

ANÁLISIS DEL SECTOR

SELECCIÓN ABREVIDADA POR SUBASTA INVERSA PRESENCIAL No. SASI 008-2026

“CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.”

Siguiendo la metodología establecida por Colombia Compra, se plantea el análisis del sector teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

1. ASPECTOS GENERALES:

Que, la Constitución Política en el artículo 2º establece que, “son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

Que, por su parte, el artículo 67 de la misma Carta reza: *“La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente. El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica. La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos. Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo. La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.*

De conformidad con el PARÁGRAFO 2º del art. 15 de la ley 715 de 2001 Una vez cubiertos los costos de la prestación del servicio educativo, los departamentos, distritos y municipios destinarán recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres. (...)

El transporte escolar es responsabilidad en primera instancia de los municipios, los cuales reciben transferencias para tal efecto por concepto de calidad del Sistema General de Participaciones, reglamentados por la ley 715 de 2001. La misma Ley establece que los recursos de calidad, entre los que se encuentra contenido lo relacionado con transporte escolar son girados directamente a los municipios para el mantenimiento y mejoramiento de la calidad.

En el Municipio de Tangua existen varios estudiantes matriculados cuyas residencias están en lugares apartados, lo cual amerita que se les brinde las condiciones necesarias para su desplazamiento oportuno y sin contratiempos hasta el centro educativo al cual pertenecen, permitiendo de esta manera normalidad en el proceso educativo y curricular. Además, por el hecho de desplazarse por sus propios medios implicaría que tienen que madrugar para recorrer el tramo ida y vuelta hasta el centro educativo respectivo, con las implicaciones de factores de inseguridad, el clima y otros que pueden incidir de manera negativa en el proceso de formación y en muchos casos atentar tan contra su integridad física.

Es sabido que el Municipio de Tangua presenta condiciones socioeconómicas que dificultan el acceso efectivo a determinados servicios básicos, particularmente para la población ubicada en las zonas rurales y sectores apartados del territorio municipal. Una parte importante de los estudiantes matriculados en las instituciones educativas proviene de familias con escasos recursos económicos, quienes no cuentan con la capacidad suficiente para asumir de manera particular los costos asociados a sus desplazamientos diarios hacia los establecimientos educativos. Esta situación constituye una barrera para el acceso y permanencia en el sistema educativo y puede generar inasistencia y, eventualmente, deserción escolar, con las consecuencias sociales y educativas que ello implica.

En este contexto, la Administración Municipal reconoce el transporte escolar como un mecanismo necesario para facilitar el acceso de los niños, niñas y adolescentes a las instituciones educativas, especialmente aquellos que habitan en veredas y sectores rurales donde las distancias, condiciones de las vías y limitaciones económicas dificultan su desplazamiento. La prestación adecuada de este servicio contribuye a reducir las barreras de acceso a la educación, favorecer la asistencia regular a las jornadas académicas y promover condiciones de equidad entre los estudiantes de las zonas rurales y urbanas del municipio.

De igual manera, dentro de las políticas y estrategias orientadas al fortalecimiento de la educación en el Departamento de Nariño y en el municipio de Tangua, resulta fundamental promover la permanencia de los estudiantes en el sistema educativo y garantizar condiciones que permitan su continuidad en los diferentes niveles de formación. En este sentido, la Administración Municipal tiene el compromiso de adoptar medidas que contribuyan a disminuir los índices de analfabetismo, fortalecer el acceso a la educación y generar oportunidades para que los estudiantes puedan desarrollar de manera continua sus procesos de formación.

En razón de lo anterior, resulta necesario dar continuidad a la prestación del servicio de transporte escolar para los estudiantes matriculados en las instituciones educativas del Municipio de Tangua, particularmente aquellos que requieren desplazarse desde las zonas rurales y sectores apartados hasta los establecimientos educativos. La continuidad del servicio resulta indispensable para evitar interrupciones en el traslado de los estudiantes durante el desarrollo de las jornadas académicas y garantizar que las condiciones de movilidad no se conviertan en un obstáculo para su asistencia y permanencia escolar.

Por ello, la Administración Municipal considera necesario adelantar oportunamente el proceso contractual correspondiente, garantizando la prestación del servicio de transporte escolar bajo condiciones adecuadas de seguridad, calidad, oportunidad y cobertura. Con la contratación se busca asegurar los desplazamientos de los estudiantes beneficiarios durante el período académico correspondiente, contribuyendo a disminuir las barreras geográficas y económicas que afectan principalmente a la población rural y evitando que las dificultades de transporte incidan negativamente en su proceso educativo.

En consecuencia, la continuidad de este servicio constituye una medida orientada a garantizar el acceso y permanencia de los estudiantes en el sistema educativo, promover la igualdad de oportunidades y reducir las brechas existentes entre la población estudiantil urbana y rural. El Municipio, considera conveniente, necesario y oportuno, celebrar el presente contrato, el cual tiene por objeto: **“CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.”**

1.1. ANALISIS DEL SECTOR:

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, el **Municipio de Tangua** elaboró el presente análisis del sector con fundamento en el objeto del contrato, las especificaciones técnicas del proyecto y las condiciones del mercado aplicables a la ejecución de obras de infraestructura vial. En desarrollo de dicho análisis se examinan los aspectos económicos, técnicos, comerciales, financieros, organizacionales, regulatorios y de riesgos que inciden en el presente proceso de contratación.

OBJETO: El presente proceso tiene por objeto el “CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO”.

PRESUPUESTO OFICIAL: El Municipio de TANGUA considera que el valor de los servicios objeto de la presente Selección Abreviada asciende a CIENTO VEINTE MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS M/CTE (\$120.250.000,00), los cuales se encuentran respaldados por el certificado de disponibilidad presupuestal anexo.

El Municipio de Tangua no asume responsabilidad alguna frente al uso incorrecto que el proponente pueda hacer del presupuesto oficial estimado al momento de elaborar sus cálculos económicos.

PLAZO DE EJECUCIÓN: El plazo de ejecución es de treinta y siete (37) días conforme al calendario escolar contados a partir de la fecha del acta de inicio.

UBICACIÓN DEL PROYECTO: El servicio se realizará en el Municipio de Tangua, Departamento de Nariño. El servicio comprende el transporte por las áreas urbanas y rurales del municipio.



CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO: El proyecto se desarrollará en el municipio de Tangua, ubicado en la subregión del Centro del departamento de Nariño, sobre el nudo de los Pastos y a lo largo del corredor vial que conecta a la capital departamental (Pasto) con el sur del país. La cabecera municipal se encuentra a una altitud aproximada de 2.400 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio cercana a los 14 °C, condiciones correspondientes a un clima frío de montaña.

La economía del municipio se fundamenta principalmente en el sector agropecuario, destacándose el cultivo tradicional y tecnificado de papa, maíz, trigo, hortalizas y frutales de clima frío, así como la producción ganadera de doble propósito y la crianza de especies menores. Adicionalmente, por su posición estratégica sobre la Vía Panamericana, Tangua dinamiza actividades de comercio, transporte y prestación de servicios intermunicipales.

El área de influencia del proyecto corresponde a las rutas especificados del servicio de transporte escolar dentro de la geografía del municipio de Tangua, por ello, la Administración Municipal considera necesario adelantar oportunamente el proceso contractual correspondiente, garantizando la prestación del servicio de transporte escolar bajo condiciones adecuadas de seguridad, calidad, oportunidad y cobertura. Con la contratación se busca asegurar los desplazamientos de los estudiantes beneficiarios durante el período académico correspondiente, contribuyendo a disminuir las barreras geográficas y económicas que afectan principalmente a la población rural y evitando que las dificultades de transporte incidan negativamente en su proceso educativo.

RIESGOS ASOCIADOS AL PROYECTO: Los riesgos previsible asociados a la ejecución del contrato fueron identificados, analizados y distribuidos conforme a la naturaleza del proyecto y se encuentran desarrollados en la Matriz de Riesgos que hace parte integral de los documentos del proceso, la cual contiene la asignación de responsabilidades correspondientes.

1.1.1.ECONOMICO

La actividad económica en general está dividida en sectores y cada uno de ellos referencia una parte de la actividad económica con elementos de características comunes, que guardan unicidad y se distinguen de otras agrupaciones; cuya división se hace conforme los procesos de producción que acontecen al interior de cada uno de ellos. Desde la teoría económica se establece que son tres los sectores de la economía, el sector primario o agropecuario, el sector secundario o industrial y el sector terciario o de servicios.

Sin embargo, también existe una clasificación de la actividad económica basada en especialidades que permite una mayor comprensión del mercado, la cual introduce los sectores: Agropecuario, de servicios, industrial, de transporte, de comercio, financiero, de la construcción, minero y energético, solidario y de las comunicaciones.

Por su parte, en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, en la Revisión 4 Adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C – Res. DANE 066 de 2012) se precisa las opciones que por sectores económicos se ofrecen para satisfacer las necesidades de contratación de las entidades estatales y, a su vez, conocer el mercado objeto de estudio.

Y dado el alcance del objeto del proceso de contratación, las condiciones del mismo y las alternativas disponibles para satisfacer las necesidades de contratación identificadas y

enmarcadas a través del CIIU Rev. 4 A.C, se establece que el sector económico objeto de análisis corresponde a la clase 4921 transporte de pasajeros.

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica. Esta clase incluye:

- El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable.
- El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.
- Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y **transporte escolar**.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.
- El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.
- El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Sección H
Transporte y almacenamiento

División	Grupo	Clase	Descripción
División 49			Transporte terrestre; transporte por tuberías
	491		Transporte férreo
		4911	Transporte férreo de pasajeros
		4912	Transporte férreo de carga
	492		Transporte terrestre público automotor
		4921	Transporte de pasajeros
		4922	Transporte mixto
		4923	Transporte de carga por carretera
	493	4930	Transporte por tuberías
División 50			Transporte acuático
	501		Transporte marítimo y de cabotaje
		5011	Transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje
		5012	Transporte de carga marítimo y de cabotaje

1.1.1.CIFRAS DEL SECTOR POR ACTIVIDAD ECONOMICA

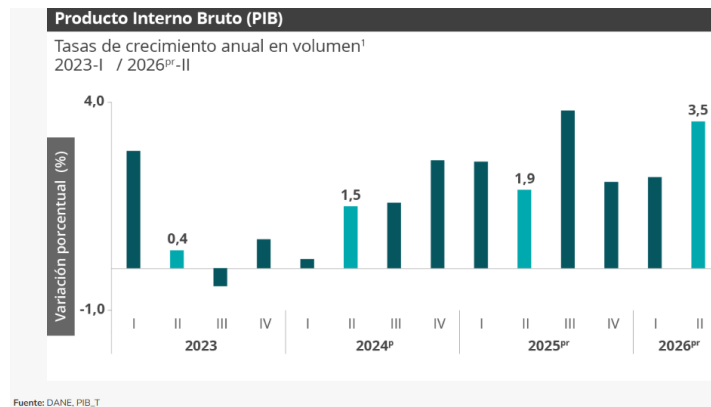
PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB

La información estadística y los indicadores económicos expuestos en el presente apartado fueron obtenidos de las publicaciones oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, entidad rectora de las estadísticas oficiales del país. Con el fin de garantizar la trazabilidad, transparencia y verificación de la información utilizada para el presente análisis del sector, se anexa el enlace oficial de consulta correspondiente al Producto Interno Bruto (PIB).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Producto Interno Bruto (PIB) – Información técnica. Disponible en: <https://shre.ink/DANE-ProductoInternoBruto-PIB>

Este boletín técnico, tiene como propósito presentar los principales cambios de corto plazo del Producto Interno Bruto (PIB). Estas cifras, son utilizadas ampliamente por analistas, políticos, prensa, la comunidad empresarial y el público en general para la toma de decisiones. El documento consta de tres capítulos; el primero, contiene los resultados de las series encadenadas de volumen, con año de referencia 2015, del PIB trimestral, desde los enfoques de la producción y gasto, e incluye los resultados del valor agregado bruto.

En el **segundo trimestre de 2026pr**, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr.



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

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 10,0% (contribuye 1,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,2% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- 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 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2026^{pr}, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,9%. 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 7,9% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,6% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- 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 6,3% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

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

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,1	-1,7	0,4
Explotación de minas y canteras	4,2	1,6	0,4
Industrias manufactureras	2,0	2,3	-0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	4,8	3,7	2,8
Construcción	2,2	-1,5	6,4
Comercio al por mayor y al por menor ³	2,2	2,6	0,3
Información y comunicaciones	-0,1	0,7	0,3
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,6	1,9
Actividades inmobiliarias	2,1	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	2,6	2,5	0,8
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	10,0	7,9	2,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	9,5	6,3	4,0
Valor agregado bruto	3,6	2,9	1,4
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,7	0,2
Producto Interno Bruto	3,5	2,9	1,3

Fuente: DANE, PIB_T

1.1.2. VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR

el segundo trimestre de 2026^{pr}, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 2,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025^{pr}. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y

motocicletas crece 5,9%.

- Transporte y almacenamiento decrece 0,1%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 4,0%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,3%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,8%.
- Transporte y almacenamiento decrece 0,6%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 1,7%

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor¹
Tasas de crecimiento en volumen²
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
Comercio al por mayor y al por menor ³	5,9	6,0	1,8
Transporte y almacenamiento	-0,1	0,3	-0,6
Alojamiento y servicios de comida	-4,0	-3,0	-1,7
Comercio al por mayor y al por menor¹	2,2	2,6	0,3

Fuente: DANE, PIB_T

PIB DESDE EL ENFOQUE DEL GASTO:

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 14):

- Gasto en consumo final crece 4,4%.
- Formación bruta de capital crece 7,1%.
- Exportaciones decrecen 1,0%.

Importaciones crecen 7,5%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 1,3%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 1,2%.
- Formación bruta de capital crece 8,7%.

- Exportaciones decrecen 0,9%.
- Importaciones crecen 5,1%.

Tabla 14. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{PR}

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Gasto de consumo final ²	4,4	4,3	1,2
Formación bruta de capital ³	7,1	0,8	8,7
Exportaciones	-1,0	0,3	-0,9
Importaciones	7,5	5,6	5,1
Producto Interno Bruto	3,5	2,9	1,3

Fuente: DANE, PIB_T

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

La información estadística y los indicadores económicos expuestos en el presente apartado fueron obtenidos de las publicaciones oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, entidad rectora de las estadísticas oficiales del país. Con el fin de garantizar la trazabilidad, transparencia y verificación de la información utilizada para el presente análisis del sector, se anexa el enlace oficial de consulta correspondiente al Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. **Índice de Precios al Consumidor (IPC)** Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica>

Información septiembre 2026

Índice de Precios al Consumidor (IPC)						
Variación mensual, año corrido y anual						
Total nacional						
2025 - 2026 (septiembre)						
IPC	Septiembre					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,32	0,37	4,55	5,74	5,18	6,29

Fuente: DANE, IPC

En septiembre de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,37%, la variación año corrido fue 5,74% y la anual 6,29%.

En septiembre de 2026 la variación anual del IPC fue 6,29%, es decir, 1,11 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,18%.

RESULTADOS DEL MES DE SEPTIEMBRE 2026

Comportamiento de la variación mensual del IPC según divisiones y subclases. Variación y contribución mensual por divisiones de gasto.

En el mes de septiembre de 2026, el IPC registró una variación de 0,37% en comparación con agosto de 2026, dos divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional: Educación (1,43%) y, por último, Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,78%). Por debajo se ubicaron: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,31%), Restaurantes y hoteles (0,28%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,23%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,23%), Transporte (0,13%), Salud (0,12%), Prendas de vestir y calzado (0,10%), Bienes y servicios diversos (0,05%), Información y comunicación (-0,02%) y, por último, Recreación y cultura (-0,21%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Septiembre 2025 - 2026

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2025		2026	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	1,39	0,06	1,43	0,06
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,18	0,03	0,78	0,15
TOTAL	100,00	0,32	0,32	0,37	0,37
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,31	0,10	0,31	0,09
Restaurantes y hoteles	9,43	0,20	0,02	0,28	0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	1,07	0,02	0,23	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,16	0,01	0,23	0,01
Transporte	12,93	0,11	0,01	0,13	0,02
Salud	1,71	0,60	0,01	0,12	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,23	0,01	0,10	0,00
Bienes y servicios diversos	5,36	0,44	0,02	0,05	0,00
Información y comunicación	4,33	1,43	0,04	-0,02	0,00
Recreación y cultura	3,79	-0,16	0,00	-0,21	-0,01

Fuente: DANE, IPC

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,37%), se ubicaron en las divisiones de: Alimentos y bebidas no alcohólicas, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Educación, las cuales aportaron 0,30 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes:

En septiembre de 2026 en comparación con agosto de 2026, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (0,47%), hortalizas y legumbres frescas (9,10%), arriendo efectivo (0,46%), papas (7,29%), educación preescolar y básica primaria (2,09%), tomate (10,47%), educación secundaria (2,43%), transporte de pasajeros y equipaje en avión (12,25%), carne de res y derivados (0,74%) y huevos (2,29%). Las subclases con mayores aportes negativos a la variación fueron: vehículo particular nuevo o usado (-1,05%), legumbres secas (-2,49%), gas (-0,51%), café y productos a base de café (-1,21%) y artículos en oro, plata y piedras preciosas y su reparación (-2,91%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Septiembre 2026

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Arriendo imputado	0,47	0,06
Hortalizas y legumbres frescas	9,10	0,05
Arriendo efectivo	0,46	0,04
Papas	7,29	0,03
Educación preescolar y básica primaria	2,09	0,03
Tomate	10,47	0,03
Educación secundaria	2,43	0,03
Transporte de pasajeros y equipaje en avión	12,25	0,02
Carne de res y derivados	0,74	0,02
Huevos	2,29	0,02

Fuente: DANE, IPC.

RESULTADOS AÑO CORRIDO

Comportamiento de la variación año corrido del IPC según divisiones y subclases: Variación y contribución año corrido por divisiones de gasto.

En lo corrido del año, (enero - septiembre), cinco divisiones de bienes y servicios se ubicaron por encima del promedio nacional (5,74%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (8,00%), Educación (7,43%), Restaurantes y hoteles (7,40%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (6,51%) y, por último, Salud (5,86%). El resto de las divisiones se ubicaron por debajo del promedio: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,94%), Bebidas alcohólicas y tabaco (4,84%), Bienes y servicios diversos (4,45%), Transporte (4,39%), Información y comunicación (4,08%), Recreación y cultura (3,49%) y, por último, Prendas de vestir y calzado (2,66%).

Cuadro 3. IPC Variación y contribución año corrido
Según divisiones de gasto
Septiembre 2025 - 2026

Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	2025		2026	
			Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	6,31	1,18	8,00	1,50	
Educación	4,41	7,30	0,29	7,43	0,30	
Restaurantes y hoteles	9,43	5,90	0,65	7,40	0,84	
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	3,08	0,12	6,51	0,26	
Salud	1,71	5,28	0,09	5,86	0,10	
TOTAL	100,00	4,55	4,55	5,74	5,74	
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	3,97	1,24	4,94	1,54	
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,15	0,09	4,84	0,08	
Bienes y servicios diversos	5,36	3,80	0,20	4,45	0,23	
Transporte	12,93	4,47	0,60	4,39	0,59	
Información y comunicación	4,33	0,86	0,02	4,08	0,11	
Recreación y cultura	3,79	0,46	0,01	3,49	0,11	
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,67	0,05	2,66	0,08	

Fuente: DANE, IPC.

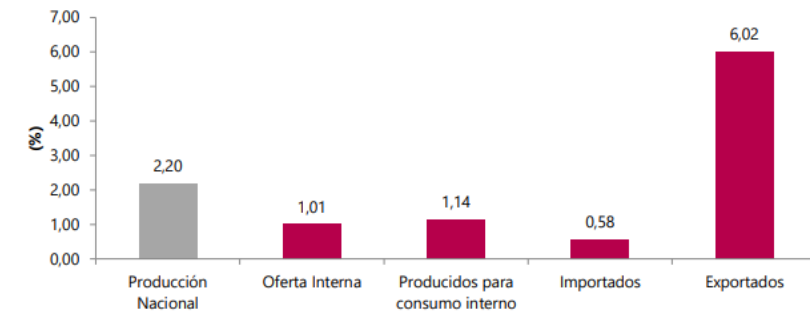
ÍNDICE DE PRECIOS DEL PRODUCTOR (IPP)

La información estadística y los indicadores económicos expuestos en el presente apartado fueron obtenidos de las publicaciones oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, entidad rectora de las estadísticas oficiales del país. Con el fin de garantizar la trazabilidad, transparencia y verificación de la información utilizada para el presente análisis del sector, se anexa el enlace oficial de consulta correspondiente al Índice de Precios del Productor (IPP).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. **Índice de Precios del Productor (IPP)** Disponible en: <https://shre.ink/DANE-indicedePreciosdelProductor-IPP>

Información septiembre 2026pr

Gráfico 1. Variación mensual de los índices del IPP
 Índice total
 Septiembre 2026pr



Fuente: DANE-IPP

Resultados del mes de septiembre del IPP de Producción Nacional:

Comportamiento mensual del Índice de Precios del Productor (IPP) de la Producción Nacional, según componentes

El IPP de la producción nacional, en septiembre de 2026 presentó una variación de 2,20% respecto a agosto de 2026.

Tabla 1. IPP Producción Nacional
 Variación mensual
 Septiembre 2026pr

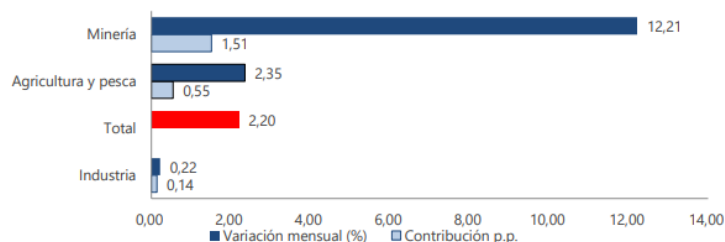
Índice	Variación % Septiembre		Diferencia Puntos Porcentuales
	2025	2026	
	Sep 2025 / Ago 2025	Sep 2026 / Ago 2026	
Total Producción Nacional*	0,55	2,20	1,65
Producidos para consumo interno	1,13	1,14	0,00
Exportados	-1,29	6,02	7,31

Fuente: DANE-IPP

Comportamiento de la variación mensual del IPP de Producción Nacional, según secciones de la Clasificación Internacional Industrial Uniforme adaptada para Colombia – CIIU Rev.4.0

En septiembre de 2026, los sectores de Explotación de minas y canteras (12,21%) y Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (2,35%) presentaron variaciones superiores a la media (2,20%), mientras que el sector de Industrias manufactureras (0,22%) registró una variación inferior a la media.

Gráfico 2. Variación y contribución mensual del IPP de Producción Nacional por secciones CIIU
Rev.4.0 A.C
Septiembre 2026pr



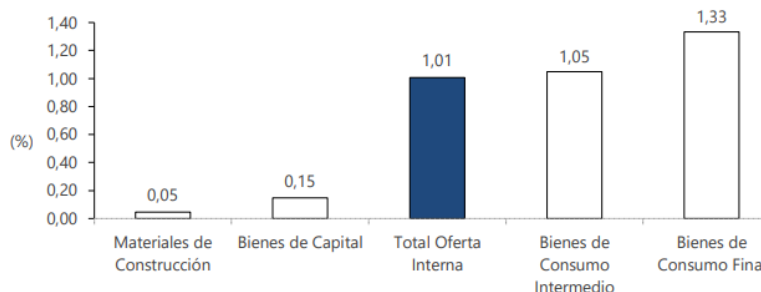
Fuente: DANE-IPP

Variación mensual por uso o destino económico (CUODE)

Septiembre de 2026 frente a agosto de 2026

Durante el mes de septiembre la menor variación positiva se presentó en Materiales de construcción (0,05%), mientras que los Bienes de Consumo Final presentaron la mayor variación positiva (1,33%).

Gráfico 6. Variación mensual CUODE - TOTALES
Septiembre 2026pr



Fuente: DANE-IPP

IMPORTANCIA DEL SECTOR EN EL CONTEXTO LOCAL Y NACIONAL ENCUESTA MENSUAL DE COMERCIO (EMC)

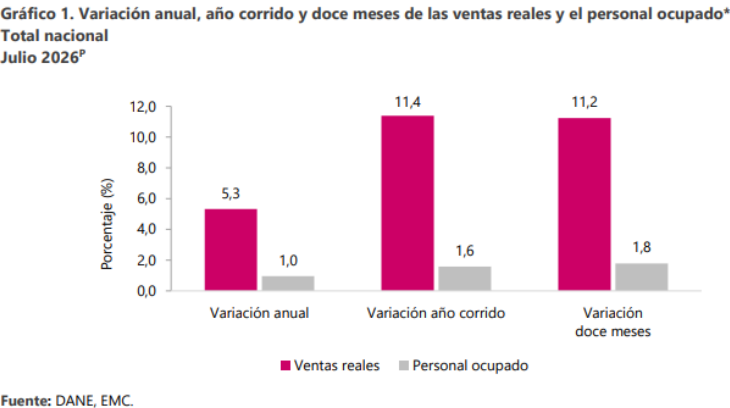
La información estadística y los indicadores económicos expuestos en el presente apartado fueron obtenidos de las publicaciones oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, entidad rectora de las estadísticas oficiales del país. Con el fin de garantizar la trazabilidad, transparencia y verificación de la información utilizada para el presente análisis del sector, se anexa el enlace oficial de consulta correspondiente a la Encuesta Mensual de Comercio (EMC).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Encuesta Mensual de Comercio (EMC). Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/encuesta-mensual-de-comercio-emc>

La Encuesta Mensual de Comercio (EMC) proporciona los principales indicadores sobre la evolución de la actividad comercial del país, por medio de resultados del comercio al por menor, comercio al por mayor y de vehículos, al generar información sobre variables como ventas, personal ocupado y sueldos y salarios. También presenta resultados sobre Grandes

Almacenes e Hipermercados y ventas realizadas por las ensambladoras e importadoras de vehículos.

Información julio 2026



Resultados Encuesta Mensual de Comercio – EMC: Evolución de las principales variables para el total nacional

En julio de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 5,3% y el personal ocupado creció 1,0% en relación con el mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 7,3%.

Tabla 1. Variación porcentual anual, año corrido y doce meses
Total nacional
Julio 2026^p

Indicador	Variación anual Julio 2026 / julio 2025	Variación año corrido Enero - julio 2026 / enero - julio 2025	Variación doce meses Agosto 2025 - julio 2026 / agosto 2024 - julio 2025
Total ventas reales del comercio al por menor y vehículos	5,3	11,4	11,2
Total ventas reales del comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIU 473*)	7,3	14,2	13,9
Total ventas reales del comercio al por menor sin vehículos automotores ni motocicletas **	2,3	6,8	7,6
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles	7,3	14,2	13,9
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles ni vehículos	4,0	9,0	9,9
Total Personal ocupado	1,0	1,6	1,8

Fuente: DANE – EMC

Grupos de mercancías: Ventas Reales: Variación anual Julio (2026/2025)p

En julio de 2026, las ventas del comercio minorista aumentaron 5,3% frente a las registradas en el mismo mes de 2025. Catorce líneas de mercancía registraron variaciones positivas en sus ventas reales mientras que cinco (5) líneas de mercancía registraron variación negativa.

Las mayores contribuciones positivas a la variación anual, se presentaron en las líneas de Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares, Otros vehículos automotores y motocicletas y Equipo y aparatos de sonido y video (televisores), aportando en conjunto 4,1 puntos porcentuales a la variación total del comercio minorista.

Tabla 2. Variación porcentual y contribución de las ventas reales del comercio minorista según grupos de mercancías.

Total nacional
Julio (2026/2025)^P

Líneas de mercancías	Julio 2026 / julio 2025	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	5,3	5,3
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	21,8	2,4
Otros vehículos automotores y motocicletas***	10,8	1,1
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	25,0	0,6
Electrodomésticos, muebles para el hogar	11,9	0,5
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente*	9,5	0,3
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	7,0	0,3
Productos para el aseo del hogar	9,6	0,2
Bebidas no alcohólicas	17,6	0,2
Artículos y utensilios de uso doméstico	12,8	0,2
Bebidas alcohólicas, cigarrillos y productos del tabaco	8,9	0,2
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	2,8	0,2
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	12,8	0,1
Alimentos (víveres en general)	0,3	0,1
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	0,9	0,0
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	-0,2	-0,0
Productos farmacéuticos y medicinales	-0,7	-0,0
Prendas de vestir y textiles	-3,0	-0,1
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	-2,0	-0,1
Combustibles para vehículos automotores	-3,6	-0,6

Fuente: DANE - EMC.

ENCUESTA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS (ETUP)

La información estadística y los indicadores económicos expuestos en el presente apartado fueron obtenidos de las publicaciones oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, entidad rectora de las estadísticas oficiales del país. Con el fin de garantizar la trazabilidad, transparencia y verificación de la información utilizada para el presente análisis del sector, se anexa el enlace oficial de consulta correspondiente a la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP). Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/encuesta-de-transporte-urbano-etup>

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE -, viene realizando desde 1965, la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP -, con el fin de obtener información estadística relacionada con este medio de transporte público. Hasta el 2006 se desarrolló en 23 ciudades capitales analizando el transporte público municipal prestado en el perímetro urbano.

Las variables principales de la encuesta son el parque automotor y el número de pasajeros transportados por las empresas legalmente constituidas, que prestan el servicio de transporte y que tienen asociado el pago de una tarifa cuyo valor es determinado por las autoridades competentes (Secretaría de Tránsito y Transporte) en cada uno de los municipios.

Información segundo trimestre de 2026

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

Variable	Variaciones (%) <u>trimestrales</u>		Variaciones (%) <u>anuales</u>	
	II trim 2026 / I trim 2026		II trim 2026 / II trim 2025	
Promedio mensual de vehículos afiliados	-0,2		-0,5	
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM*)	0,1		-0,1	
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	-0,4		-0,9	
Promedio mensual de vehículos en servicio	0,9		-0,9	
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	1,1		0,9	
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	0,7		-2,6	
Total Pasajeros Transportados	-1,6		-7,1	
Pasajeros Transportados (SITM)	-1,7		-7,2	
Pasajeros Transportados (Sistema tradicional)	-1,3		-6,9	

Fuente: DANE, ETUP.

Resultados generales

Variaciones trimestrales y anuales del SITM

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el segundo trimestre de 2026, se presentó una variación de 1,1% en los vehículos en servicio y de -1,7% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2026. En cuanto a las comparaciones anuales, para el segundo trimestre de 2026, se presentó una variación de 0,9% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de -7,2%, en relación con el segundo trimestre de 2025.

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

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones <u>trimestrales</u>		Variaciones <u>anuales</u>	
	II trim 2026 / I trim 2026		II trim 2026 / II trim 2025	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	1,1	-1,7	0,9	-7,2
Transmetro (Barranquilla)	5,3	6,1	20,3	0,5
SITM* (Bogotá)	1,2	-1,8	0,9	-7,2
Metrolínea (Bucaramanga)***	8,6	6,7	42,8	24,7
MIO (Cali)	5,1	-2,3	-0,4	-10,3
Transcaribe (Cartagena)	-7,2	-15,3	-32,5	-32,3
Cable (Manizales)	0,9	-2,7	100,6	82,3
SITVA** (Medellín)	0,0	-0,9	-0,5	-6,3
Megabús (Pereira)	-5,1	-3,9	-6,0	-8,9

Fuente: DANE, ETUP.

Durante el segundo trimestre de 2026, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron Cable (Manizales) y Metrolínea (Bucaramanga) con 100,6% y 42,8% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados que presentó la mayor variación positiva anual fue Cable (Manizales) con 82,3%, frente al mismo periodo de 2025.

Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el segundo trimestre de 2026, se presentó una variación de 0,7% en los vehículos en servicio y de -1,3% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2026. En relación con las variaciones anuales, en el segundo trimestre de 2026, los vehículos en servicio

presentaron una variación de -2,6% y de -6,9% en los pasajeros transportados, en comparación con el segundo trimestre de 2025.

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
II trimestre de 2026^P

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

Fuente: DANE, ETUP.

1.1.3.AGENTES QUE COMPONEN EL SECTOR

Sectores del Mercado:

Para efectos de generar una mayor cobertura y entendimiento de los distintitos sectores y agentes que se ven involucrados en el presente proceso, es importante tener en cuenta lo siguiente:

División según la economía clásica: Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

Sector primario o sector agropecuario: se trata del sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este, se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca.

Sector secundario o sector industrial: comprende todas las actividades económicas de un país, relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales, se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos. Este sector, se divide en dos sub - sectores: industrial extractivo e industrial de transformación; el Industrial extractivo, comprende la extracción minera y de petróleo y el industrial de transformación abarca lo concerniente al envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, entre otros.

Sector terciario o sector de servicios: Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello, tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual, son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

Bien, el sector primario, inicia la cadena productiva, mediante la extracción u obtención de recursos a partir de la naturaleza: la materia prima. Dicha materia prima se obtiene

interviniendo el medio ambiente y, a menudo, bajo estrictas reglas ecológicas u operativas; el Estado tiene la misión de supervisar tal situación, ya que el sector primario suele operar bajo la figura de la licitación estatal, que es un permiso legal para extraer un bien o recurso.

Por su parte, el sector secundario, recibe la materia prima del sector primario y se ocupa de someterla a procedimientos especializados de transformación, obteniendo así productos elaborados, listos para su consumo, o bien, productos semielaborados que irán a otra industria del sector y, de esa manera, formar parte de otros productos elaborados. Se trata del sector industrial por excelencia, el encargado de fabricar las cosas que consumimos.

Y se denomina sector terciario o sector servicios, al eslabón de la cadena económica que, a diferencia de los dos anteriores, no se dedica a la extracción de materia prima ni a su transformación en bienes de consumo, sino a la satisfacción de necesidades operativas y comerciales o de cualquier otra naturaleza, que requieran tanto los consumidores finales como otras empresas e industrias.

Este sector, se encarga de brindar soporte especializado en la conducción de sus operaciones, tanto el sector primario como al secundario, sobre todo en asuntos que no involucran directamente la actividad económica específica a la que se dedican. El sector terciario, es por naturaleza sumamente diverso y específico, pero a grandes rasgos, sus tres áreas principales de acción son el soporte, la distribución y la comercialización, a saber:

Soporte: Servicios en la resolución de problemas de un área específica, o en la obtención de recursos humanos, tecnológicos o en la supervisión de la estructura de funcionamiento de las diversas formas productivas.

Distribución: Transporte, tanto de mercancías elaboradas, materias primas o personas; estas últimas, con fines laborales, recreativos o de cualquier otra índole.

Comercialización: Es el paso final de las cadenas productivas, pues consiste en llevar el producto final a sus consumidores y hacerlo disponible al mercado de consumo local. En algunos casos, este último puede ser realmente amplio, como ocurre con la venta online de productos a cualquier parte del mundo.

Además, el sector de servicios económicos o sector terciario se compone de áreas de la economía, como:

- Comercio (mayoristas, minorista, franquicias)
- Actividades financieras (banca, seguros, bolsa y otros mercados de valores)
- Servicios personales, los más importantes de los cuales son los que se identifican con el estado de bienestar (especialmente educación, sanidad y atención a la dependencia)
- Servicios públicos, se presten por el Estado o por la iniciativa privada).
- Servicios a empresas de cualquier sector, como la gestión y administración de empresas (incluyendo el nivel ejecutivo), la publicidad y las consultorías y asesoramientos económico, jurídico, tecnológico, de inversiones, etc.
- Función pública, administración pública, actividades de representación política y de servicios a la comunidad, como las actividades en torno a la seguridad y defensa

(ejército, policía, protección civil, bomberos, etc.) y las actividades en torno a la justicia (jueces, abogados, notarios, etc.)

- Hotelería y las actividades en torno al turismo

Las actividades en torno al ocio, la cultura, el deporte y los espectáculos, que incluyen las llamadas industrias audiovisuales o de imagen y sonido (industria musical, industria cinematográfica y similares, como los videojuegos); la industria editorial se incluye, con las artes gráficas, entre los sectores industriales (es decir, en el sector secundario)

- Transporte y comunicación (según se trasladen mercancías o información)
- Medio de comunicación, especialmente los medios de comunicación de masas o sociales (periodismo escrito -prensa-, radio y televisión)
- Telecomunicaciones, especialmente los medios personales (telefonía)
- Otras aplicaciones de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), especialmente la informática e internet.

Y dado el alcance de los objetos de los procesos de contratación típicos que adelanta el Municipio, las condiciones de estos y las alternativas disponibles para satisfacer las necesidades de contratación identificadas y enmarcadas a través de los distintos aspectos señalados por el DANE, se establece que el proyecto comprende al sector **Transporte y comunicación**.

GREMIOS QUE COMPONEN EL SECTOR

El servicio de transporte hace parte del sector terciario o de servicios, incluye el transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo y marítimo. Es un sector prioritario para el desarrollo económico y el progreso social de un país, toda vez que, la infraestructura vehicular tiene gran relevancia sobre la productividad y el crecimiento económico general. Así mismo, es un sector de relevancia constitucional, por ser servicios públicos y por conexidad sustancial a algunos de los derechos fundamentales.

Los medianos transportadores están agremiados en la Asociación Nacional de empresas transportadoras de carga por carretera – ASECARGA, pero la mayor agremiación de transportadores es la Asociación Colombiana de Camioneros – ACC, gremio que representa a los dueños de los camiones. Además de estas, está la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – COLFECAR y la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores – ANDEMOS.

El transporte juega un papel relevante en la economía especialmente dentro del proceso de globalización por ser factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que el país pueda ofrecer en los mercados internacionales, por su contribución en la producción industrial y agrícola, y por su aporte al incremento del bienestar individual al facilitar la movilidad y la accesibilidad a servicios básicos tales como educación y salud. Así mismo, se constituye en una importante fuente de rentas para el Estado, generador de empleo y en consecuencia contribuye a disminuir las diferencias en el ingreso per cápita. Es factor determinante en la formación de un mercado amplio y en la vinculación de regiones aisladas. De esta manera el sector transporte pretende elevar la eficiencia en la prestación del servicio de transporte en términos de calidad, oportunidad, tiempo y costos, así como

extender su cobertura a las regiones más aisladas de la geografía nacional. En ese sentido, este sector debe incentivar la movilidad e integración de las personas, facilitar las actividades de intercambio de mercancías y el posicionamiento de los productos nacionales en los mercados, garantizando dentro del marco del ordenamiento territorial la incorporación de las diferentes regiones a la economía nacional y promover el desarrollo social de las personas a través del mejoramiento de sus salud, recreación y educación entre otros.

GREMIOS REGIONALES QUE COMPONEN EL SECTOR

Para desarrollar el objeto del presente proceso de contratación el sector idóneo para su ejecución adecuada es el de SERVICIOS que incluye empresas que estén habilitadas para prestar el servicio público de TRANSPORTE y que se encuentran registrados en el Sistema de Información tanto del Ministerio de Transporte como de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Es de resaltar que, la Superintendencia de Transporte dispuso un espacio en la página web de la entidad para que los usuarios puedan consultar las empresas habilitadas para prestar dichos servicios, apoyando los empresarios de esta modalidad para que sigan prestando dicho servicio.

El listado puede ser consultado en el vínculo:
https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2020/Abril/OTIC_06/BDEMPRESAS_DE_ESP_ECIA

Gremios y asociaciones que participan en el sector:

El MUNICIPIO, dentro del análisis realizado ha identificado los posibles proveedores de servicios, así como sus principales características, pues la identificación de los mismos, permitirá determinar que existen proponentes con capacidad técnica, legal y financiera para participar en el proceso de contratación. En ese sentido podrán participar: Una vez revisado el portal de contratación www.colombiacompra.gov.co respecto a los contratos celebrados, se obtienen las firmas que están en capacidad técnica de desarrollar contratos similares al del presente proceso. A continuación, se presenta una muestra de algunos contratistas en el mercado.

Solo para referenciar algunas de tantas que existen de forma unipersonal, jurídicas con nivel de liquidez sostenibles, se mencionan las siguientes empresas en el Departamento de Nariño:

NIT	RAZÓN SOCIAL
891200645	TRANSPORTADORES DE IPIALES SA
901184493	TRANSPORTES ESPECIALES RAPID EXPRESS SAS
901136739	TRANSPORTES AZUR S.A.S.
800227989	COOPERATIVA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES 20 DE JULIO LIMITADA
814007116	EXPRESO COSTA SUR SAS
814005183	TRANSPORTADORES NUEVO MILENIO LTDA TRANSNUEVO MILENIO LTDA
891200297	TRANSPORTES SANDONA SA

891200375	COLECTIVOS CIUDAD DE IPIALES SA
900237518	TRANSTOURS LTDA
900721089	TURISMO ANDINO ESPECIALES SAS
900633448	EXPRESO SURAMERICANA DE TURISMO SAS
900730868	MULTISERVICIOS CONSACA SAS
900688462	TRANSPORTES TINA SAS
900605966	EMPRESA MULTISERVICIOS DE TRANSPORTE DE PUPIALES SA
900752343	TRANSPORTES ESPECIALES GALERAS EXPRESS SAS
900634786	EMPRESA DE TRANSPORTES MULTISERVICIOS S.A.S.
800013013	RODAR SAS
814004125	COOPERATIVA DE SERVICIOS ESPECIALES DE TRANSPORTE
900940323	TRANSPORTES ESPECIALES JC LTDA

Clasificación:

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso. Por ejemplo, es transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y el transporte privado.

Transporte de pasajeros, transporte de carga: El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

Transporte urbano, transporte interurbano: Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

Transporte público, transporte privado: Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad. El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- En transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- En transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios.
- En transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- En el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que, en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

Transporte escolar: El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y viceversa. Pese a que muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, es también muy frecuente que se lleven a cabo de forma colectiva en buses y caravanas especiales para este propósito. En Estados Unidos y otros países es habitual que se dediquen autobuses para llevar a los escolares de su lugar de residencia a la escuela. La normativa de Estados Unidos obliga a que un cuidador adulto, aparte del conductor, vaya en el autobús y que los autobuses no tengan más de 16 años. En otros países como Alemania, Finlandia, los alumnos van solos en los vehículos del transporte público de la ciudad. Normalmente, los estudiantes reciben una tarjeta que les permite hacer uso de estos servicios por todo el semestre de forma ilimitada, a un costo muy bajo (subsidiado). En el caso de un país Sudamericano, Chile posee una tarifa diferida para estudiantes a la que se puede optar presentando un pase escolar al momento de cancelar el pasaje. Este a su vez permite optar a diferentes tarifas, siendo educación primaria pasaje sin costo y educación secundaria además de educación superior un porcentaje del pasaje adulto (50 % en regiones y 33 % en Santiago). En Davis, Estados Unidos, más del 40 % de los niños y niñas van al colegio en bicicleta. **Fluctuación de valores**

Estas fluctuaciones se derivan de los procesos mismos de producción de las empresas, las cuales están sometidas a las variaciones en los costos de los materiales y elementos necesarios para la prestación de servicio, ya que de ellos derivan factores que incrementan como son: incrementos en los costos de los insumos, incremento en la mano de obra, incremento de IPC entre otros que se derivan estos. Inflación y otros índices económicos que afectan de manera directa al precio los presupuestos en general están influenciados directamente por los niveles de inflación, lo cual hace que, en términos reales, con la masa nominal de cada partida se pueden adquirir cantidades diversas de insumos.

2. TECNICO

Son las entidades públicas de la Nación quienes ofertan hacia el mercado del sector servicios de apoyo a la gestión, las necesidades a suplir en materia de servicio de transporte escolar y beneficio público, estas Entidades del sector Público son las que se enumeran en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993, así:

“Artículo 2º.- De la Definición de Entidades, Servidores y Servicios Públicos. Para los solos efectos de esta Ley:

1o. Se denominan entidades estatales:

- a. La Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el Distrito Capital y los distritos especiales, las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, los territorios indígenas y los municipios; los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), así como las entidades descentralizadas indirectas y las demás personas jurídicas en las que exista dicha participación pública mayoritaria, cualquiera sea la denominación que ellas adopten, en todos los órdenes y niveles.

- b. El Senado de la República, la Cámara de Representantes, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, la Contraloría General de la República, las contralorías departamentales, distritales y municipales, la Procuraduría General de la Nación, la Registraduría Nacional del Estado Civil, los ministerios, los departamentos administrativos, las superintendencias, las unidades administrativas especiales y, en general, los organismos o dependencias del Estado a los que la ley otorgue capacidad para celebrar contratos..."

Clasificación UNSPSC:

Segmentos	Familia	Clase	Descripción
78	11	18	Transporte de pasajeros por carretera

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Las propuestas deben contener la totalidad de los elementos a suministrar, listados en la ficha técnica; no se aceptan propuestas **parciales**.

TRANSPORTE ESCOLAR TANGUA							
NO.	RUTA	DISTANCIA (KM)	CAPACIDAD MINIMA	CANT DIAS ESCOLARES	VR UNITARIO/DIA	VR TOTAL	PUNTO INICIAL
INSTITUCIÓN EDUCATIVA JOSÉ MARIA NAVARRETE - SANTANDER							
1	PALMASARRAYANES-SANTANDER (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	10	15	37	\$210.000	\$7.770.000	1.035932 , 77.29652 4,19
2	SAN LUIS BAJO SANTANDER (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	7	15	37	\$210.000	\$7.770.000	1.090231 , 77.33257 1,16
3	LA COCHA, SECTOR EL PUENTE SANTANDER (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	5,5	10	37	\$195.000	\$ 7.215.000	1.084932 , 77.33280 7,16
4	LA COCHA, SECTOR LA ESCUELA SANTANDER (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	4	15	37	\$195.000	\$ 7.215.000	1.073089 , 77.33387 9,16
5	CONCEPCIOÓN SANTANDER (IDA Y VUELTA DESPUES DE LA JORNADA)	6	10	37	\$195.000	\$ 7.215.000	1.096085 , 77.33387 9,16
INSTITUCIÓN EDUCATIVA MISAEL PASTRANA BORRERO – TANGUA							
1	SIQUITAN - PARAMILLO- YEE SECTOR BOQUERON (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	5,2	10	37	\$195.000	\$ 7.215.000	1.085554 , 77.35149 6,16
2	GUAYABAL	4	8	37	\$195.000	\$ 7.215.000	1.031964 , -

	TAPIALQUER ALTO (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)						77.37662 3,18
3	TAPIALQUER ALTO - SAN RAFAEL - SAN FRANCISCO - TANGUA (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	13	30	37	\$330.000	\$12.210.000	1.034941 , 77.40413 7,18
4	SAN VICENTE - PROVIDENCIA - TANGUA (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	5,2	15	37	\$210.000	\$7.770.000	1.076924 , 77.39775 9,17
5	NAZCAN - TAPIALQUER BAJO- LA COCHA - SAN PEDRO - TANGUA (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	12,2	30	37	\$330.000	\$12.210.000	1.060783 , 77.40133 7,18
6	SECTOR EL PLACER - TABLON - TANGUA (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	8	15	37	\$200.000	\$7.400.000	1.076007 , 77.42616 9,16
INSTITUCIÓN EDUCATIVA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN - CEBADAL							
1	PALIZADA - MARQUEZA BAJA, SECTOR COBA NEGRA - TAMBOR - CEBADAL (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	15,4	45	37	\$360.000	\$13.320.000	1.114715 , 77.33901 9,17
INSTITUCION EDUCATIVA ALBERTO QUIJANO GUERRERO - TAMBOR							
1	PARAMO - MARQUEZA BAJA (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	3,6	20	37	\$205.000	\$7.585.000	1.115736 , 77.35708 1,18
2	MARQUEZA ALTA - AJOS -TAMBOR (IDA Y VUELTA DESPUES DE JORANDA)	5,5	20	37	\$220.000	\$8.140.000	1.160620 , 77.34199 0,16
TOTAL						\$120.250.000	

CONDICIONES TÉCNICAS

La verificación de las especificaciones técnicas tiene por objeto determinar si los servicios y bienes ofrecidos cumplen con los requerimientos técnicos mínimos exigidos en el documento de estudios previos (Ítem, Descripción, Cantidad).

3. REGULATORIO:

3.1. ANÁLISIS CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de Colombia entendida como norma suprema fundamental de la que se desprende toda normatividad jurídica aplicable en todo el territorio nacional, ha

establecido como fines esenciales del Estado, “Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación (...)”.

Dentro de las funciones que corresponde asumir al Municipio están las de administrar los asuntos municipales y prestar los servicios que determine la ley; igualmente ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal; la promoción de la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de sus habitantes, planificar el desarrollo económico, social y ambiental de su jurisdicción de conformidad con la ley y en coordinación con otras necesidades; solucionar las necesidades insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, servicios públicos domiciliarios, deporte, cultura, directamente y en concurrencia, complementariedad y coordinación con las demás entidades territoriales y la nación, al tenor de la ley; velar por el adecuado manejo de los recursos naturales y del mejor ambiente; promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del municipio y las demás funciones y competencias que le señale la Constitución y la ley.

La Constitución Política en su artículo 298: Los departamentos tienen autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la constitución. Los departamentos ejercen funciones administrativas (...).

La Constitución Política en su artículo 209, inciso 2 establece que “Las autoridades deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado”, a su vez el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, en concordancia con los principios establecidos en la Constitución Política, establece que en virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales y en consecuencia prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

3.2. PRINCIPAL NORMATIVIDAD.

La presente Selección y los contratos que lleguen a celebrarse en virtud de ella, se regirán por La Ley Colombiana y en especial, por las normas contenidas en La Constitución Política de Colombia, en La Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, así como por los documentos que conforman el proceso de selección, estudios y documentos previos que sirvieron de base para su elaboración, del pliego de condiciones, las observaciones y respuestas motivadas al pliego de condiciones definitivo, así como sus anexos, formatos, adendas y demás documentos que lo conformen y actos administrativos que expida el municipio durante el desarrollo del proceso de selección, y en lo que no esté particularmente regulado en ellos o en este documento, por las normas legales comerciales y civiles vigentes que sean pertinentes.

La selección del contratista, por tratarse de la contratación para la ejecución de un suministro de bienes y condiciones técnicas uniformes, se efectuará bajo la modalidad de Selección Abreviada, conforme al procedimiento establecido por el artículo 30 de La Ley 80 de 1993, El Artículo 2, Numeral 2, de La Ley 1150 de 2007, reglamentado por el artículo 2.2.1.2.1.2.1 y s.s. del Decreto 1082 de 2015.

Entonces, este proceso de selección y el contrato con el que finaliza, se encuentran regulados por el Estatuto de Contratación de la Administración Pública Ley 80 de 1993, Ley

1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto Ley 019 de 2012, Decreto 1082 de 2015 y demás disposiciones reglamentarias.

Según la normatividad vigente el proceso pertinente para adelantar es el de Selección Abreviada para la Adquisición de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes, regulados en los artículos 2.2.1.2.1.2.1. y 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.

Así las cosas, se adelantará la presente contratación por la modalidad de SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA, teniendo en cuenta los bienes a adquirir y el monto que se encuentra enmarcado dentro de las cuantías que aplican para este procedimiento. La presente contratación representa la forma idónea para contratar los servicios y entregar una respuesta oportuna a las necesidades del Municipio.

3.3. NORMAS ESPECIFICAS DE TRANSPORTE:

El servicio de transporte se encuentra regulado por la siguiente normatividad: Ley 769 de 2.002 "Código Nacional de Tránsito

Ley 688 de 2001 "Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"

Ley 1239 de 2.008, que establece el límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar.

Ley 1383 de 2.010 que modificó el Código Nacional de Tránsito.

Ley 1503 de 2.011

Ley 336 de 1996

Decreto 175 del 5 de febrero de 2001

Decreto 348 de 2015

Decreto 1079 de 2015

Decreto 431 de 2017

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

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

La dinámica de la prestación del servicio está dada por la práctica generalizada de que las empresas participantes en los procesos de selección, y potenciales contratistas, son propietarias de su flota de buses, lo que le genera niveles importantes de independencia y autonomía para la prestación del servicio, y reducción de márgenes de intermediación, en favor del incremento de sus utilidades del negocio. Dicho factor también puede incidir en la disminución del valor de las ofertas, en tanto en la puja por la adjudicación del proceso, los proponentes tienen márgenes de maniobra en tanto son propietarios de la flota de buses. La dinámica del negocio está asignada por los costos de combustible, llantas, autopartes y peajes. Es de resaltar que en el presente proceso no hay lugar al pago de peaje por cuanto en las rutas a contratar no hay peajes existentes.

Tal como se analizó, los precios de los combustibles en Colombia en el término de ejecución del contrato son medianamente predecibles, por cuanto, los mismos no han tenido cambios súbitos en Colombia, ni en la zona de ejecución del contrato. Es de resaltar que ha existido una leve disminución de los precios de los combustibles en Colombia, pero actualmente el Ministerio de Minas y Energía estudia alternativas para variar, a través de la presentación de un proyecto de Ley al Congreso de la República, la fórmula para definir los precios del combustible.

5. ESTUDIO DE LA DEMANDA

¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

La Alcaldía año tras año requiere de la ejecución de obras de desarrollo, constituyéndose en la principal acción de materialización de los planes de desarrollo, razón por la cual adelanta el proceso de contratación respectivo.

En tal sentido, dicha convocatoria está dirigida a empresas constituidas para prestar el servicio de transporte publico escolar especializado, las cuales se encargan de proveer los servicios requeridos por la entidad para el cumplimiento de los fines de la contratación, bajo una justa remuneración que es pactada en el porcentaje del AIU. Por tal motivo, la Alcaldía considera viable continuar con la forma y tipo de contratos celebrados con anterioridad.

En la revisión de la demanda, se realizó una búsqueda en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), identificando como el Municipio ha realizado contrataciones similares en los últimos años, de tal forma que se considera pertinente su análisis para la presente investigación de mercado. Los resultados de esta búsqueda se presentan a continuación:

AÑO	MODALIDAD SELECCIÓN	No. PROCESO Y CONTRATO	OBJETO	VALOR
2026	Subasta	SA.001-2026	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.	\$239.405.000,00
2023	Subasta	SIP.002-2023	CONTRATAR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS DEL MUNICIPIO DE TANGUA – NARIÑO	\$260.000.000,00

Los procesos que se tuvieron en cuenta para este análisis del sector de acuerdo a la entidad contratante se consultaron en la página www.colombiacompra.gov.co y se relacionan a continuación. De acuerdo a la información que reporta el SECOP, se encontró que los siguientes procesos contractuales, cuyos objetos son similares al del presente proceso de

selección como se muestra a continuación:

CONTRATO	OBJETO	MUNICIPIO	VALOR
SASIP003-2026	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ATENDER EL TRANSPORTE DE LOS ESTUDIANTES VINCULADOS A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA NORMAL SUPERIOR PIO XII, INSTITUCIÓN TÉCNICA AGROPECUARIA JOSÉ MARÍA HERNÁNDEZ E INSTITUCIÓN EDUCATIVA DE COMERCIO, GARANTIZANDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y LA OBSERVANCIA DE LAS NORMAS LEGALES VIGENTES EXIGIDAS PARA ESTA CLASE DE TRANSPORTE DE CONFORMIDAD CON EL PROYECTO DENOMINADO "FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD EDUCATIVA EN LOS NIVELES PRESCOLAR BASICA SECUNDARIA Y MEDIA DEL MUNICIPIO DE PUPIALES" RADICADO EN EL BANCO DE PROYECTOS BAJO EL No. 202500000005580	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUPIALES	\$115.100.076,00
SA 001-2026	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA MOVILIZAR LOS ESTUDIANTES DE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE GUAITARILLA	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUAITARILLA	\$333.430.398,00
SA.001-2026	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TANGUA	\$239.405.000,00

Evaluando las condiciones presentadas se observa que en el departamento se han ejecutado con éxito procesos contractuales de similar objeto al del presente proceso, advirtiéndose que su comportamiento en cuanto al número y calidades de los oferentes es plural y cumplen con las condiciones técnicas, financieras y jurídicas exigidas, lo que resalta la posibilidad de concurrencia en los procesos contractuales.

5.2 ESTUDIO DE MERCADO COMPLEMENTARIO — VERIFICACIÓN Y ANÁLISIS ESTADÍSTICO

Con el fin de completar el Estudio de la Demanda y dar soporte estadístico al valor estimado del presente proceso, cuyo objeto es el "CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO", se verificaron en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP) los procesos cuyo objeto implica la prestación del servicio de transporte escolar en el departamento de Nariño.

A partir del análisis de la información disponible, se seleccionaron los siguientes procesos de similar naturaleza.

Proceso	Entidad	Objeto	Valor (\$)	Estado
SA.001-2026	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TANGUA	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.	\$239.405.000,00	Celebrado

SIP.002-2023	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TANGUA	CONTRATAR LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS DEL MUNICIPIO DE TANGUA - NARIÑO	\$260.000.000,00	Liquidado
SASIP003-2026	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUIPALES	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ATENDER EL TRANSPORTE DE LOS ESTUDIANTES VINCULADOS A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA NORMAL SUPERIOR PIO XII...	\$115.100.076,00	Celebrado
SA 001-2026	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUAITARILLA	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA MOVILIZAR LOS ESTUDIANTES DE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE GUAITARILLA	\$333.430.398,00	Celebrado
SA.001-2026	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TANGUA	CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN BENEFICIO DE LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS Y SEDES ADSCRITAS A ELLAS EN EL MUNICIPIO DE TANGUA, NARIÑO.	\$239.405.000,00	Celebrado
SAMC-SIP-0322025	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RICAURTE	ADQUISICION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACION ESTUDIANTEL DEL MUNICIPIO DE RICAURTE - NARIÑO	\$217.786.879,00	Celebrado
SA 006-2025	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUAITARILLA	"CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA MOVILIZAR LOS ESTUDIANTES DE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES EDUCATIVAS DEL MUNICIPIO DE GUAITARILLA (N)"	\$99.890.000,00	Celebrado
SAMC-SIP-0192025	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RICAURTE	ADQUISICION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACION ESTUDIANTEL DEL MUNICIPIO DE RICAURTE - NARIÑO"	\$207.213.121,00	Celebrado
01-2024	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE COLÓN (GÉNOVA)	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA MOVILIZAR LOS ESTUDIANTES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS LEOPOLDO LÓPEZ ÁLVAREZ...	\$100.000.000,00	Celebrado
SAMC-SIP-0012024	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE RICAURTE	ADQUISICION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA LA POBLACION ESTUDIANTEL DEL MUNICIPIO DE RICAURTE - NARIÑO	\$445.139.830,00	Celebrado
SI 002 DE 2022	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MALLAMA	"MEJORAMIENTO DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAN	\$460.000.000,00	Celebrado

		JUAN BAUTISTA DE LA SALLE MUNICIPIO DE MALLAMA".		
SIP 009 DE 2020	CORPONARIÑO - CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE NARIÑO	Contratar los servicios de transporte terrestre, incluidos todos los costos operacionales, para el cumplimiento de las funciones de CORPONARIÑO en las zonas rurales y urbanas...	\$131.924.969,00	Celebrado
SASIP003-2025	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUPIALES	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR POR PARTE DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE LEGALMENTE CONSTITUIDA...	\$128.190.846,00	Liquidado
SASIP002-2024	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUPIALES	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR POR PARTE DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE LEGALMENTE CONSTITUIDA...	\$46.015.872,00	Liquidado
SASIP-005-2023	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUPIALES	Servicio de transporte escolar para los estudiantes de educación básica secundaria y media, vinculados a las instituciones educativas del municipio de Pupiales...	\$117.520.000,00	Liquidado

Muestra verificada: 15 procesos enfocados específicamente en la contratación y prestación del servicio de transporte escolar en municipios del departamento de Nariño, con rangos de contratación que oscilan entre \$46.015.872,00 y \$460.000.000,00.

5.3 ANALISIS ESTADÍSTICO

A continuación, se calculan las medidas descriptivas obtenidas del análisis de la muestra filtrada de procesos de transporte escolar:

Estadístico	Valor
Promedio (media aritmética)	\$202.708.878,07
Mediana	\$131.924.969,00
Valor mínimo observado	\$46.015.872,00
Valor máximo observado	\$460.000.000,00
Tamaño de la muestra	15 procesos

5.4 CONCLUSIÓN DEL ESTUDIO DE MERCADO

El presupuesto oficial estimado para el proceso de selección abreviada en el Municipio de Tangua asciende a la suma de CIENTO VEINTE MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS M/CTE (\$120.250.000,00), respaldado por el certificado de disponibilidad presupuestal.

A la luz de la muestra de 15 procesos de prestación de transporte escolar en municipios del departamento de Nariño, se concluye que el presupuesto oficial (\$120.250.000,00) se encuentra ubicado dentro del rango observado de mercado (\$46.015.872,00 - \$460.000.000,00).

Esto certifica que el valor asignado por el Municipio guarda proporcionalidad técnico-

económica dentro del marco de contratación pública subregional, asegurando los principios de eficiencia, economía, libre concurrencia y ausencia de sobre costos.

Evaluación de Razonabilidad y Proporcionalidad:

Desde una perspectiva de analítica estadística avanzada aplicada a la contratación estatal, la muestra presenta una asimetría positiva (sesgo a la derecha) acentuada, caracterizada por una dispersión atribuible a la coexistencia de rutas escolares municipales de menor cobertura y macroproyectos o contratos de mayor alcance regional.

Bajo estas condiciones de asimetría, la mediana (\$131,9 millones) y el Rango Intercuartílico (IQR) resultan métricas más robustas que la media aritmética para definir la tendencia central del sector.

Al analizar la posición del presupuesto oficial (\$120.250.000,00), este se ubica cerca de la mediana del sector (\$131.924.969,00), reflejando una convergencia directa con el valor central de la distribución muestral.

Esta ubicación estratégica confirma que el proyecto está estructurado con absoluta racionalidad y eficiencia en el gasto público, alineándose con las condiciones reales del mercado para la prestación del servicio de transporte escolar sin llegar a representar una oferta económicamente inviable. De este modo, se sitúa dentro de un intervalo de costo seguro frente a procesos similares en la subregión, blindando la etapa precontractual ante observaciones u objeciones de los entes de control u organismos fiscalizadores.

Municipio de Tangua – Nariño, octubre de 2026.

Cordialmente,

-Original Firmado-
MARTIN GELACIO PAZ PRADO
SECRETARIO DE GOBIERNO