ESTUDIO DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

A. OBJETO: 5_9202_137 CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TRANSITORIO PARA LA MOVILIZACIÓN DE APRENDICES EN ACTIVIDADES DEL PLAN DE BIENESTAR AL APRENDIZ DEL CENTRO DE FORMACIÓN EN DISEÑO, CONFECCIÓN Y MODA.

B. CLASIFICACIÓN UNSPSC: El presente proceso se encuentra identificado en el clasificador de bienes y servicios de las Naciones Unidas por medio de los siguientes códigos UNSPSC:

ÍTEM	CÓDIGO	DENOMINACIÓN
1	78111800	Transporte de pasajeros por carretera

C. CONTEXTO ECONÓMICO

SECTOR ECONÓMICO
Sector terciario o de servicios

El presente estudio corresponde al sector terciario o sector de servicios, específicamente al sector de transporte, en este sector se agrupan todas aquellas actividades que no producen un bien material en sí, pero que son necesarias para el correcto 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, le Gobierno, etc. Este sector no produce bienes tangibles, pero contribuye a la formación del PIB.

Las variables macroeconómicas de la economía Colombiana que se resaltan en este análisis serán las que afectan la necesidad a contratar, como lo son el crecimiento económico y la inflación, la fluctuación del dólar; así mismo se realizara una revisión de la información estadística publicada en la página del DANE y otras fuentes de información que permitirán realizar un estudio de sector acorde con la normatividad vigente en materia de contratación que permita la participación de las diferentes organizaciones según las disposiciones emitidas por el Gobierno nacional para contribuir con el desarrollo económico del país y la participación en las compras públicas a las MiPymes, así como establecer criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas, según lo señalado en la Ley 2069 de 2020 y el Decreto 1860 de 2021 y Decreto 0142 de 2023 que trata sobre la incorporación de criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales y para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las MiPymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria.

Agentes que componen el sector.

El sector transporte en Colombia está compuesto por agentes públicos y privados enfocados en la movilidad terrestre, aérea, marítima y férrea. El Ministerio de Transporte lidera junto a entidades como ANI, INVIAS, Aerocivil, SuperTransporte y la Policía de Carreteras, operando bajo la regulación de seguridad vial de la ANSV y la normativa nacional.

Los agentes principales se dividen en:

- Ente Rector: Ministerio de Transporte (regulación y política pública).
- Entidades Adscritas (Infraestructura y Regulación):
    - ANI (Agencia Nacional de Infraestructura): Concesiones viales, férreas y portuarias.
    - INVIAS (Instituto Nacional de Vías): Red vial nacional no concesionada.
    - Aerocivil (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil): Transporte aéreo.
    - SuperTransporte (Superintendencia de Transporte): Vigilancia y control.
    - Cormagdalena: Navegación en el Río Magdalena.
    - UPIT (Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte): Planeación técnica.
- Autoridades de Control:
    - Policía Nacional (Dirección de Tránsito y Transporte - DITRA): Vigilancia en vías.
    - Autoridades de Tránsito locales: Organismos territoriales (Secretarías de Movilidad).
- Agentes Operadores y Privados:
    - Empresas de transporte público (terrestre, aéreo, marítimo).
    - Gremios transportadores (COLFECAR, ASECARGA, DEFENCARGA).
    - Concesionarios viales y operadores de infraestructura.
- Actores de la Vía: Peatones, pasajeros y conductores.

Esta estructura garantiza la seguridad, eficiencia y legalidad en la prestación del servicio de transporte en todo el país.

Gremios y asociaciones que participan en el sector.

El sector de transporte terrestre en Colombia cuenta con agremiaciones clave que representan la carga, pasajeros y transporte especial. Destacan **Colfecar, Defencarga, Asecarga, Fedetranscarga** (carga), **Aditt y Asotrans** (intermunicipal), y **Acoltés** (especial), trabajando en seguridad vial y regulación junto al Ministerio de Transporte.

La Superintendencia de Transporte publica un Directorio de asociaciones y agremiaciones del sector, el cual constituye un referente para identificar actores gremiales relacionados con el transporte terrestre, incluyendo organizaciones vinculadas al transporte especial. Para efectos de este estudio, se toma como fuente institucional el directorio oficial disponible en la Superintendencia de Transporte.

MODALIDAD	GREMIO, FEDERACIÓN Y/O ASOCIACIÓN	
CARGA	COLFECAR	Federación Colombiana De Transportadores De Carga Por Carretera
	ASECARGA	Asociación Nacional De Empresas Transportadoras De Carga Por Carretera

	FEDETRANSCOL	Federación De Empresas Transportadoras De Carga De Colombia
	DEFENCARGA	Fomento Y Seguridad En Distribución Física
	ACC	Asociación Colombiana De Camioneros
	NACC	Nueva Agremiación De Camioneros Colombianos
	ATC	Asociación De Transportadores De Carga
INTERMUNICIPAL	**ASOTRANS**	Asociación Nacional De Transportadores
	ADITT	Asociación Para El Desarrollo Integral Del Transporte Terrestre Intermunicipal
	ACOLMI	Asociación Colombiana De Minibuses
	ARAUCA S.A	Empresa Arauca S.A.
	UTRANS	Unión De Transportadores
	UNIT	Unión Nacional De Industriales Del Transporte
URBANO	**CONALTUR**	Confederación Nacional De Transportadores Urbanos
	ASOTUR	Asociación De Transportadores Urbanos
	ASOTRANS MEDELLIN	Asociación De Transportadores Del Valle Del Aburrá
	APETRANS	Asociación Nacional De Pequeños Propietarios Del Transporte Público
	APROVESPA	Asociación De Propietarios De Vehículos De Servicio Público De Pasajeros
	FETRANSURCOL	Federación De Transportadores Urbanos De Colombia
	FEDECOTRANS	Federación De Transporte Periférico
	FECOLTRAN	Federación Colombiana De Transporte Urbano
ESPECIALES	**FENALTRE**	Federación Nacional De Transportadores De Servicios Especiales Y Turismo
	FENALTRAES	Federación Nacional De Transportadores De Servicio Especial Y De Turismo
	ACOLTES	Asociación Colombiana Del Transporte Especial Y De Turismo
	ASONALTET	Asociación Nacional De Transportadores Especiales Y Turismo
MIXTO	**ASOCAMPERCOL**	Asociación De Camperos De Colombia
	FECOOTRANSCANAR	Federación De Empresas Transportadoras Del Norte De Nariño Y Sur Del Departamento Del Cauca

Fuente: supertransporte.gov.co

Cifras totales de ventas y perspectivas de crecimiento y ventas

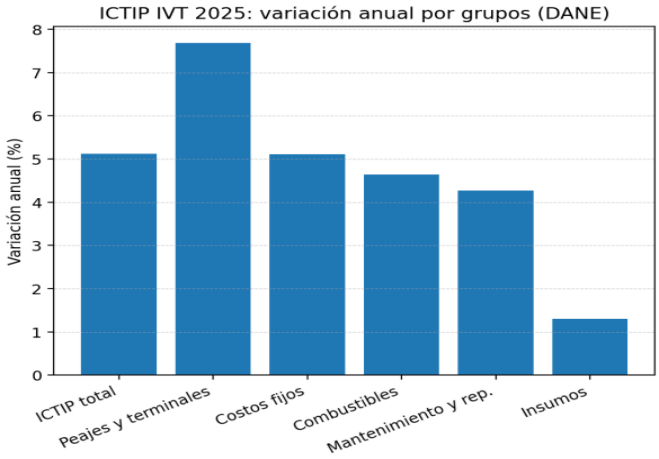
Análisis del Índice de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP) – DANE.

El DANE elaboró el ICTIP, indicador que mide la variación promedio de los costos de una canasta representativa de bienes y servicios requeridos para la movilización de un vehículo en el transporte intermunicipal de pasajeros. Este índice permite aproximar la tendencia de costos sectoriales que inciden en la formación del precio del servicio de transporte.

En el tercer trimestre de 2025, el ICTIP registró una variación anual de 5,86% frente al mismo trimestre de 2024, destacándose variaciones por encima del promedio en Peajes y uso de terminales (7,80%) y Combustibles (6,35%).

Adicionalmente, en el cuarto trimestre de 2025, el ICTIP presentó una variación anual de 5,12% frente al cuarto trimestre de 2024. En este periodo, el grupo Peajes y uso de terminales (7,68%) fue el principal componente por encima del promedio nacional, mientras que Combustibles (4,64%) y mantenimiento y reparación (4,27%) se mantuvieron como factores relevantes en la estructura de costos.

En consecuencia, para la vigencia 2026, el ICTIP evidencia que las variables más sensibles del costo sectorial continúan siendo peajes/terminales, combustibles y costos asociados al mantenimiento, por lo que estos componentes deben considerarse como determinantes en la estructuración del presupuesto y en el análisis de razonabilidad del precio del servicio a contratar.



Estructura de costos del servicio de transporte especial y variables determinantes del precio (2026)

Consideraciones generales del servicio (Transporte Especial)

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debe contratarse con empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad, y su prestación exige la celebración de un contrato de transporte entre la entidad contratante y la empresa habilitada, conforme a lo establecido en el Decreto 431 de 2017, "*Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y se dictan otras disposiciones*."

En consecuencia, el precio ofertado por el mercado incorpora no solo el recorrido y la operación, sino también obligaciones asociadas a la disponibilidad del parque automotor, conductores y cumplimiento normativo, así como costos fijos y variables inherentes a la prestación del servicio.

Componentes principales del costo del servicio
Para la estructuración del presupuesto y el análisis de razonabilidad del precio del servicio de transporte especial para 2026, se consideran como variables determinantes:

a) Costos laborales (determinantes 2026): asociados a conductores y personal vinculado a la operación, impactados por el incremento del SMMLV y sus cargas. (Este componente se conecta directamente con el “grupo costos fijos” en la estructura sectorial de costos).

b) Combustibles (diésel/ACPM y gasolina): componente de alta incidencia en la estructura de costos por su participación directa en el costo por kilómetro recorrido y por sus ajustes periódicos a nivel nacional.

La CREG publica listados oficiales de precios por ciudad. A manera de referencia, en Medellín los precios de referencia reportados por la CREG fueron $15.411/galón (gasolina) y $11.301/galón (ACPM) vigentes desde el 1 de marzo de 2026.

Precios vigentes a partir del 1 de marzo del 2026 (13 ciudades principales)

No.	Ciudad	Gasolina MC ($/gal)	ACPM ($/gal)
1	Bogotá	15.491	11.276
2	Medellín	15.411	11.301
3	Cali	15.500	11.424
4	Barranquilla	15.124	10.951
5	Cartagena	15.081	10.916
6	Montería	15.331	11.166
7	Bucaramanga	15.249	11.025
8	Villavicencio	15.591	11.376
9	Pereira	15.436	11.363
10	Manizales	15.464	11.349
11	Ibagué	15.405	11.267
12	Pasto	13.247	10.338
13	Cúcuta	13.626	9.255
	Promedio PVP precio (13 ciudades principales)	**15.073**	**11.001**

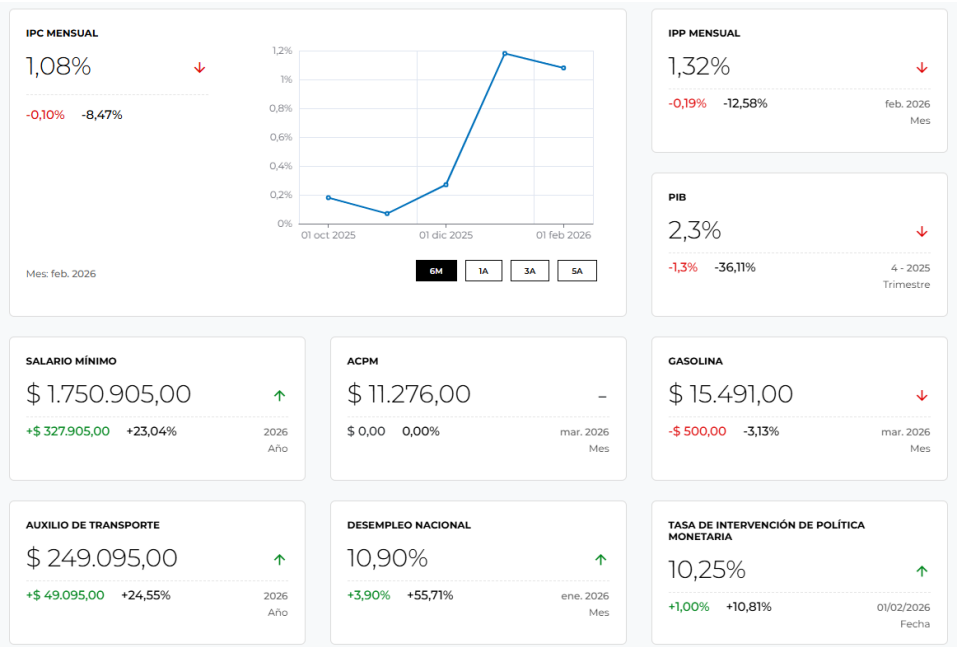
Fuente: creg.gov.co

c) Peajes y uso de terminales: para la operación en rutas que involucran corredores concesionados o a cargo de entidades nacionales, los ajustes tarifarios suelen indexarse al IPC y, en algunos casos, incluir incrementos complementarios. Para 2026, la ANI informó que las tarifas de peajes a su cargo se actualizarían desde el 16 de enero de 2026 con base en la variación del IPC 2025 (5,10%), y señaló que algunos peajes incluyen incrementos complementarios por procesos de normalización (Decreto 050) u otras condiciones contractuales.

d) Mantenimiento, repuestos y llantas: incluye partes, piezas, mano de obra de mantenimiento preventivo/correctivo y elementos de desgaste, que se ven influenciados por inflación, tipo de cambio e intensidad de operación.

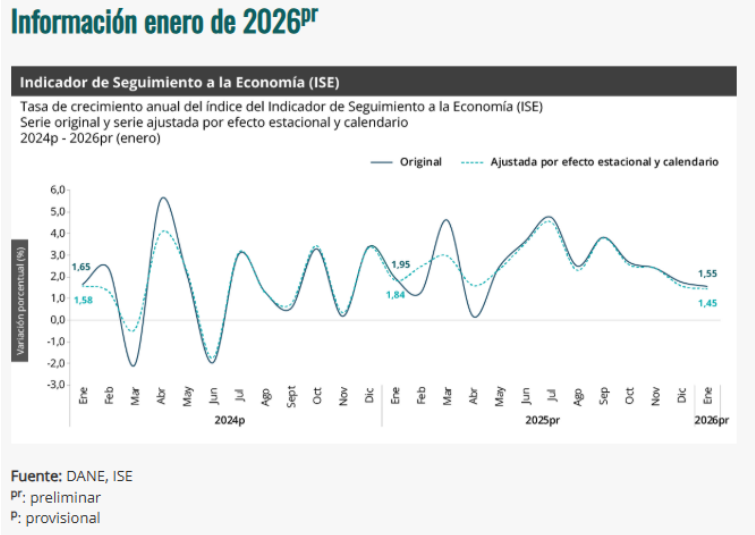
e) Seguros, revisión técnico-mecánica y otros costos regulatorios: componentes que hacen parte de la habilitación/operación segura y legal del servicio, y se reflejan en el costo fijo mensual de la empresa.

Indicadores económicos



Fuente: www.larepublica.co/indicadores-economicos

Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)



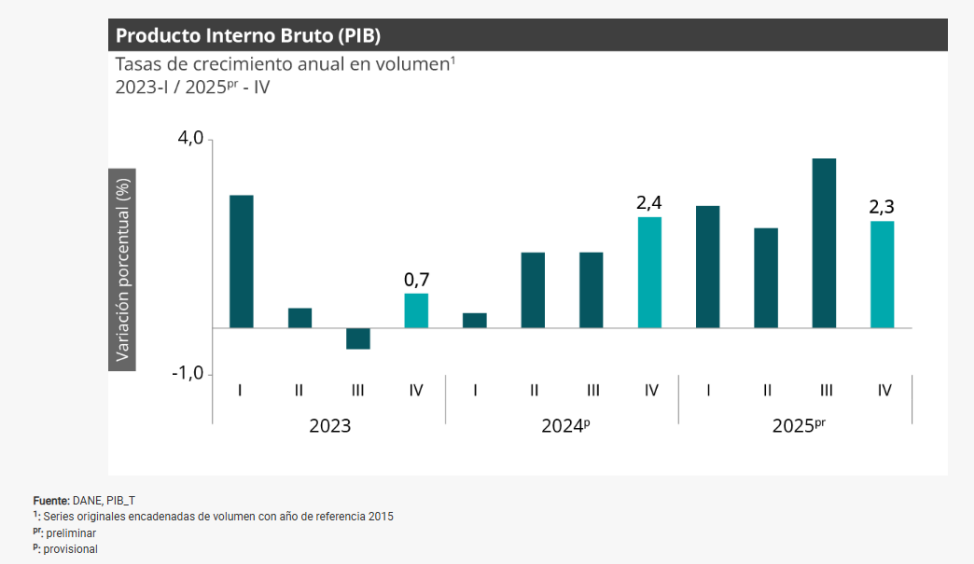
Fuente: DANE

Para el mes de enero de 2026[pr] el ISE en su serie original, se ubicó en 118,20, lo que representó un crecimiento de 1,55% respecto al mes de enero de 2025[pr] (116,39).

Variables económicas que pueden afectar el abastecimiento o los precios en el sector

Para efectos del presente estudio del sector, se prioriza el análisis de variables que inciden de manera directa en la estructura de costos del transporte intermunicipal de pasajeros y, en consecuencia, en la formación del precio del servicio a contratar. En particular, se consideran: (i) el Índice de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP) del DANE, (ii) el comportamiento de combustibles, (iii) peajes y uso de terminales, (iv) costos laborales asociados al SMMLV y auxilio de transporte para 2026, y (v) costos de mantenimiento, repuestos, llantas y seguros. Estos componentes constituyen los principales determinantes del costo operativo y permiten sustentar la razonabilidad del presupuesto para la vigencia 2026.

Producto Interno Bruto (PIB)



Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2025.pdf

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p (ver Tabla 1); las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5% (contribuye 0,8 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 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p (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 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 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 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

ESPACIO EN BLANCO

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025[pr] / 2024[p]	2025[pr]-IV / 2024[p]-IV	2025[pr]-IV / 2025[pr]-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas y canteras	-6,2	-2,9	1,2
Industrias manufactureras	1,9	1,0	-1,6
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,1	2,9	0,8
Construcción	-2,8	-2,6	-1,5
Comercio al por mayor y al por menor[3]	4,6	3,4	1,6
Información y comunicaciones	1,0	-1,2	-2,0
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,7	-2,4
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,3	1,5	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,5	4,8	0,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	9,9	11,5	4,6
Valor agregado bruto	**2,7**	**2,3**	**-0,1**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5	2,5	0,6
Producto Interno Bruto	**2,6**	**2,3**	**0,1**

Fuente: DANE, PIB_T

[Pr]preliminar

[P]provisional

[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.

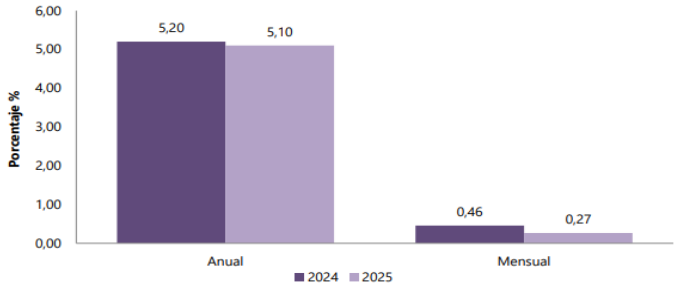
[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.

[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

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Diciembre 2025

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Diciembre 2024 - 2025



Fuente: DANE, IPC.

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/dic2025/bol-IPC-dic2025.pdf

Comportamiento de la variación anual del IPC según divisiones y subclases

Variación y contribución anual por divisiones de gasto: En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,32 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

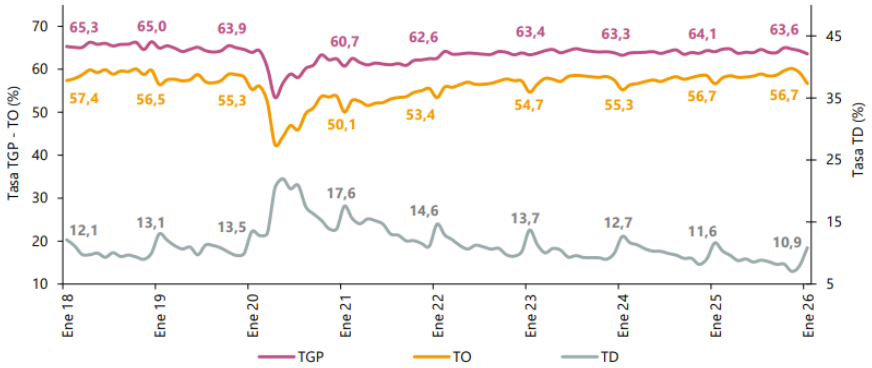
Variaciones y contribuciones de las subclases en el año

En diciembre de 2025 en comparación con diciembre de 2024, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (5,06%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (7,99%), arriendo efectivo (5,31%), transporte urbano (9,16%), carne de res y derivados (9,55%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (7,88%), café y productos a base de café (52,07%), suministro de agua (6,95%), educación preescolar y básica primaria (8,69%) y servicios relacionados con la copropiedad (8,55%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: papas (-24,61%), electricidad (-2,53%), arroz (-6,68%), equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-23,65%) y huevos (-2,51%).

Tasa de desempleo

Enero de 2026

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



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Fuente: www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-ene2026.pdf

Para enero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,9%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 11,6%. La tasa global de participación se ubicó en 63,6%, en tanto que en enero de 2025 fue 64,1%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 56,7%, siendo similar a la registrada en el mismo mes del año anterior.

En el mes de enero de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.227 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron

Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (0,8 puntos porcentuales); Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos (0,7 puntos porcentuales) e Industrias manufactureras (0,6 puntos porcentuales).

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

Rama de actividad	Total nacional				
	Enero 2025	Enero 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**22.903**	**23.227**	**100**	**324**	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.557	2.729	11,7	172	0,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.734	1.889	8,1	155	0,7
Industrias manufactureras	2.417	2.552	11,0	134	0,6
Información y comunicaciones	369	462	2,0	93	0,4
Construcción	1.497	1.585	6,8	89	0,4
Transporte y almacenamiento	1.723	1.807	7,8	85	0,4
Actividades financieras y de seguros	484	488	2,1	5	0,0
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.218	3.219	13,9	1	0,0
Actividades inmobiliarias	371	332	1,4	-39	-0,2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.981	1.941	8,4	-41	-0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	655	586	2,5	-69	-0,3
Alojamiento y servicios de comida	1.755	1.646	7,1	-109	-0,5
Comercio y reparación de vehículos	4.141	3.991	17,2	-149	-0,7

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

Transporte, vivienda y servicios en las alzas del 2026

Tomado de El Tiempo.com

El aumento del salario mínimo impulsa una cadena de ajustes en precios y tarifas, con efectos directos en el costo de vida de los hogares.

El incremento en las tarifas del transporte público será uno de los primeros ajustes que sentirán los hogares en 2026. En Bogotá, la tarifa unificada del Sistema Integrado de Transporte Público subiría a 3.550 pesos, un aumento de 350 pesos equivalente a 10,9 por ciento, mientras que en Manizales los pasajes de bus, microbús y cable aéreo aumentarán 350 pesos, con variaciones entre 11,7 y 13,2 por ciento. **En ambos casos, las autoridades locales explicaron que el ajuste responde al aumento del salario mínimo y a mayores costos de operación**, marcando el inicio de una cadena de alzas que se extenderá a vivienda, servicios y trámites indexados al salario mínimo.

El ajuste también impacta a los aportes de aprendices al Sena; multas de tránsito y administrativas; servicios de peluquería, cuidado personal y cuidado infantil; mantenimiento y reparaciones automotrices; **vivienda de interés social (VIS) y de interés prioritario (VIP); servicios domésticos; tarifas notariales; exámenes de laboratorio;** servicios médicos auxiliares; matrículas educativas privadas; consultas médicas; lavandería y planchado; y pasajes intermunicipales.

En educación no formal como las academias, cursos, jardines infantiles y otros servicios privados por fuera del sistema escolar, el incremento del salario mínimo puede presionar matrículas y mensualidades, en la medida en que los centros deban cubrir mayores gastos en nómina.

En los conjuntos cerrados la administración de las copropiedades, la vigilancia, aseo y mantenimiento reciben el impacto del incremento.

En el caso de la vivienda de interés social y de interés prioritario, los precios máximos de este tipo de inmuebles están definidos en salarios mínimos. **Esto no significa que todas las viviendas de estas categorías se encarezcan de inmediato,** pero sí implica que el techo legal al que se le pueden venderse aumenta con el alza.

En esos casos es habitual que algunos contratos de compraventa no fijen un precio en pesos desde el inicio, sino que establezcan que el valor final del inmueble será el equivalente, al momento de la entrega, a un número determinado de salarios mínimos y por ende un mayor valor a pagar, incluso si la vivienda se separó meses atrás. **El mismo efecto ocurre con los subsidios de vivienda por parte de las cajas de compensación, pues se calculan igual.**

D. CONTEXTO TÉCNICO

Tomado de: mintransporte.gov.co

Transporte e infraestructura con sentido social y ambiental, la apuesta del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”

- Con el Plan Nacional de Desarrollo se traza la hoja ruta para conectar a Colombia bajo los pilares de sostenibilidad, seguridad, gobernanza, equidad, salud y conectividad, que permitan el acceso a los bienes y servicios, a través del transporte y su infraestructura.

- Con su puesta en marcha se da inicio a importantes planes, programas y proyectos del sector Transporte, tales como: Caminos Comunitarios para la Paz Total, Servicios Aeroescenciales – SAE, reactivación del modo fluvial y férreo, mediante proyectos cómo: la red férrea del pacífico, Dorada Chiriguana, las obras de adecuación del canal navegable del río Magdalena entre otros.

- Se impulsará el ascenso tecnológico del sector, de manera progresiva, a través de la movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos, por la eficiencia energética y la descarbonización del sector transporte.

Con la sanción de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 "Colombia, Potencia Mundial de la Vida", por parte del presidente de la República, Gustavo Petro Urrego, el sector Transporte cuenta con una hoja de ruta para iniciar el cierre de brechas en Colombia bajo los principios de equidad, cobertura y conectividad, que garantizarán el acceso de los colombianos a toda la oferta social del estado, a través del transporte y su infraestructura.

Una de las grandes apuestas del Gobierno del cambio se encuentra en la consolidación de una red de infraestructura intermodal. En este sentido, trabajaremos para garantizar la transitabilidad de las vías terciarias, el mejoramiento de instalaciones portuarias, la construcción de muelles fluviales, la ampliación de aeródromos, la navegabilidad de ríos, la reactivación de las redes férreas y demás proyectos estratégicos que construirán una Colombia más competitiva.

Así mismo, los sistemas públicos de movilidad con energías limpias y las tarifas al alcance de la gente representan un impulso hacia el ascenso tecnológico y la reconversión tecnológica que requiere el sector transporte, basada en una movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

El Plan Nacional de Desarrollo representa los sueños de los colombianos, bajo cinco Ejes de Transformación: ordenamiento del territorio alrededor del agua, seguridad humana y justicia social, derecho humano a la alimentación, transformación productiva, internacionalización y acción climática y convergencia regional; en donde el sector Transporte es transversal y tiene entre sus metas:

a. Promover la conformación de redes de infraestructura y servicios logísticos que sirvan como soporte para aumentar la competitividad y mejorar la eficiencia, reduciendo el costo logístico sobre las ventas en 1,1 puntos porcentuales a 2026. Conectando los centros de producción con los consumidores finales a través de la prestación eficiente de servicios logísticos y conexos, y cerrando brechas sociales y económicas.
b. Disminuir los fallecidos en siniestros viales en un 23% a 2026, con estrategias para fortalecer la formación, educación, hábitos y comportamientos seguros desde el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.
c. Mejorar la accesibilidad y conectividad vial, aérea o fluvial que permita y garantice el acceso físico de alimentos, insumos y equipos que impulsen la competitividad y productividad regional. Para ello, se plantea intervenir 105 instalaciones portuarias frente a doce en 2022 y lograr 33.102 kilómetros de vías regionales y caminos ancestrales mejorados, mantenidos y rehabilitados.

d. Impulsar la eficiencia energética y la descarbonización del sector transporte en el marco de una transición energética justa, segura, confiable y eficiente, que permita llegar a 2,14 millones de toneladas de CO2 mitigadas por el sector, dos millones adicionales frente a 2021. Para ello, se priorizarán y desarrollarán en la red de infraestructura nacional proyectos férreos, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte.

Con la puesta en marcha del Plan Nacional de Desarrollo, se da inició a importantes planes, programas y proyectos establecidos en los 35 artículos referentes al sector Transporte en esta ley como: "Caminos Comunitarios para la Paz Total", el programa del Gobierno del Cambio en materia de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de más de 33 mil kilómetros de la red vial regional para conectar los territorios, fomentar el desarrollo rural, apoyar la economía popular y fortalecer las comunidades. Así como, el programa de "Servicios Aeroescenciales - SAE", que promueve el turismo y la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad.

Se apoyará económicamente hasta en un 50% la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional, y se brindará apoyo técnico y financiero para la estructuración, implementación y entrada en operación de nuevos sistemas o proyectos de transporte público limpios y con esquemas tarifarios diferenciales. Además, los municipios o distritos que cuenten o donde se proyecte la ejecución de proyectos estratégicos que incluyan sistemas de transporte público podrán revisar y ajustar su plan de ordenamiento territorial.

En materia ambiental, se ampliará el "Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico" para avanzar en la articulación, focalización y financiación de planes, programas y proyectos de transporte e infraestructura que contribuyan a la reducción de las emisiones y abastecimiento energético del transporte público. De igual forma, se promoverá la movilidad activa mediante el "Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta", los proyectos de dragado en puertos marítimos y fluviales donde se deberá aprovechar el material de dragado para la recuperación de zonas afectadas y se impulsará el desarrollo y uso de los combustibles sostenibles de aviación SAF, como una contribución a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero del transporte.

La seguridad vial también es una prioridad dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, por eso se trabaja para lograr la reducción del 50% de fatalidades y lesiones a 2031. Asimismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones en el transporte terrestre, férreo y fluvial. Adicional, se fortalecerá la inspección, vigilancia y control con la ampliación del campo de acción de la Superintendencia de Transporte.

E. CONTEXTO REGULATORIO

El sector de transporte de pasajeros en Colombia está regulado principalmente por el Decreto 1079 de 2015, "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" (Adicionado y modificado por el Decreto 1017 de 2025)*, bajo la supervisión del Ministerio de Transporte y la

Superintendencia de Transporte. Se exige habilitación previa, pólizas vigentes, y cumplimiento de normas de seguridad vial y planes estratégicos (PESV).

Puntos Clave del Marco Regulatorio:

- Autoridades: El Ministerio de Transporte formula políticas, mientras la Superintendencia de Transporte tiene como objetivo principal la vigilancia, inspección y control. Las alcaldías regulan el transporte urbano.
- Habilitación: Las empresas deben obtener una habilitación previa para operar, ya sea en transporte especial, escolar, intermunicipal, masivo o individual (taxis).
- Seguridad Vial: Obligatoriedad de implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial (Resolución 40595 de 2022).
- Modalidades: Regulado por leyes específicas (Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996).
- Servicio Individual y Plataformas: El transporte público individual (taxis) se presta por empresas habilitadas. El uso de vehículos particulares para transporte público se considera ilegal y sujeto a severas sanciones.
- Tarifas: Se establece libertad de tarifas para el servicio intermunicipal por carretera.

Por otra parte, para los fines del presente análisis del sector, es necesario referirse a las normas que regulan el transporte en Colombia, mencionando en primer lugar la LEY 105 DE 1993, Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 105 de 1995, Reglamentada por el Decreto Nacional 2263 de 1995, Reglamentada por el Decreto 1916 de 1994, "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*"

Adicionalmente, esta ley señaló como principio rector del transporte, en el Artículo 2, literal e, *De la Seguridad*: *la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.* Del mismo modo en su Artículo 3- *Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:*

… 2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico…

En segundo lugar, la ley 336 de 1996 emite concepto acerca del carácter de servicio público y servicio privado de transporte, en su capítulo segundo, artículo 5, establece que "*El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.*

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. ***Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto****."*

De otra parte, el decreto 348 de 2015, *"Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones"*, en su artículo 4°, define que, *Servicio público de transporte terrestre automotor especial. "Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente decreto.*

Parágrafo. *Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente decreto."*

Cumplimiento de normas ambientales y de sostenibilidad

El Acuerdo de París es ratificado por Colombia en la Ley 1844 de 2017 (Congreso, 2017). A través de ella, el país adquiere compromisos a corto, mediano y largo plazo a nivel internacional frente al cambio climático, entre los cuales se destacan las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) que contienen los compromisos en mitigación de Gases Efecto Invernadero (GEI) pactados a 2030. El documento de soporte de este compromiso debe ser actualizado cada cinco años.

Por su parte, la Ley 1964 de 2019, "Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones", establece, entre otros, una serie de incentivos para el fomento de vehículos cero emisiones.

En armonía con las leyes mencionadas, la Ley 1972 de 2019 "*Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones*", entrega lineamientos en torno al mejoramiento de combustible diésel, para la definición de los estándares de emisión más estrictos existentes a nivel internacional, para vehículos que operen con este combustible (Euro VI/6), define el estándar de emisión Euro 3 para motocicletas y contempla otro tipo de medidas para el seguimiento de los vehículos diésel que ingresen al parque automotor colombiano, entre otros.

Sumado a lo anterior, el Gobierno nacional también apostó a la transición energética del sector transporte a través de la promoción de otros energéticos, como el gas combustible y el hidrógeno. Una prueba es la expedición de las Leyes 2099 de 2021 "*Por medio de la cual se dictan disposiciones para la transición energética, la dinamización del mercado energético, la reactivación económica del país y se dictan otras disposiciones*", y 2128 de 2021, "*Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país*". En ellas se entregan lineamientos para el impulso de dichos energéticos.

Finalmente, en 2021 se emitió la Ley 2169 "*Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones*". En el marco de esta Ley, se determinan, la reducción del 51 % de las emisiones de gases de efecto invernadero al 2030, alcanzar la carbono neutralidad a 2050 y la reducción de emisiones de CN en un 40% respecto a 2014 como metas nacionales de mitigación de GEI asociadas a transporte sostenible, en conjunto con las definidas en las actualizaciones de la NDC.

Dentro de los avances en la reglamentación de estas leyes antes señaladas están:

Resolución 40103 de 2021 de MME y MADS, "*Por la cual se establecen los parámetros y requisitos de calidad del combustible diésel (ACPM), los biocombustibles para uso en motores de encendido por compresión como componentes de mezcla en procesos de combustión y de sus mezclas y, de las gasolinas básicas y gasolinas oxigenadas con etanol anhidro, combustible para uso en motores de encendido por chispa, y se adoptan otras disposiciones*".

Resolución 762 de 2022, "*Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones*".

Documentos de política del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)

CONPES 3934 de 2018, "Política de crecimiento verde". Impulsa el aumento de la productividad y la competitividad económica del país, al tiempo que asegura el uso sostenible del capital natural y la

inclusión social, de manera compatible con el clima. Este CONPES reconoce la importancia de afianzar el compromiso de las actividades productivas con la sostenibilidad, con el fin de mejorar la eficiencia en el uso del agua, el suelo, las materias primas y la energía, reducir los impactos ambientales, y avanzar hacia la mitigación del cambio climático, apoyando la generación de energías renovables no convencionales y el transporte eléctrico, sin perder de vista la articulación entre los distintos actores.

CONPES 3943 de 2018, "Política para el mejoramiento de la calidad del aire". Tiene como propósito reducir la concentración de contaminantes que afectan la salud y el ambiente. Uno de sus enfoques es la reducción de las emisiones ocasionadas por las fuentes móviles, para lo cual establece acciones de modernización y renovación del parque automotor, mejoramiento de la calidad de los combustibles, evaluación del uso de biocombustibles, actualización de métodos de medición de emisiones de vehículos en uso y de estándares de emisión, y la definición de un etiquetado vehicular.

CONPES 3991 de 2020 "Política de movilidad urbana y regional". Prioriza acciones orientadas a lograr una movilidad activa, e incentivos para la consolidación mecanismos de financiamiento orientados a alcanzar la sostenibilidad de los sistemas de transporte de uso masivo y colectivo, así como el establecimiento de las medidas necesarias para lograr el uso racional del transporte privado.

CONPES 4075 de 2022, "Política de transición energética". Contribuye en el crecimiento económico, energético, tecnológico, ambiental y social del país, con enfoque en la seguridad y confiabilidad energética, la promoción de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER), el fortalecimiento de la eficiencia energética y el desarrollo de nuevos energéticos y tecnologías de cero y bajas emisiones. También le apunta al desarrollo de combustibles sostenibles y la consolidación de la diversificación de la canasta energética que aportan recursos esenciales para nuestra economía.

2. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

El primer paso corresponde al Análisis de la Demanda, con la finalidad de que se permita a la entidad describir adecuadamente los bienes o servicios que pretende adquirir, así como características, plazos y demás consideraciones específicas; paso seguido, la Entidad desarrollará el Análisis de la Oferta, el cual se centra en el análisis de potenciales proveedores que suministren los bienes o servicios con las especificaciones técnicas que se concluyeron en el paso anterior.

Análisis de la Estrategia de Compra, el cual debe derivarse como una conclusión del análisis exhaustivo de la demanda y la oferta, así como la búsqueda de satisfacción de la necesidad de bienes o servicios mediante la manera más efectiva para lograr el mayor valor por dinero.

Tal como se desarrollará en los puntos siguientes (3 al 5), en los que se pretende dar respuesta a las siguientes preguntas:

- ¿Cuál es la necesidad y por qué se requiere comprar?
- ¿A quién se le va a comprar?
- ¿Cómo se va a comprar?

El Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda, en cumplimiento de su misión institucional y de las directrices del Plan Nacional Integral de Bienestar al Aprendiz (PNIBA), en la cual se enuncia que *"El Plan Nacional Integral de Bienestar al Aprendiz es una estrategia institucional para contribuir en la permanencia y certificación de los aprendices de la entidad en su proceso formativo, con enfoque territorial y en coherencia con la política de atención con enfoque pluralista y diferencial",* requiere garantizar condiciones referidos a la implementación de estrategias de acompañamiento para el desarrollo integral del aprendiz en su proceso formativo, además de la implementación de un proyecto de estímulos y la entrega con oportunidad y calidad de los servicios.

Adicionalmente, el Centro no cuenta con parque automotor ni con la capacidad operativa para asegurar directamente la movilización permanente de los aprendices, razón por la cual se requiere contratar con un tercero idóneo la prestación del servicio, asegurando condiciones técnicas, de seguridad y control operativo acordes con la normatividad aplicable al transporte especial.

Por lo anterior, se requiere "CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TRANSITORIO PARA LA MOVILIZACIÓN DE APRENDICES EN ACTIVIDADES DEL PLAN DE BIENESTAR AL APRENDIZ DEL CENTRO DE FORMACIÓN EN DISEÑO, CONFECCIÓN Y MODA."

3. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO - ESTUDIO DE LA DEMANDA

Constituye una herramienta de planeación que permite identificar el comportamiento de las adquisiciones realizadas por la Entidad en vigencias anteriores, con el fin de conocer la frecuencia de compra, los montos invertidos y las modalidades de contratación utilizadas para atender necesidades similares. En este sentido, la revisión de los procesos contractuales adelantados en años anteriores relacionados con servicios de transporte transitorio de aprendices permite evidenciar que este tipo de servicios se requiere de manera periódica para el desarrollo de actividades institucionales.

El análisis del gasto histórico también permite identificar tendencias en los valores contratados, la periodicidad de las adquisiciones y el comportamiento del mercado proveedor, lo cual contribuye a una adecuada planeación presupuestal y estructuración del proceso contractual.

¿Cómo ha adquirido la entidad estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

La Entidad Estatal procede a analizar el comportamiento de sus adquisiciones anteriores con relación al determinado bien, obra o servicio en la plataforma SECOP II.

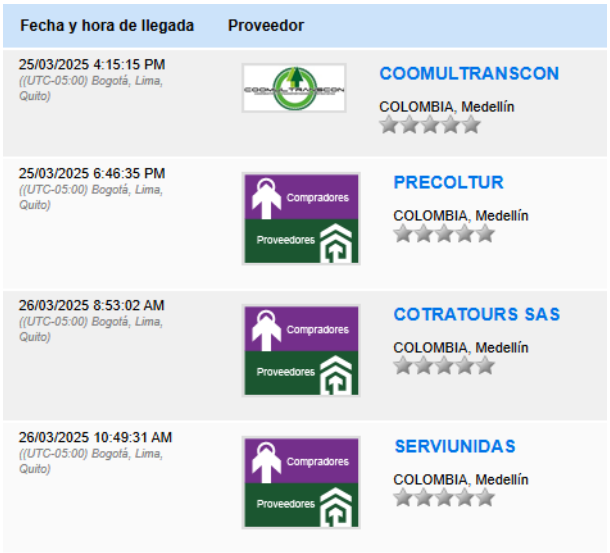
No. Contrato/ Año	Entidad	Objeto	Valor ejecutado (COP)	Modalidad de contratación	Proveedor
CO1.PCCNTR.7768719 / 2025	SENA REGIONAL ANTIOQUIA Grupo Administrativo Complejo Itagüí	Contratar el servicio de transporte transitorio para la movilización de aprendices en actividades del plan	$15.000.000	Mínima cuantía	Precoltur

		de bienestar al aprendiz del centro de formación en diseño, confección y moda.			
CO1.PCCNTR.8358365 / 2025	SENA REGIONAL HUILA Grupo Administrativo CDATH	Prestar los servicios de transporte terrestre especial y apoyo logístico para el desarrollo de la gira técnica de los aprendices del Centro de Desarrollo Agroempresarial y Turístico del Huila SENA, Regional Huila. Lote 2 Transporte Terrestre Especial de Pasajeros	$ 6.336.000	Mínima cuantía	Miguel Santiago Caicedo
CO1.PCCNTR.5901134 / 2024	SENA REGIONAL META Grupo de Apoyo Administrativo Mixto	Prestar servicio especial de transporte terrestre requerido en los procesos de formación y actividades de bienestar al aprendiz con destino a los aprendices del centro Agroindustrial del Meta en sus sedes Los Naranjos (Granada) y El Hachón (Villavicencio)	$194.949.000	Mínima cuantía	Servitranstur
CO1.PCCNTR.6375200 / 2024	SENA REGIONAL SANTANDER Grupo Administrativo CGAO	Contratar el suministro del servicio de transporte para los aprendices de formación titulada en las diferentes actividades enmarcadas en el programa de Bienestar a Aprendices vigencia 2024	$ 46.966.000	Mínima cuantía	COTRANSRICAURTE LTDA
CO1.PCCNTR.5205656 / 2023	SENA REGIONAL ANTIOQUIA Grupo Administrativo	Contratar el servicio de apoyo de transporte tipo transitorio, para la movilización de los	$9.000.000	Mínima cuantía	COOTRAESPECIALES

	Intercentros Medellin	aprendices del centro textil y de gestión industrial a actividades especiales del plan de acción de bienestar al aprendiz.			
CO1.PCCNTR.3758712 / 2022	Servicio Nacional De Aprendizaje - SENA MAGDALENA	Contratar el servicio de transporte terrestre transitorio de los aprendices del Centro Acuícola y Agroindustrial de Gaira, durante la vigencia del año 2022, de acuerdo con guía de apoyo de sostenimiento al aprendiz.	$82.054.821	Mínima cuantía	COOTRANSMAG
CO1.PCCNTR.3740301 / 2022	SENA REGIONAL META Grupo de Apoyo Administrativo Mixto	Prestar el servicio especial de transporte terrestre para la movilidad de los aprendices beneficiarios de este apoyo socioeconómico en su proceso de formación profesional integral en el Centro de Industria y Servicios del Meta	$80.000.000	Mínima cuantía	Servitranstur

ESPACIO EN BLANCO

Contratistas pasados y oferentes que han participado en los procesos de selección.



¿Cómo adquieren otras entidades estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

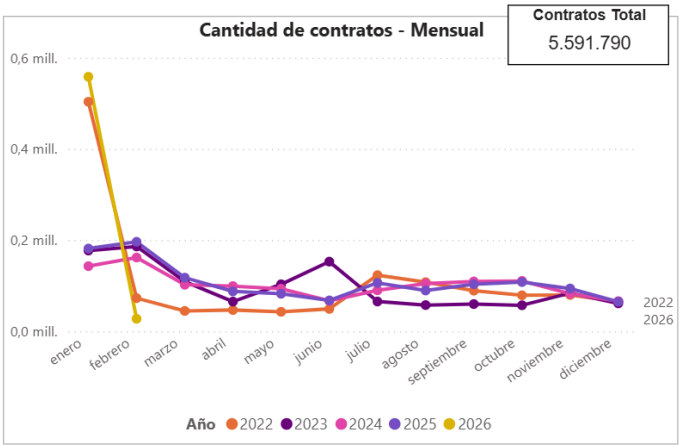
Se procede a identificar los procesos de Contratación de otras Entidades que han adquirido en el pasado bienes o servicios iguales o comparables.

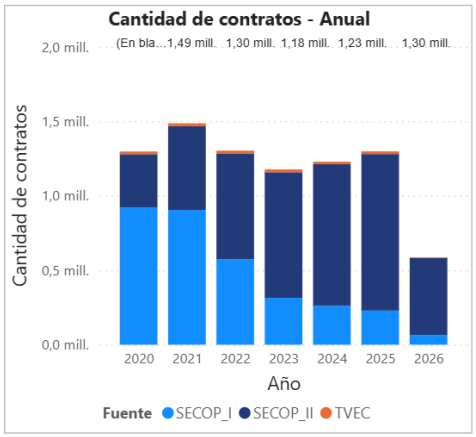
No. Contrato/ Año	Entidad	Objeto	Valor ejecutado (COP)	Modalidad de contratación	Proveedor
CO1.PCCNTR.8500088 / 2026	DEPARTAMENTO DE SANTANDER	Aunar esfuerzos con los municipios no certificados en educación en el departamento de Santander en lo referente al apoyo para el transporte escolar de estudiantes en las instituciones educativas de los municipios no certificados en el departamento de Santander.	$ 34.849.800	Contratación directa (con ofertas)	MUNICIPIO DE BARICHARA
CO1.PCCNTR.9360129 / 2025	MUNICIPIO DE MARSELLA	Prestación de servicios de transporte escolar transitorio para garantizar la permanencia de los estudiantes de las instituciones educativas oficiales del municipio de Marsella - Risaralda, mientras se surte la	$30.199.143	Mínima cuantía	Cootransmar

		adjudicación del proceso de Selección Abreviada sa-001-2026.			
CO1.PCCNTR.3878661 / 2023	GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR	Convenio interadministrativo para apoyar al municipio de La Gloria con el propósito de garantizar el servicio de transporte escolar a los estudiantes de los establecimientos educativos oficiales de la zonas rural y urbana.	$ 77.976.000	Contratación directa (con ofertas)	ALCALDIA MUNICIPIO LA GLORIA
CO1.PCCNTR.2063935 / 2020	SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO (Distrito Capital de Bogotá)	Prestar el servicio de transporte especial escolar, con los vehículos que requiera la Secretaría de Educación del Distrito Capital.	$ 2.419.729.697	Licitación pública	LINEAS ESCOTUR S.A.

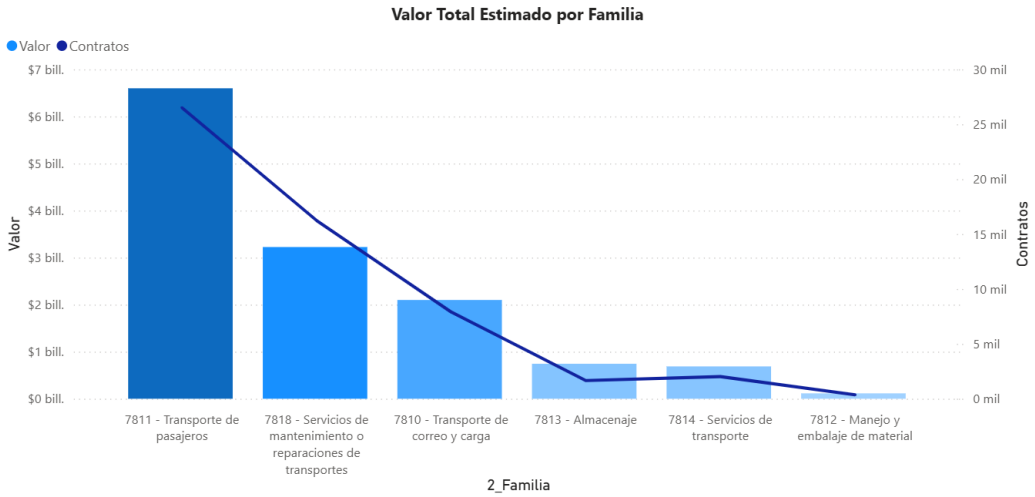
ESTUDIO DE LA DEMANDA

La Entidad realizó un análisis del mercado con la herramienta suministrada por Colombia Compra - Modelo de Abastecimiento Estratégico, con la finalidad de describir el servicio que se pretende adquirir, así como las características, plazos y demás consideraciones específicas.





El gráfico de líneas (izquierda) muestra el número de contratos mensuales y sus cuantías en cada vigencia, y el gráfico de barras (derecha) muestra en cuál de las plataformas del Sistema Electrónico de Contratación Pública se han transado los contratos anualmente (SECOP I, SECOP II o TVEC). La gráfica de datos mensuales se actualiza según la activación del filtro de año. En cambio, la gráfica anual siempre va a mostrar los años históricos para efectos de comparación.



Fuente: Herramienta ANCP Colombia Compra Eficiente

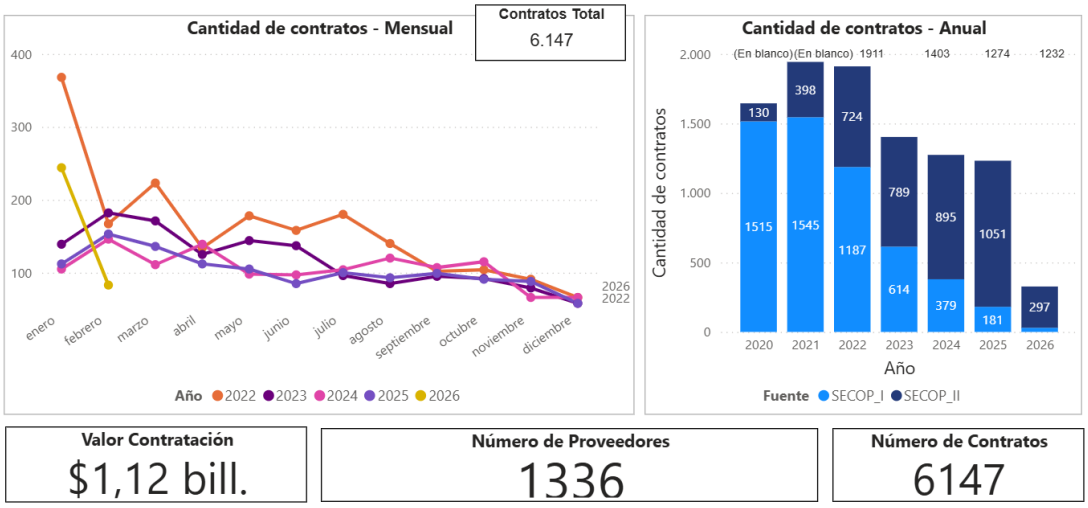
Este gráfico muestra el valor total estimado por familia (barras) junto con el número de contratos (línea), permitiendo comparar ambas variables por categoría.

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

Se identificó en el SECOP II con la clasificación UNSPSC 78111800 Transporte de pasajeros por carretera, que en Colombia especialmente en el departamento de Antioquia existen empresas en capacidad de ofertar los bienes que El Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda requiere.



En consulta de la herramienta denominada Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE), dispuesta por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, se observa la siguiente información de contratación desarrollada bajo el código UNSPSC definido anteriormente para el departamento de Antioquia desde 01/01/2022 hasta el 26/02/2026.



Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$1,12 bill.	1336	6147

El estudio del mercado sectorial permite inferir que en el territorio regional y nacional se cuenta con proveedores suficientes que ofrecen los aspectos técnicos mínimos de capacidad operativa para prestar el objeto contractual que se pretende de transporte transitorio para la movilización de aprendices.

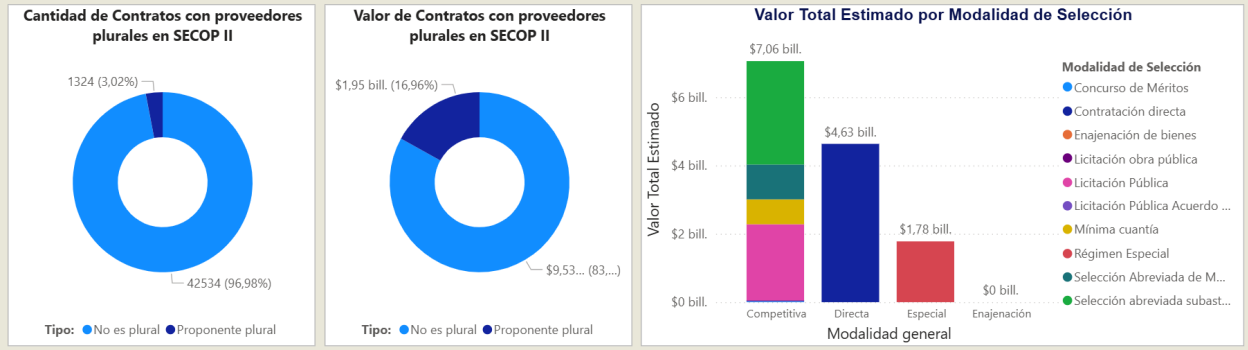
Sector de MiPymes:

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA – Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda, en la adopción de la metodología de Abastecimiento Estratégico realizada por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, para la gestión de la compra pública, con el fin de adoptar prácticas que permitan que el proceso de compra realizado por las entidades se destaque por sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de valor por dinero, ha utilizado esta herramienta para realizar el análisis de Mipymes en cumplimiento de los lineamientos del decreto 1860 del 2021.

Esta herramienta muestra:

- **Contratos con MiPymes en SECOP II:** Muestra la distribución de contratos MiPymes registrados mediante la plataforma de SECOP II.
- **Proveedores MiPymes en SECOP II**: Muestra la distribución de proveedores que al momento de realizar su registro en la plataforma de SECOP II, se identifican como MiPymes o no.
- **Valor de Contratos por Ubicación del Proveedor:** Muestra la distribución de países de los proveedores. Al seleccionar Colombia, se puede ver esa distribución a nivel Departamental.

MiPymes en Antioquia (2022 - 2026):



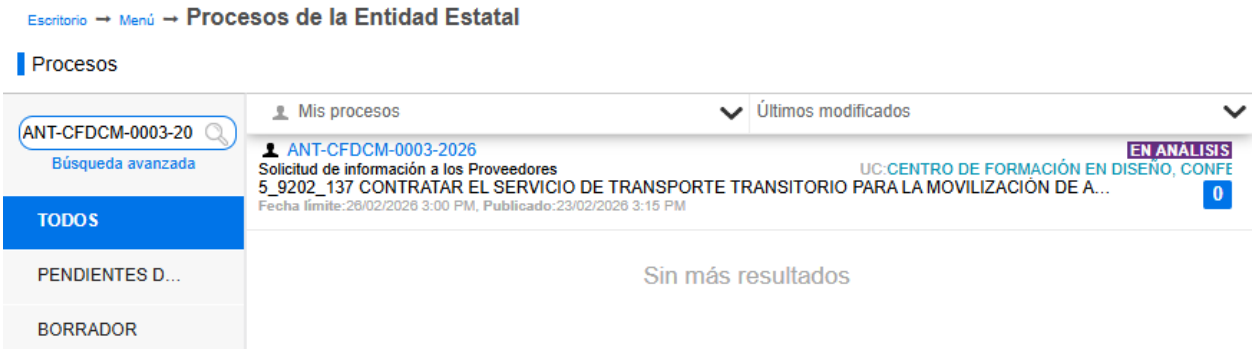
Fuente: app.powerbi.com

Para el periodo en curso, en el Secop II se evidencia el siguiente registro para MiPymes en Antioquia para los códigos utilizados en este proceso:

- Contratos con proveedores plurales en Secop ll: 3,02%
- Valor Contratado con Proveedores plurales en SECOP II: 16,96%

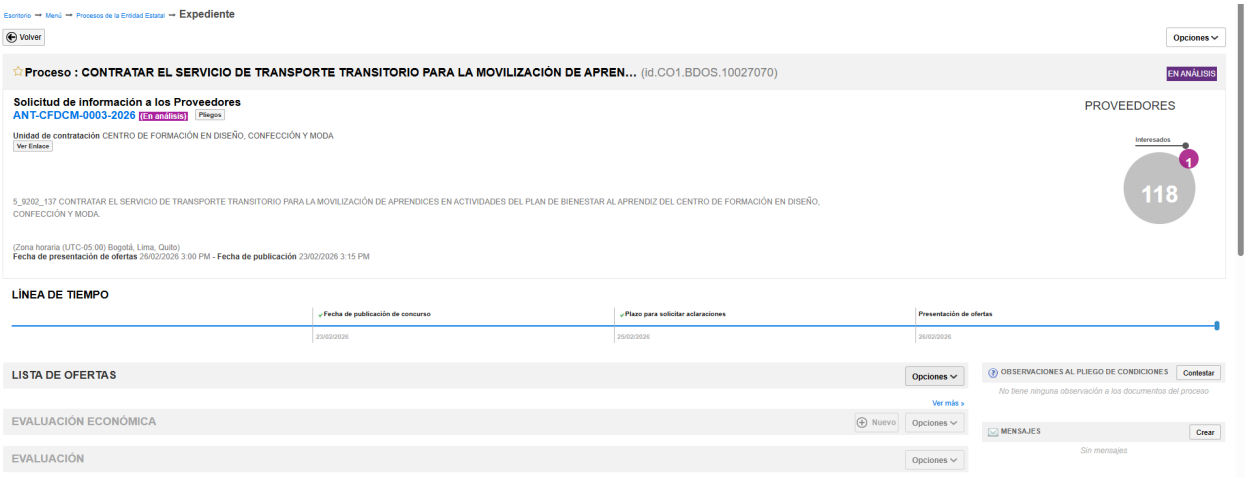
5. ESTUDIO DEL MERCADO

Como opción preferente para establecer los precios techo de los ítems, se publicó una solicitud de cotización en SECOP II, la cual fue publicada en la plataforma el día 23 de febrero de 2026, estableciendo como plazo límite para la presentación de cotizaciones el día 26 de febrero de 2026 a las 3:00 p. m.



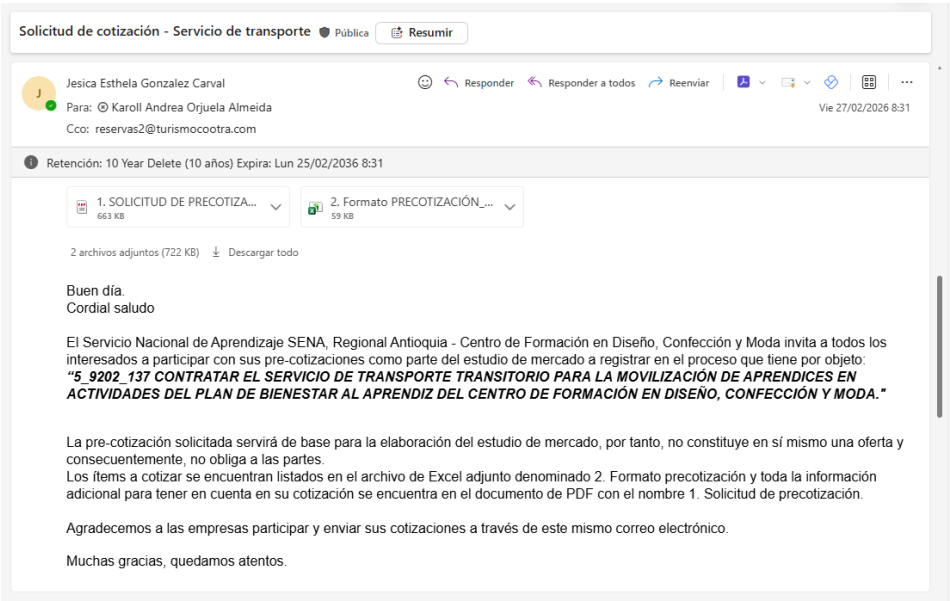
Solicitud de cotización No. ANT-CFDCM-0003-2026

Link:https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10059692&isFromPublicArea=True&isModal=False



Durante el plazo otorgado en SECOP II no se recibieron cotizaciones para este servicio por este medio; por lo tanto, se procedió a enviar la solicitud a posibles proponentes del mercado, a través de correo electrónico, donde se recibieron (3) cotizaciones: Cootraespeciales, Precoltur (Transestur) y Transportes Sambuses SAS.

<u>Correo enviado a diferentes empresas del sector:</u>



Con base en las precotizaciones recibidas, se procedió a calcular el valor promedio de las mismas, cuyo resultado se presenta en el cuadro siguiente:

SENA - CENTRO DE FORMACIÓN EN DISEÑO, CONFECCIÓN Y MODA.

ESTUDIO DEL MERCADO - CUADRO PROMEDIO DE PRECIOS PARA DETERMINAR PRESUPUESTO

OBJETO: 5_9202_137 CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TRANSITORIO PARA LA MOVILIZACIÓN DE APRENDICES EN ACTIVIDADES DEL PLAN DE BIENESTAR AL APRENDIZ DEL CENTRO DE FORMACIÓN EN DISEÑO, CONFECCIÓN Y MODA.

Ítem	Descripción completa del elemento	Unidad de medida	Cant	COOTRAESPECIALES				PRECOLTUR				TRANSPORTES SAMBUSES S.A.S.				PROMEDIO / PRECIOS TECHO	
				Valor unidad (20 personas)	Valor unidad (40 personas)	Valor Total con IVA (20 personas)	Valor Total con IVA (40 personas)	Valor unidad (20 personas)	Valor unidad (40 personas)	Valor Total con IVA (20 personas)	Valor Total con IVA (40 personas)	Valor unidad (20 personas)	Valor unidad (40 personas)	Valor Total con IVA (20 personas)	Valor Total con IVA (40 personas)	Valor Total con IVA (20 personas)	Valor Total con IVA (40 personas)
1	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Amagá / Amagá - Itagüí	UN	1	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 1.044.761	$ 1.146.127	$ 1.044.761	$ 1.146.127	$ 994.920	$ 1.115.376
2	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Barbosa / Barbosa - Itagüí	UN	1	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.100.000	$ 1.400.000	$ 1.100.000	$ 1.400.000	$ 985.242	$ 1.104.139	$ 985.242	$ 1.104.139	$ 1.043.414	$ 1.201.380
3	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Bello / Bello - Itagüí	UN	1	$ 902.500	$ 950.000	$ 902.500	$ 950.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 806.497	$ 895.799	$ 806.497	$ 895.799	$ 802.999	$ 915.266
4	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Caldas / Caldas - Itagüí	UN	1	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 695.565	$ 782.369	$ 695.565	$ 782.369	$ 781.855	$ 894.123
5	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Cisneros / Cisneros - Itagüí	UN	1	$ 1.615.000	$ 1.700.000	$ 1.615.000	$ 1.700.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.382.291	$ 1.524.967	$ 1.382.291	$ 1.524.967	$ 1.532.430	$ 1.674.989
6	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Copacabana / Copacabana - Itagüí	UN	1	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 826.337	$ 953.574	$ 826.337	$ 953.574	$ 858.779	$ 984.525
7	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Envigado / Envigado - Itagüí	UN	1	$ 912.000	$ 960.000	$ 912.000	$ 960.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 579.638	$ 665.876	$ 579.638	$ 665.876	$ 697.213	$ 808.625
8	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Fredonia / Fredonia - Itagüí	UN	1	$ 1.330.000	$ 1.400.000	$ 1.330.000	$ 1.400.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 1.393.958	$ 1.509.885	$ 1.393.958	$ 1.509.885	$ 1.241.319	$ 1.369.962
9	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Girardota / Girardota - Itagüí	UN	1	$ 902.500	$ 950.000	$ 902.500	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 939.861	$ 1.009.983	$ 939.861	$ 1.009.983	$ 947.454	$ 1.053.328
10	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Guarne / Guarne - Itagüí	UN	1	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 1.000.000	$ 1.200.000	$ 983.311	$ 1.156.402	$ 983.311	$ 1.156.402	$ 1.009.437	$ 1.152.134
11	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Guatapé / Guatapé - Itagüí	UN	1	$ 1.710.000	$ 1.800.000	$ 1.710.000	$ 1.800.000	$ 1.500.000	$ 1.800.000	$ 1.500.000	$ 1.800.000	$ 1.439.904	$ 1.658.329	$ 1.439.904	$ 1.658.329	$ 1.549.968	$ 1.752.776
12	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Itagüí / Itagüí - Itagüí	UN	1	$ 855.000	$ 900.000	$ 855.000	$ 900.000	$ 500.000	$ 600.000	$ 500.000	$ 600.000	$ 561.824	$ 607.913	$ 561.824	$ 607.913	$ 638.941	$ 702.638
13	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Jericó / Jericó - Itagüí	UN	1	$ 2.280.000	$ 2.400.000	$ 2.280.000	$ 2.400.000	$ 1.700.000	$ 1.900.000	$ 1.700.000	$ 1.900.000	$ 1.590.936	$ 1.864.828	$ 1.590.936	$ 1.864.828	$ 1.856.979	$ 2.054.943
14	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -La Estrella / La Estrella - Itagüí	UN	1	$ 807.500	$ 850.000	$ 807.500	$ 850.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 683.690	$ 753.529	$ 683.690	$ 753.529	$ 730.397	$ 834.510
15	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Marinilla / Marinilla - Itagüí	UN	1	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.100.000	$ 1.300.000	$ 1.100.000	$ 1.300.000	$ 1.146.387	$ 1.484.817	$ 1.146.387	$ 1.484.817	$ 1.128.796	$ 1.328.272
16	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Medellín / Medellín - Itagüí	UN	1	$ 902.500	$ 950.000	$ 902.500	$ 950.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 607.913	$ 629.684	$ 607.913	$ 629.684	$ 703.471	$ 793.228
17	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Montebello / Montebello - Itagüí	UN	1	$ 1.425.000	$ 1.500.000	$ 1.425.000	$ 1.500.000	$ 1.300.000	$ 1.500.000	$ 1.300.000	$ 1.500.000	$ 1.463.655	$ 1.785.379	$ 1.463.655	$ 1.785.379	$ 1.396.218	$ 1.595.126
18	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Palmitas / Palmitas - Itagüí	UN	1	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.000.000	$ 1.400.000	$ 1.000.000	$ 1.400.000	$ 983.970	$ 1.199.898	$ 983.970	$ 1.199.898	$ 1.041.323	$ 1.266.633
19	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -Rionegro / Rionegro - Itagüí	UN	1	$ 1.235.000	$ 1.300.000	$ 1.235.000	$ 1.300.000	$ 1.000.000	$ 1.300.000	$ 1.000.000	$ 1.300.000	$ 959.936	$ 1.105.553	$ 959.936	$ 1.105.553	$ 1.064.979	$ 1.235.184
20	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -San Antonio de Prado / San Antonio de Prado - Itagüí	UN	1	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 754.943	$ 845.423	$ 754.943	$ 845.423	$ 833.314	$ 948.474
21	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí -San Cristobal / San Cristobal - Itagüí	UN	1	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 1.045.000	$ 1.100.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 800.000	$ 1.000.000	$ 789.155	$ 881.332	$ 789.155	$ 881.332	$ 878.052	$ 993.777
22	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - San Jerónimo / San Jerónimo - Itagüí	UN	1	$ 1.425.000	$ 1.500.000	$ 1.425.000	$ 1.500.000	$ 1.400.000	$ 1.600.000	$ 1.400.000	$ 1.600.000	$ 1.215.825	$ 1.379.255	$ 1.215.825	$ 1.379.255	$ 1.346.942	$ 1.493.085
23	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Santa Barbara / Santa Barbara - Itagüí	UN	1	$ 1.748.000	$ 1.840.000	$ 1.748.000	$ 1.840.000	$ 1.300.000	$ 1.700.000	$ 1.300.000	$ 1.700.000	$ 1.336.838	$ 1.464.648	$ 1.336.838	$ 1.464.648	$ 1.461.613	$ 1.668.216
24	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Santa Elena / Santa Elena - Itagüí	UN	1	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.000.000	$ 1.300.000	$ 1.000.000	$ 1.300.000	$ 969.456	$ 1.115.073	$ 969.456	$ 1.115.073	$ 1.036.485	$ 1.205.024
25	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Santa Fé de Antioquia / Santa Fé de Antioquia - Itagüí	UN	1	$ 1.710.000	$ 1.800.000	$ 1.710.000	$ 1.800.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.391.130	$ 1.607.058	$ 1.391.130	$ 1.607.058	$ 1.567.043	$ 1.735.686
26	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Venecia / Venecia - Itagüí	UN	1	$ 2.185.000	$ 2.300.000	$ 2.185.000	$ 2.300.000	$ 1.400.000	$ 1.600.000	$ 1.400.000	$ 1.600.000	$ 1.533.353	$ 1.660.874	$ 1.533.353	$ 1.660.874	$ 1.706.118	$ 1.853.625
27	Transporte terrestre Trayecto: Medellín - Medellín / Medellín - Medellín	UN	1	$ 712.500	$ 750.000	$ 712.500	$ 750.000	$ 500.000	$ 700.000	$ 500.000	$ 700.000	$ 652.365	$ 824.821	$ 652.365	$ 824.821	$ 621.622	$ 758.274
28	Transporte terrestre Trayecto: Bello- Medellín / Medellín -Bello	UN	1	$ 1.092.500	$ 1.150.000	$ 1.092.500	$ 1.150.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 756.870	$ 848.699	$ 756.870	$ 848.699	$ 816.457	$ 932.900
29	Transporte terrestre Trayecto: Caldas - Medellín / Medellín - Caldas	UN	1	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 1.140.000	$ 1.200.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 700.000	$ 900.000	$ 795.254	$ 921.052	$ 795.254	$ 921.052	$ 878.418	$ 1.007.017
30	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Sabaneta / Sabaneta - Itagüí	UN	1	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 715.268	$ 895.682	$ 715.268	$ 895.682	$ 755.089	$ 898.561
31	Transporte terrestre Trayecto: Itagüí - Andes / Andes - Itagüí	UN	1	$ 2.512.750	$ 2.645.000	$ 2.512.750	$ 2.645.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.600.000	$ 1.800.000	$ 1.256.895	$ 1.568.427	$ 1.256.895	$ 1.568.427	$ 1.789.882	$ 2.004.476
32	Transporte terrestre Trayecto: La Estrella - Medellín / Medellín - La Estrella	UN	1	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 950.000	$ 1.000.000	$ 900.000	$ 1.100.000	$ 900.000	$ 1.100.000	$ 752.689	$ 908.578	$ 752.689	$ 908.578	$ 867.563	$ 1.002.859
33	Transporte terrestre Trayecto: Medellín -Itagüí / Itagüí - Medellín	UN	1	$ 1.001.459	$ 1.054.167	$ 1.001.459	$ 1.054.167	$ 600.000	$ 800.000	$ 600.000	$ 800.000	$ 706.895	$ 885.986	$ 706.895	$ 885.986	$ 769.451	$ 913.384
						$ 40.944.209	$ 43.099.167			$ 32.400.000	$ 39.700.000			$ 32.702.612	$ 37.645.959	**$ 35.348.940**	**$ 40.148.375**
						TOTAL:	$ 84.043.376				$ 72.100.000				$ 70.348.571		**$ 75.497.316**

Del cuadro anterior se pueden determinar lo siguientes:

- Precios promedio del mercado.
- Definición de los precios de referencia.
- Principales oferentes.

6. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR

- Se establecieron precios techo para cada uno de los ítems de acuerdo con los tipos de grupo (20 o 40 personas), lo que permitió una adecuada estructuración técnica, financiera y contractual del proceso de selección. En este sentido, se definió un precio promedio de $35.348.940 para grupos de 20 personas y de $40.148.375 para grupos de 40 personas. El precio total promedio para los dos tipos de grupos (20 o 40 personas) es de $75.497.316.
- El valor estimado del contrato será hasta por la suma de QUINCE MILLONES DE PESOS M/CTE ($15.000.000) IVA incluido, cuando a ello hubiere lugar, y demás impuestos, costos directos e indirectos, tasas, contribuciones de carácter nacional y/o municipal o de carácter legal.
- La adjudicación de la presente contratación se realizará al proponente que presente el valor de la oferta más favorable, atendiendo la modalidad de Mínima Cuantía, y aceptada por la entidad habiendo cumplido con todos los requisitos habilitantes requeridos. Para la escogencia de la propuesta de menor valor, se tomará la suma de los valores del servicio, relacionados en las columnas **VEHÍCULO CAPACIDAD 20 PERSONAS y VEHÍCULO CAPACIDAD 40 PERSONAS**, para así determinar cuál es la mejor propuesta económica. Sin embargo, el contrato se **ADJUDICARÁ** por la totalidad del presupuesto disponible con el que cuenta la Entidad, y se solicitarán las cantidades e ítems según los requerimientos y necesidades institucionales del Centro, hasta agotar el saldo.
- El proceso se adelantará mediante la modalidad de mínima cuantía, teniendo en cuenta que es la única jurídicamente procedente y adecuada para la contratación del servicio de bordado y estampado como material de formación, en tanto: (i) el presupuesto del proceso no supera el diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la Entidad, (ii) no hay concurrencia entre las modalidades de la selección abreviada por Acuerdo Marco de Precios y de Mínima Cuantía, y (iii) se garantiza la libre concurrencia, la transparencia y la selección objetiva en el marco de los principios que rigen la contratación estatal.

Firmado digitalmente
por ROMERO OCHOA
YENY LINEY

YENY LINEY ROMERO OCHOA
Subdirectora (E) Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda
Regional Antioquia

Elaboró: Jesica Gonzalez Carval
Cargo: Profesional G01, Contratación, Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda

Revisó: Andrea Orjuela Almeyda
Cargo: Abogada Centro de Formación en Diseño, Confección y Moda