal en Colombia, deberán presentar el Balance Genera Clasificado, el Estado de Resultados con corte al 31 de diciembre de 2025, firmados por el representante legal y avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo, de conformidad con la legislación propia del país de origen, debidamente consularizado o apostillado, acompañado de traducción simple al idioma español, con los valores expresados en moneda legal colombiana, a la tasa de cambio de la fecha de cierre del Balance General, avalados por un Contador Público debidamente inscrito ante la Junta Central de Contadores, quien deberá presentar el Certificado de Vigencia de Inscripción y Antecedentes Disciplinarios, vigente a la fecha de cierre del proceso.*

Nota 2: La Secretaría de educación municipal de Melgar advierte que la información financiera acreditada se realiza con los efectos previstos en el artículo 43 de la ley 222 de 1995, que al tenor reza: "Responsabilidad penal. Sin perjuicio de lo dispuesto en otras normas, serán sancionados con prisión de uno a seis años, quienes a sabiendas: Suministren datos a las autoridades o expidan constancias o certificaciones contrarias a la realidad. Ordenen, toleren, hagan o encubran falsedades en los estados financieros o en sus notas."

Determinación de los requisitos habilitantes

Con base en el análisis efectuado, la Entidad establecerá los valores mínimos o máximos que deberán acreditar los proponentes para cada indicador, atendiendo la naturaleza y condiciones particulares del presente proceso.

En consecuencia, los requisitos habilitantes de capacidad financiera y capacidad organizacional serán establecidos tomando como referente los resultados obtenidos de la muestra analizada, procurando que los parámetros definidos sean objetivos, proporcionales y razonables frente a las condiciones económicas y contractuales del presente proceso.

Los requisitos habilitantes definidos permitirán verificar que los potenciales oferentes cuenten con una capacidad financiera suficiente para asumir las obligaciones derivadas de la ejecución contractual y con una estructura organizacional que permita respaldar la adecuada prestación del servicio.

Lo anterior resulta particularmente relevante teniendo en cuenta que la prestación del servicio de transporte escolar requiere continuidad, oportunidad y capacidad operativa durante toda la ejecución contractual, así como la atención permanente de los costos asociados a vehículos, conductores, combustible, mantenimiento, seguros y demás obligaciones necesarias para garantizar la prestación efectiva y continua del servicio.

En este sentido, los indicadores establecidos no tienen como finalidad restringir injustificadamente la participación de potenciales oferentes, sino constituir un mecanismo de verificación de condiciones financieras y organizacionales mínimas y razonables que contribuyan a mitigar el riesgo de incumplimiento y favorecer la continuidad, oportunidad y adecuada prestación del servicio.

La determinación de los requisitos habilitantes busca mantener un equilibrio entre la necesidad de contar con un contratista que demuestre capacidad suficiente para respaldar la ejecución contractual y la garantía de la pluralidad de oferentes y la selección objetiva, evitando que los requisitos establecidos resulten desproporcionados o restrictivos frente a las condiciones reales del mercado.

8. Criterios ambientales y sociales:

La incorporación de criterios ambientales en la prestación del servicio de transporte escolar en Melgar es fundamental para garantizar que el servicio sea sostenible, eficiente y alineado con las políticas públicas locales y nacionales en materia de medio ambiente. Mediante el uso de vehículos eficientes, la optimización de las rutas, la capacitación de los conductores y el cumplimiento de las normativas ambientales es posible reducir significativamente el impacto ambiental del transporte escolar, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire, la reducción de la huella de carbono y la protección del medio ambiente.

1. **Componentes de Sostenibilidad Ambiental**

Eficiencia Energética y Control de Emisiones: Fomentar el uso de vehículos con tecnologías eficientes o de bajas emisiones que reduzcan el impacto sobre la calidad del aire local. Se verificará que el parque automotor cumpla estrictamente con los mantenimientos preventivos y las revisiones técnico-mecánicas legales vigentes para mitigar la emisión de gases contaminantes.

Optimización Operativa de Trayectos: Promover la planificación técnica y estratégica de las rutas escolares. El uso de trayectos optimizados disminuye los tiempos de recorrido en vacío, reduce el consumo de combustible y minimiza de forma directa la huella de carbono generada durante la operación diaria del servicio.

Gestión Responsable de Residuos: Garantizar que los procesos de mantenimiento rutinario de la flota

automotriz (manejo de fluidos, aceites, baterías y llantas) se realicen bajo estándares ambientales adecuados. El operador del servicio deberá asegurar que estos elementos tengan una disposición final adecuada a través de canales autorizados.

Cultura y Buenas Prácticas de Conducción: Impulsar la capacitación continua de los conductores en hábitos de conducción eficiente y reducción de desperdicios. Estas prácticas buscan evitar malas conductas operativas, como mantener los vehículos encendidos de forma prolongada mientras se espera el abordaje de los estudiantes.

Educación y Sensibilización Ambiental: Vincular a los usuarios del servicio mediante actividades de sensibilización sobre movilidad sostenible. Estas acciones buscan generar corresponsabilidad entre estudiantes, padres y comunidad educativa respecto al cuidado del medio ambiente. Optimización de Rutas y Reducción del Consumo de Combustible

2. Componentes de Sostenibilidad Social y Valor Público

Inclusión Laboral de Población Vulnerable: Incentivar la contratación de personal de apoyo, acompañantes o conductores que pertenezcan a grupos de especial protección constitucional o vulnerabilidad socioeconómica, en concordancia con los lineamientos del Formato 12 de Colombia Compra Eficiente.

Fomento de la Economía Local y Popular: Promover la participación de micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes), así como de formas asociativas de la economía popular de la región, facilitando canales que dinamicen el empleo y el comercio en el entorno local.

Formalización y Dignidad Laboral: Exigir al contratista el cumplimiento riguroso de las normas laborales vigentes para todo el personal asignado a la ejecución del servicio, garantizando la estabilidad, el pago oportuno de la seguridad social y condiciones de trabajo dignas y seguras.

Accesibilidad Universal e Igualdad: Garantizar que el diseño y la prestación del servicio consideren las condiciones necesarias para asegurar el acceso, permanencia y traslado seguro de estudiantes con movilidad reducida o condiciones de discapacidad, promoviendo la equidad en el servicio.

---

9. ANÁLISIS DE RIESGOS:

Para efectos del presente análisis del sector, se remite a la Matriz de Riesgos elaborada por la Entidad, la cual se encuentra adjunta al Estudio Previo y hace parte integral de los documentos que soportan el proceso de contratación.
La identificación, valoración, asignación y tratamiento de los riesgos previsibles asociados al proceso y a la ejecución contractual se encuentran desarrollados en dicha matriz.

SECRETARIO DE DESPACHO **SECRETARIA DE EDUCACIÓN Y CULTURA**	**FIRMA:** _____ **JUAN CAMILO GUERRERO** SECRETARIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
FIRMA DE QUIEN PROYECTÓ	**FIRMA:** _____ **CARLOS IVAN CALDERON MORA** Profesional de Apoyo Secretaría, Dirección u Oficina