PRESTAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE PRIMARIA RESIDENTES EN EL SECTOR RURAL MATRICULADOS EN LAS CER PALOCOLARADO SEDE GUAYABAL DEL MUNICIPIO DE CHINÁCOTA DE NORTE DE SANTANDER.

ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

MARZO DE 2026

Contenido

1. INTRODUCCIÓN 2
2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO 3
2.1. ECONÓMICO 3
2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB) 3
2.1.2. Sector Servicios 6
2.1.3. Índice de Precios al Consumidor (IPC) 10
2.1.4. Tasa de Desocupación 12
2.1.5. Tasa Representativa del Mercado (TRM) 18
2.1.6. Productos incluidos dentro del sector 20
2.1.7. Agentes que componen el sector 21
2.1.8. Gremios y Asociaciones 22
2.1.9. Cifras totales de producción, perspectivas de crecimiento, inversión y ventas 23
2.1.10. Cadena de producción y distribución 25
2.2. TÉCNICO 26
2.3. REGULATORIO 29
2.3.1. Marco General 29
2.3.2. Marco Específico 30
3. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO 33
3.1. CLASIFICACIÓN UNSPSC DEL PROCESO CONTRACTUAL 33
4. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO – ESTUDIO DE LA DEMANDA 39
4.1. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio? 39
4.1.2. ¿Cómo adquieren otras Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio? 44
5. ESTUDIO DE LA OFERTA 51
5.1. ¿A quién se va a comprar? 51
5.1.1 OFERENTES MIPYME TERRITORIALES 56
6. ACUERDO MARCO DE PRECIOS 57
7. ESTUDIO DEL MERCADO 58
7.1. PRESUPUESTO OFICIAL 59
7.2. DEDUCCIONES Y CONTRIBUCIONES 60
8. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR 60
9. PERSPECTIVA DEL RIESGO 62

1. INTRODUCCIÓN

La adquisición del servicio de transporte escolar para los estudiantes de primaria de la sede Guayabal se fundamenta en una situación de emergencia por riesgo inminente, la cual obligó a la reubicación de la institución para proteger la vida y la integridad de los menores.

El 13 de agosto de 2025, un informe técnico de la Secretaría de Gestión del Riesgo Departamental evidenció graves deficiencias estructurales en las instalaciones de la escuela, tales como hundimientos diferenciales, agrietamiento estructural, separación entre muros y losa por falta de cimentación, y una alta vulnerabilidad ante inestabilidad del terreno de la ladera. Debido al alto riesgo de volcamiento o colapso, el 4 de noviembre de 2025 la Secretaría de Educación Departamental ordenó la evacuación inmediata de los estudiantes hacia un espacio seguro.

Inicialmente, la Gobernación ofreció asumir el pago de un canon de arrendamiento para una casa que funcionara como sede temporal dentro de la misma zona. Sin embargo, el plazo fijado (30 de enero de 2026) venció y no fue posible concretar el arrendamiento porque no se encontró una propiedad que cumpliera con los requisitos exigidos por la Secretaría de Educación para su contratación.

A raíz de esto, desde el 19 de enero de 2026, la escuela tuvo que ser reubicada de forma temporal en otra vereda llamada Honda Norte (sector Los Álamos), la cual se encuentra a 4 kilómetros de distancia del lugar original. Este traslado forzoso ha complicado el desplazamiento de los 10 estudiantes matriculados, quienes pertenecen a familias de escasos recursos. El 29 de enero de 2026, los padres de familia manifestaron formalmente que por cuestiones económicas no han podido enviar a sus hijos a la sede temporal, advirtiendo que de no darse una solución de transporte, se presentará una inminente deserción escolar.

Desde el punto de vista legal, la contratación del servicio está respaldada por el derecho fundamental a la educación y su componente de accesibilidad. La Sentencia T-425/20 de la Corte Constitucional señala que el transporte escolar para menores que residen en zonas alejadas o de difícil acceso es una obligación del Estado para suprimir la discriminación y eliminar barreras geográficas y económicas. Así mismo, la solicitud se ampara en la Ley 2023 del 27 de julio de 2020, que justifica el uso de transporte escolar en territorios donde las condiciones geográficas y económicas no permiten la movilidad de los estudiantes.

En conclusión, el servicio de transporte escolar es una estrategia indispensable y urgente para garantizar el acceso, la permanencia y el derecho a la educación de estos niños campesinos, mitigando el impacto de la emergencia estructural de su escuela original.

En relación con lo anterior y cumpliendo con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1.del Decreto 1082 de 2015 sobre el deber de las Entidades Estatales de realizar durante la etapa de planeación el análisis del sector correspondiente al objeto del proceso contractual bajo la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo; se presenta el presente proceso contractual perteneciente al sector **TRANSPORTE** bajo la modalidad de MINIMA CUANTÍA, cuyo objeto contractual es:

"PRESTAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA ESTUDIANTES DE PRIMARIA RESIDENTES EN EL SECTOR RURAL MATRICULADOS EN LAS CER PALOCOLARADO SEDE GUAYABAL DEL MUNICIPIO DE CHINÁCOTA DE NORTE DE SANTANDER.".

La Ley 1150 de 2007 establece que los procesos de selección se rigen bajo los principios de igualdad, eficacia, celeridad, economía, imparcialidad y publicidad previstos en el Artículo 123 y 209 de la Constitución Política como reglas que deben aplicar las entidades del Estado para el cumplimiento de su función administrativa.

En el proceso contractual, la Ley señaló que la escogencia del contratista se deberá efectuar con arreglo a las diferentes modalidades de selección como son la licitación pública, la selección abreviada, el concurso de méritos y la contratación directa, siempre y cuando cumplan con las disposiciones contempladas en ella (artículo 2 de la ley 1150 de 2007).

De acuerdo a lo anterior, el régimen jurídico aplicable a la presente modalidad de selección de contratista es la Mínima Cuantía puesto que presupuesto oficial establecido para el presente proceso de contratación, no supera el 10% de la MENOR CUANTÍA del Municipio de Chinácota, de conformidad a lo dispuesto en el (Artículo 94 de la ley 1474 del 2011 y el Decreto 1082/2015 subsección 5 Art. 2.2.1. 2.1.5.2.).

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1. ECONÓMICO

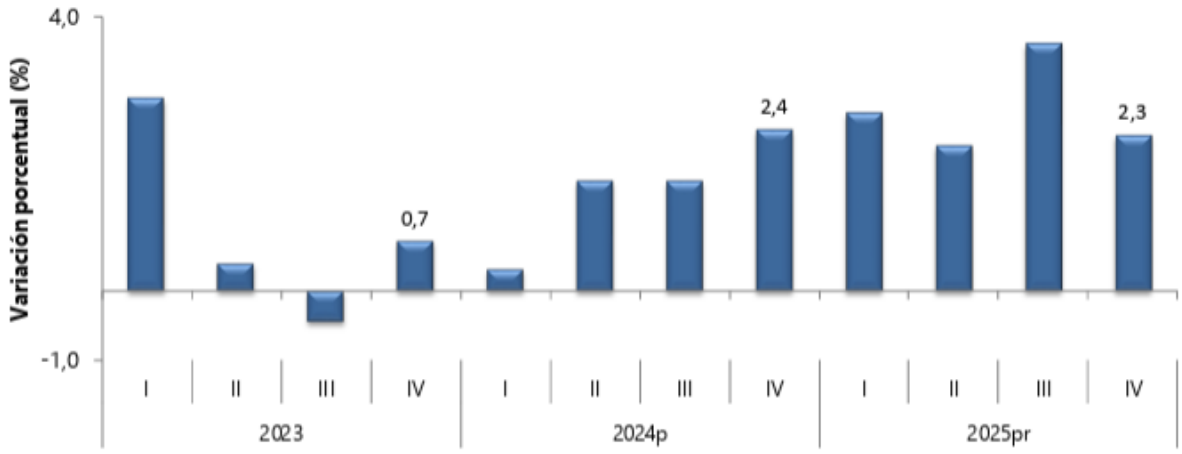
2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB)[1]

Enfoque de la producción

[1] Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2026). *Boletín PIB IV trimestre 2025* [PDF]. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2025.pdf

El comportamiento de la economía colombiana durante el año 2025 preliminar revela un crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del 2,6% respecto al año anterior, una cifra que se matiza al observar específicamente el cuarto trimestre, donde la variación anual se situó en un 2,3% en su serie original. Esta dinámica positiva, aunque moderada, muestra señales de desaceleración en el margen, pues al comparar el cuarto trimestre con el tercero de ese mismo año, el incremento fue apenas del 0,1% en la serie ajustada por efecto estacional y calendario, lo que sugiere una estabilización de la actividad productiva hacia el cierre del periodo.

Gráfico 1. Producto Interno Bruto Tasa de crecimiento en volumen1 2023-I / 2025pr-IV



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[pr]preliminar
[p]provisional

Al profundizar en las actividades que impulsaron este desempeño anual, sobresale el liderazgo del grupo conformado por el comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento y servicios de comida, el cual se expandió un 4,6%, aportando por sí solo 0,9 puntos porcentuales a la variación total del valor agregado. De manera similar, la administración pública, defensa, educación y salud jugaron un rol preponderante como motor de la economía con un aumento del 4,5% en el año, mientras que las actividades artísticas y de entretenimiento mostraron el crecimiento relativo más vigoroso de todos los sectores, alcanzando un impresionante 9,9% durante el 2025.

No obstante, el panorama sectorial es heterogéneo y presenta retos significativos, como se evidencia en el sector de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; si bien este rubro creció un 3,1% en el consolidado anual impulsado por la pesca y la ganadería, sufrió una contracción del 0,4% en el cuarto trimestre, afectada severamente por el cultivo permanente de café que se desplomó un 22,1% en ese periodo específico. Por su parte, la explotación de minas y canteras mantuvo una tendencia negativa considerable, decreciendo un 6,2% en el año, lastrada principalmente por la caída en la extracción de carbón y minerales metalíferos, aunque curiosamente la extracción de carbón mostró una recuperación puntual en el último trimestre.

En contraste con la minería, las industrias manufactureras lograron mantenerse en terreno positivo con un avance anual del 1,9%, apoyadas en el buen desempeño de la fabricación de textiles y productos químicos, a pesar de las caídas registradas en la metalurgia y la transformación de la madera. Una situación distinta enfrenta el sector de la construcción, que decreció un 2,8% durante el 2025, resultado de una marcada disparidad interna: mientras las obras de ingeniería civil crecieron un 8,3%, la construcción de edificaciones se contrajo un 7,5%, evidenciando dificultades persistentes en el desarrollo de proyectos residenciales y no residenciales.

Finalmente, el resto de los servicios presentó comportamientos variados que terminan de configurar el análisis de la producción; el suministro de electricidad, gas y agua creció un 1,1% anual, acelerándose notablemente hacia el final del año, mientras que el rubro de información y comunicaciones, pese a crecer un 1,0% en el total del año, experimentó un retroceso del 1,2% en el cuarto trimestre. Asimismo, las actividades financieras y las inmobiliarias mostraron solidez con crecimientos anuales del 2,8% y 2,0% respectivamente, consolidando una estructura económica donde los servicios continúan siendo un soporte vital para la generación de valor agregado en el país.

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

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

2.1.2. Sector Servicios

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. La división de los sectores es la siguiente: 1. Sector primario o sector agropecuario. 2. Sector secundario o sector Industrial y 3. Sector terciario o sector de servicios.

Tabla 2. Sectores económicos del país.

SECTOR PRIMARIO		
Orientado a: Orientada a la obtención y generación Recursos de y para la naturaleza		
GANADERIA		AMBIENTAL FORESTAL
AGRICULTURA		MINERIA
SECTOR SECUNDARIO		
Transformación de materias primas para la transformación en el sector productivo		
ARTESANIAS		
FUENTES DE ENERGIA		
INDUSTRIAS (bienes como equipos)		
(Manofacturas de materias).		
SECTOR TERCIARIO		
Oferta de prestación de servicios a las comunidades, personas, empresas		
ENSEÑANZA	COMERCIO	CREATIVAS (Artes/ Ocio)
SALUD	FINANCIERO	COMUNICACIONES
TURISMO	TRANSPORTES	

Fuente: Fundación Universitaria San Mateo

El sector terciario 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 y de apoyo a la gestión, 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.

El sector servicios, en general, puede ser definido como el sector que no produce bienes materiales, sino que provee a la población de servicios necesarios para satisfacer sus necesidades. Este sector es muy variado y engloba una amplia gama de actividades: comercio, transporte, comunicaciones, servicios financieros, servicios sociales (educación, sanidad), turismo y un largo etcétera.

No obstante, a pesar de que es un sector donde la intangibilidad de las empresas de servicios es evidente, no se debe omitir a aquellos bienes tangibles que se utilizan para realizar una o varias actividades específicas cuyo fin es la satisfacción del cliente. En otras palabras, un contador, necesita equipos de oficina como computador, silla, impresora, muebles de escritorio, etc. Adicionalmente, las empresas de servicios demandan personal para la ejecutar dichas actividades.

En este orden de ideas, el sector terciario de Colombia es uno de los más desarrollados. De acuerdo al DANE, dicho sector alberga aproximadamente más del 80% de la fuerza laboral del país.

ENCUESTA ANUAL DE SERVICIOS

Contexto y cobertura de la encuesta

Durante 2024, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) llevó a cabo la Encuesta Anual de Servicios (EAS)[2], constituye una operación estadística de carácter censal diseñada para determinar la estructura y evolución del sector servicios en Colombia. Para este periodo, el análisis se basó en la información de 6.885 empresas que cumplieron con parámetros de inclusión específicos, basados en su tamaño, personal ocupado e ingresos operacionales. Un aspecto fundamental de su rigor técnico es la implementación de una metodología de panel, que utiliza un universo comparable de 6.628 empresas para los años 2023 y 2024, permitiendo calcular variaciones anuales sin los sesgos de eventos ajenos a la dinámica económica.

Gráfico 2. Variación de los ingresos operacionales, según subsector de servicios Total Nacional 2024 p /2023



Fuente: DANE – Encuesta Anual de Servicios EAS.
p Cifra provisional

En términos de generación de riqueza, los subsectores de atención de la salud humana, telecomunicaciones, desarrollo de sistemas informáticos y las actividades de empleo y

[2] **Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2024).** Boletín Encuesta Anual de Servicios (EAS) 2024 [PDF]. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EAS/bol-EAS-2024.pdf

seguridad registraron los niveles más altos de producción bruta y valor agregado. Un indicador técnico clave es el coeficiente técnico insumo-producto, que mide la proporción de bienes y servicios utilizados para producir el servicio final. El análisis revela un contraste significativo: mientras que el subsector de empleo, seguridad y servicios a edificios registró el coeficiente más bajo (10,4%), indicando un alto valor agregado proporcional, las actividades de programación, transmisión y agencias de noticias presentaron el coeficiente más alto (71,6%), reflejando una mayor dependencia de insumos intermedios.

El análisis de evolución (2024/2023) destaca a correo y servicios de mensajería como el subsector con el mayor aumento en producción bruta (14,4%) y un notable incremento en su valor agregado del 25,2%. En contraste, otros sectores mostraron retrocesos, como las actividades de edición, que registraron una variación negativa del -4,6% en ingresos operacionales y una caída del -1,2% en su valor agregado. Estas variaciones permiten observar un comportamiento heterogéneo donde los servicios logísticos y de salud presentan mayor dinamismo frente a sectores de contenido mediático y edición.

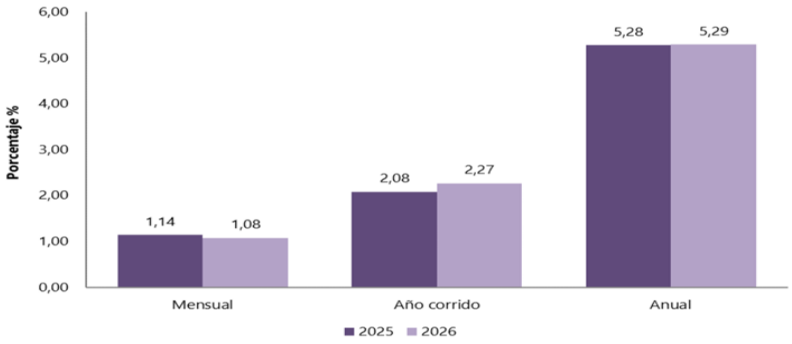
En el ámbito laboral, el sector servicios es un motor crítico de ocupación. Las actividades de empleo, seguridad e investigación privada lideran ampliamente con 993.935 personas ocupadas, seguidas por la salud humana con 345.245 personas. Durante 2024, la dinámica del empleo fue positiva en subsectores como cinematografía y producción de TV (3,4%) y servicios de comida (1,8%), aunque se observó una contracción importante en el personal ocupado de edición (-8,4%) y telecomunicaciones (-4,9%). La mayoría de los trabajadores en este sector cuentan con una vinculación de carácter permanente, aunque en el sector de seguridad predomina el personal en misión.

Finalmente, el análisis de los costos de personal muestra que las remuneraciones (salarios y prestaciones) experimentaron aumentos significativos en áreas de publicidad (15,2%) y almacenamiento (13,0%). El gasto total de personal fue liderado nuevamente por las empresas de empleo y seguridad, salud y desarrollo de sistemas informáticos. Técnicamente, la encuesta garantiza una alta fiabilidad con una cobertura del 99,6% y bajas tasas de no respuesta, consolidándose como la fuente principal para el análisis de los agregados económicos de los servicios en el país.

Para entender mejor la eficiencia de estos sectores, podemos imaginar el coeficiente técnico como la cantidad de ingredientes que un chef necesita comprar para preparar un plato: un sector con un coeficiente bajo es como un chef que usa pocos ingredientes externos pero mucha técnica propia para crear un plato costoso, generando así un gran "valor agregado".

2.1.3. Índice de Precios al Consumidor (IPC)[3]

Gráfico 3. IPC Variaciones Total Nacional febrero 2025 – 2026



Fuente: DANE, IPC.

1. Comportamiento mensual, acumulado y variación anual

Durante este mes, el IPC registró una variación mensual del 1,08% frente a enero. Esta cifra, aunque general, esconde un comportamiento heterogéneo en el mercado. El principal motor de este incremento fue el sector de la Educación, que se disparó con un alza del 5,64%, seguido por los Restaurantes y hoteles (1,38%) y la división de Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,30%). Para equilibrar la balanza y evitar un repunte mayor, algunas subclases presentaron contracciones importantes que aliviaron el índice general; destacan las caídas en los combustibles para vehículos (-2,57%) y las tarifas de electricidad (-1,23%).

Tabla 3. IPC Variación y contribución mensual Según divisiones de gasto febrero 2025 – 2026

[3] Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2026, 6 de marzo). Índice de Precios al Consumidor (IPC): Febrero 2026 (Boletín técnico COM-070-PDT-001-f-002 V18). DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/feb2026/bol-IPC-feb2026.pdf

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	5,57	0,22	5,64	0,23
Restaurantes y hoteles	9,43	0,82	0,09	1,38	0,16
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,60	0,11	1,30	0,24
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,65	0,03	1,23	0,05
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,97	0,02	1,14	0,02
TOTAL	100,00	1,14	1,14	1,08	1,08
Transporte	12,93	1,57	0,21	1,07	0,15
Bienes y servicios diversos	5,36	0,81	0,04	1,02	0,05
Salud	1,71	0,54	0,01	0,94	0,02
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,54	0,02	0,70	0,02
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	1,16	0,36	0,45	0,14
Recreación y cultura	3,79	0,93	0,03	0,08	0,00
Información y comunicación	4,33	-0,02	0,00	0,01	0,00

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.

Ampliando la perspectiva hacia el acumulado del año corrido, es decir, en el primer bimestre entre enero y febrero, la inflación se situó en un 2,27%. Esta tendencia de corto plazo confirma que las presiones sobre el costo de vida se están concentrando en servicios y bienes fundamentales para los hogares. Durante este periodo, seis divisiones de gasto superaron el promedio nacional, lideradas nuevamente por la Educación (5,64%) y los Restaurantes y hoteles (4,36%). Resulta evidente que rubros sumamente específicos, como el transporte urbano (que acumuló un alza del 9,19% en el año corrido) y la compra de papas (con un impresionante 22,07%), están drenando el bolsillo de los consumidores, en marcado contraste con el abaratamiento en subclases como el transporte aéreo de pasajeros (-10,56%).

Por otra parte, al evaluar el panorama a largo plazo mediante la variación anual, el índice alcanzó un 5,29% en comparación con febrero del año anterior. Este horizonte temporal revela un encarecimiento estructural bastante pronunciado en la prestación de servicios, ya que la división de Restaurantes y hoteles se encareció un 9,61% en los últimos doce meses, acompañada de cerca por la Salud (7,82%) y la Educación (7,44%). Es digno de análisis el impacto de ciertos bienes agrícolas y servicios que han desequilibrado la canasta familiar a lo largo del año; por ejemplo, los plátanos registraron una inflación anual desbordada del 36,41% y el servicio doméstico del 12,48%. Afortunadamente, estas alzas fueron parcialmente amortiguadas por una notable caída en el precio de bienes de consumo masivo como el arroz (-7,10%) y en servicios públicos como la electricidad (-4,91%).

2. Diferencias por nivel de ingresos

Finalmente, resulta indispensable aterrizar estas variaciones macroeconómicas a su impacto real en los diferentes estratos socioeconómicos del país. Los datos demuestran que el fenómeno inflacionario anual ha golpeado de manera asimétrica a la población según su nivel de ingresos. La clase media ha sido la más afectada, soportando una variación anual del 5,34%, seguida muy de cerca por los hogares vulnerables (5,31%) y los hogares en condición de pobreza (5,23%). En contraste, los hogares de ingresos altos experimentaron una presión ligeramente menor, fijada en un 5,16%. Esta radiografía socioeconómica es fundamental para comprender que los aumentos desproporcionados en alimentos, transporte público y arrendamientos están afectando con mayor dureza el poder adquisitivo de los sectores medios y bajos de la economía nacional.

Tabla 4. IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto Total IPC febrero 2025 - 2026

	Variación (%)					
	Mensual		Año Corrido		Anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Pobres	0,97	1,07	1,98	2,23	5,32	5,23
Vulnerables	0,95	1,08	2,02	2,35	5,18	5,31
Clase media	1,09	1,07	2,08	2,31	5,24	5,34
Ingresos altos	1,38	1,09	2,15	2,14	5,42	5,16
Total nivel de ingresos	1,14	1,08	2,08	2,27	5,28	5,29

Fuente: DANE, IPC.
* Se entiende por criterio absoluto el aplicado al caracterizar los hogares de acuerdo con un nivel de ingresos preestablecido.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

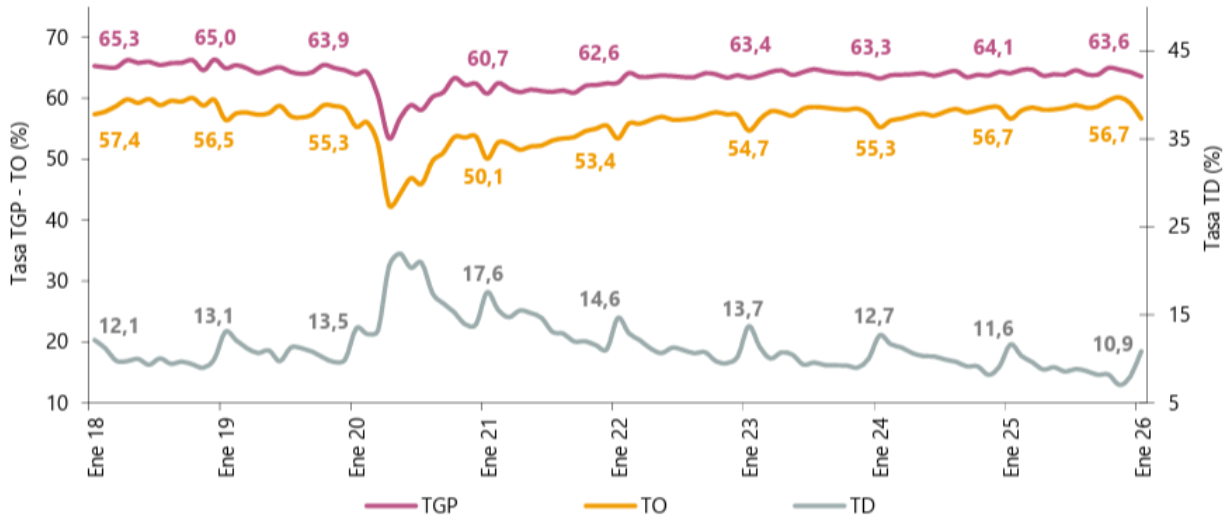
2.1.4. Tasa de Desocupación[4]

El comportamiento del mercado laboral en Colombia durante enero de 2026 mostró signos generales de recuperación, evidenciados principalmente por una reducción en el desempleo. A nivel nacional, la tasa de desocupación se ubicó en un 10,9%, lo que representa una mejora frente al 11,6% registrado en el mismo mes de 2025. Esta tendencia positiva también se observó en las principales ciudades y áreas metropolitanas, donde el indicador disminuyó del 11,1% al 10,6%. En este sentido, la proporción de la población en edad de trabajar que se encuentra ocupada se mantuvo estable en un 56,7% a nivel nacional. Sin embargo, la tasa global de participación, que

[4] Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (2026, 27 de febrero). Principales indicadores del mercado laboral: Enero de 2026 (Boletín técnico COM-070-PDT-001-f-002 V18). DANE. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-ene2026.pdf

agrupa a quienes trabajan o buscan empleo activamente, experimentó una ligera contracción al pasar del 64,1% al 63,6%.

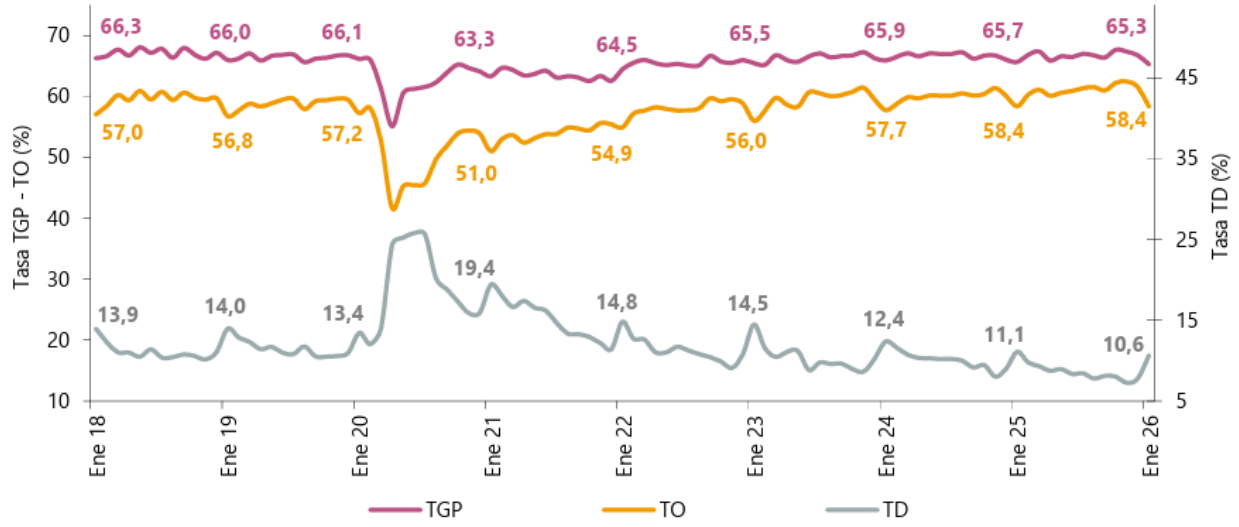
Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) Total nacional enero (2018 - 2026)



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.

El comportamiento del mercado laboral en las 13 ciudades y áreas metropolitanas principales presentó una dinámica de recuperación frente al año anterior, destacándose por una reducción en el nivel de desocupación. Durante enero de 2026, la tasa de desempleo en estas zonas urbanas se ubicó en un 10,6%, lo cual representa una caída frente al 11,1% que se había registrado en el mismo mes de 2025. En este periodo, la proporción de la población ocupada se mantuvo estable en un 58,4%, una cifra bastante similar a la reportada un año atrás. Por su parte, la tasa global de participación, que mide la presión de la población sobre el mercado laboral, experimentó una ligera disminución al pasar del 65,7% al 65,3%.

Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) Total 13 ciudades y áreas metropolitanas enero (2018 - 2026)



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

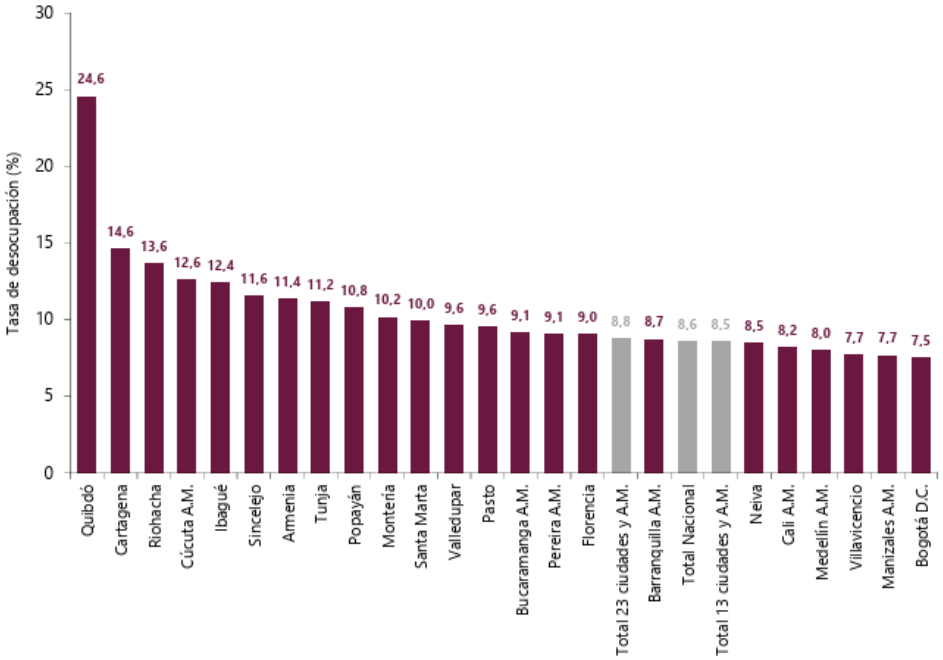
Ahora bien, al evaluar la tendencia en un periodo más amplio, los indicadores revelan un panorama de mejora aún más marcado. Para el trimestre móvil comprendido entre noviembre de 2025 y enero de 2026, la tasa de desocupación descendió al 8,5%, disminuyendo 0,8 puntos porcentuales respecto al 9,4% reportado en el mismo trimestre del año anterior. A diferencia de las cifras mensuales exclusivas de enero, en este trimestre móvil sí se observó un impulso positivo en los demás indicadores. La tasa de ocupación subió hasta el 60,8%, logrando un incremento de 0,9 puntos porcentuales. Asimismo, la tasa global de participación en este lapso aumentó, pasando del 66,1% al 66,5%.

Para el trimestre móvil comprendido entre noviembre de 2025 y enero de 2026, el comportamiento de las 23 principales ciudades y áreas metropolitanas evidenció notables diferencias en sus niveles de desempleo. En la parte superior de la medición, con las situaciones más críticas, se ubicó Quibdó, registrando la tasa de desocupación más alta de todo el ranking con un preocupante 24,6%. A esta capital le siguieron en la tabla, con una brecha considerable pero todavía reportando cifras elevadas de dos dígitos, Cartagena con un 14,6% y Riohacha con un 13,6%. Otras ciudades que también experimentaron niveles considerables de desempleo incluyeron a Cúcuta A.M. con el 12,6%, Ibagué con el 12,4% y Sincelejo con un 11,6%.

En contraste, al revisar el extremo opuesto del escalafón, el panorama es significativamente más favorable. Bogotá D.C. se destacó por presentar el mejor

comportamiento laboral al tener la tasa de desocupación más baja de toda la medición, logrando un 7,5%. Pisándole los talones se ubicaron Villavicencio y Manizales A.M., ambas destacándose con una tasa idéntica del 7,7%. Adicionalmente, vale la pena mencionar a otras importantes capitales como Medellín A.M., que alcanzó un 8,0%, y Cali A.M. con un 8,2%, logrando así ubicarse sólidamente por debajo del promedio nacional de desocupación del 8,6% calculado para ese mismo periodo.

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas noviembre 2025 - enero 2026



Fuente: DANE, GEIH.
A.M.: área metropolitana

En enero de 2026, el número total de personas ocupadas a nivel nacional alcanzó los 23.227.000, lo que se traduce en un incremento de 324 mil trabajadores en comparación con enero del año anterior. Al desglosar este comportamiento por ramas de actividad, se evidencia una dinámica de contrastes donde ciertos sectores jalonaron fuertemente la creación de empleo, mientras que otros experimentaron notables contracciones.

El mayor impulso positivo provino de la Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana, rama que lideró la generación de empleo al incorporar 172 mil nuevas personas, alcanzando así los 2.729.000 ocupados y aportando 0,8 puntos porcentuales al crecimiento total. Siguiendo esta misma tendencia, las Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos sumaron 155 mil puestos

de trabajo para llegar a casi 1,9 millones de empleados, seguidas de cerca por las Industrias manufactureras, las cuales crearon 134 mil nuevos empleos. Asimismo, otras áreas que fortalecieron el mercado laboral en este periodo fueron la información y las comunicaciones (+93 mil), la construcción (+89 mil) y el transporte y almacenamiento (+85 mil).

Por el contrario, el panorama no fue favorable para todas las actividades económicas. El sector del Comercio y reparación de vehículos sufrió la contracción más severa de toda la medición, perdiendo 149 mil empleos y restando 0,7 puntos porcentuales a la variación nacional, con lo que su total de ocupados bajó a 3.991.000. De igual manera, el rubro de Alojamiento y servicios de comida experimentó una caída significativa al reducirse en 109 mil personas ocupadas. Este comportamiento negativo también se reflejó, aunque en menor medida, en los sectores de suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos (-69 mil), las actividades artísticas y de entretenimiento (-41 mil) y las actividades inmobiliarias (-39 mil)

Tabla 5. 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.

Finalmente, el crecimiento del empleo a nivel nacional estuvo jalonado principalmente por dinámicas asociadas al trabajo independiente y a la generación de empresa. Las

categorías de "Trabajador por cuenta propia" y "Patrón o empleador" fueron las que más aportaron a la variación positiva de la ocupación, contribuyendo con 0,9 y 0,5 puntos porcentuales, respectivamente, al incremento total de 324 mil personas frente a enero de 2025. Específicamente, los trabajadores por cuenta propia experimentaron el mayor salto en términos absolutos al sumar 195 mil personas nuevas, logrando agrupar a 9.587.000 ciudadanos, lo que representa un sustancial 41,3% de toda la fuerza laboral ocupada en el país.

Por su parte, la posición de "Patrón o empleador" evidenció un notable aumento al incorporar a 115 mil personas, consolidando a un grupo de 646 mil empleadores a nivel nacional. Paralelamente a este impulso en la independencia laboral, el empleo asalariado también mostró ciertos avances, aunque a un ritmo más moderado y segmentado. La categoría de "Obrero, empleado del gobierno" generó 45 mil puestos de trabajo adicionales, llegando a 881 mil ocupados, mientras que la labor de "Jornalero o Peón" sumó a 33 mil individuos. Cabe resaltar que los empleados particulares o del sector privado siguen siendo, por amplio margen, el grupo más numeroso de trabajadores en Colombia, abarcando a más de 10,2 millones de personas (el 44,1% de la distribución total), a pesar de que su crecimiento interanual fue bastante tímido al registrar tan solo 17 mil personas más que el año anterior.

En contraste con estos resultados positivos, algunas modalidades de trabajo sufrieron caídas importantes durante el primer mes del año. La reducción más pronunciada del periodo se observó entre quienes se desempeñan como "Trabajador familiar sin remuneración", grupo que perdió a 54 mil ocupados y le restó 0,2 puntos porcentuales a la variación del total nacional, reduciendo su participación a 421 mil personas. De igual manera, el renglón correspondiente a "Empleado doméstico" también se contrajo, reflejando una disminución de 21 mil trabajadores frente a las cifras de enero de 2025.

Tabla 6. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según posición ocupacional Total nacional enero (2025 - 2026)

Posición ocupacional	Total nacional				
	Enero 2025	Enero 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**22.903**	**23.227**	**100**	**324**	
Trabajador por cuenta propia	9.392	9.587	41,3	195	0,9
Patrón o empleador	532	646	2,8	115	0,5
Obrero, empleado del gobierno	836	881	3,8	45	0,2
Jornalero o Peón	736	769	3,3	33	0,1
Obrero, empleado particular	10.233	10.250	44,1	17	0,1
Empleado doméstico	692	671	2,9	-21	-0,1
Trabajador familiar sin remuneración	475	421	1,8	-54	-0,2

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.

2.1.5. Tasa Representativa del Mercado (TRM)

La tasa representativa de mercado (TRM) es un índice que refleja el valor promedio de una moneda en relación con otras monedas. Se utiliza comúnmente para calcular el valor de las divisas extranjeras y para determinar el costo de las transacciones internacionales. La TRM se calcula a partir de la oferta y la demanda de una moneda en el mercado de divisas.

Factores como las tasas de interés, la inflación, la balanza comercial, las expectativas económicas y políticas y otros acontecimientos económicos y políticos pueden afectar la TRM. Por lo tanto, la TRM puede variar diariamente y ser altamente volátil en tiempos de incertidumbre económica o política.

Es importante tener en cuenta que la TRM no es una tasa fija y que puede variar a lo largo del tiempo. Por lo tanto, es recomendable realizar un seguimiento constante de la TRM y consultar con un especialista en finanzas antes de realizar cualquier transacción en el mercado de divisas.

Gráfico 7. Evolución de la TRM en Colombia durante septiembre de 2025 a febrero de 2026 (valores promedio)



Fuente: Elaboración propia

Comportamiento reciente del mercado cambiario colombiano

Los análisis de bancos y centros de investigación coinciden en que la caída de la TRM hacia finales de 2025 e inicios de 2026 se explica, sobre todo, por factores externos. En particular, Corficolombiana estima que entre el 70% y el 80% de la apreciación del peso en 2025 obedeció al debilitamiento global del dólar, asociado al inicio del ciclo de recortes de tasas de la Reserva Federal y a un mayor apetito por activos de economías emergentes. En ese mismo sentido, Bancolombia señala que el peso se apreció alrededor de 14% en 2025 favorecido por la debilidad del dólar a nivel mundial, lo que encaja con la tendencia descendente de la TRM que se observa en los últimos meses del año.

En segundo término, los diferenciales de tasas de interés han sido un elemento clave. Estudios académicos y de mercado resaltan que Colombia mantiene una tasa de política monetaria relativamente alta (alrededor de 9,25%) frente a las economías desarrolladas, lo que hace atractivo el *carry trade*: inversionistas que se endeudan en monedas de baja tasa, como el dólar, para invertir en instrumentos en pesos y capturar ese diferencial. Bancolombia y otros analistas destacan que este entorno de tasas sostiene la demanda por activos denominados en pesos y, por esa vía, presiona a la baja la cotización del dólar en el mercado local.

Además, varios informes subrayan el papel de los flujos de divisas que incrementan la oferta de dólares en el país. Entre ellos se mencionan emisiones de deuda externa del Gobierno por montos cercanos a 4.950 millones de dólares, así como operaciones de manejo de deuda que aumentan los recursos en moneda extranjera y su posterior monetización en el mercado local. A esto se suman remesas en niveles históricamente altos, señaladas por analistas como un factor adicional que fortalece la disponibilidad de dólares y contribuye a la revaluación del peso frente a la divisa estadounidense.

Por último, los especialistas recuerdan que este comportamiento se da en un marco más amplio donde influyen la percepción de riesgo sobre Colombia, la evolución de los precios del petróleo y la dinámica general del apetito por riesgo hacia mercados emergentes, variables que son tradicionalmente relevantes para el par USD/COP. En conjunto, los analistas describen la trayectoria reciente de la TRM como el resultado de la combinación de un dólar global más débil, un diferencial de tasas que sigue favoreciendo al peso y flujos de capital que han incrementado la oferta de divisas en la economía colombiana.

2.1.6. Productos incluidos dentro del sector

En función de los servicios, el mercado se segmenta en:

- Transporte Aéreo
- Transporte por Carretera
- Transporte Ferroviario
- Transporte por Barco
- Transporte por Oleoducto
- Otros

Según el destino, el mercado se divide en:

- Nacional
- Internacional

Por uso final, el mercado se clasifica en:

- Aeroespacial
- Construcción y Minería
- Agricultura
- Pesca y Silvicultura
- Comercio Distributivo

- Petróleo y Gas
- Industria Manufacturera
- Farmacéutica y Sanitaria
- Otros

FUENTE: informedeexpertos.com

2.1.7. Agentes que componen el sector

En términos amplios, el sector transporte en Colombia está compuesto por un conjunto de agentes públicos y privados que participan en la prestación del servicio, la provisión de infraestructura, la operación logística y la regulación del sistema de movilidad y carga. Cada grupo cumple funciones económicas distintas dentro de la cadena de valor: planear, regular, invertir, operar y usar el sistema de transporte.

Entidades públicas de dirección y regulación

- Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas (ANI, INVIAS, Aerocivil, Supertransporte, Cormagdalena, entre otras), que definen políticas, regulan, vigilan y desarrollan infraestructura vial, férrea, aérea y fluvial.
- Entes territoriales (gobernaciones, alcaldías, áreas metropolitanas) que planean y gestionan sistemas de transporte urbano y regional, incluyendo sistemas integrados de transporte masivo y complementario.

Proveedores de infraestructura y equipamiento

- Concesionarios viales, portuarios, aeroportuarios y férreos, que construyen, mantienen y operan infraestructura bajo esquemas de APP y concesión.
- Empresas fabricantes y comercializadoras de vehículos, carrocerías, equipos de carga, sistemas de recaudo e ITS (sistemas inteligentes de transporte), que proveen la “tecnología dura” del sector.

Empresas operadoras de transporte

- Empresas de transporte de carga terrestre (camiones rígidos, tractocamiones, furgones, etc.) que movilizan mercancías en la red vial nacional y urbana.
- Empresas de transporte público de pasajeros: urbano (buses, BRT, cable aéreo, sistemas integrados), intermunicipal, masivo, taxi y servicios especiales.
- Operadores marítimos, fluviales, férreos y aéreos (navieras, aerolíneas, operadores fluviales y ferroviarios), que conectan corredores internos y externos de comercio.

Agentes logísticos y de la cadena de valor

- Empresas de logística, operadores de transporte multimodal, agencias de carga, operadores de zonas francas, puertos secos y centros de distribución, que integran transporte, almacenamiento y servicios de valor agregado.
- Empresas generadoras de carga (industria, comercio, agro, minería) y destinatarios (importadores, exportadores, mayoristas, retailers), que definen la demanda de transporte y los flujos de mercancías.

Usuarios, trabajadores y actores de soporte

- Usuarios finales de los servicios de transporte (pasajeros y empresas que contratan servicios de carga), cuyas decisiones de demanda afectan frecuencias, rutas y estándares de servicio.
- Conductores, personal operativo, gremios y sindicatos del transporte, que representan la fuerza laboral y sus condiciones sociales dentro de la vida de ciclo del servicio.
- Aseguradoras, entidades financieras y proveedores de TIC que ofrecen seguros, financiación de flota e infraestructura, plataformas de gestión y aplicaciones de intermediación y seguimiento.

2.1.8. Gremios y Asociaciones

Gremios y asociaciones del sector transporte en Colombia

El sector transporte en Colombia se encuentra representado por múltiples gremios y asociaciones empresariales que agrupan a transportadores, operadores y prestadores de servicios en las diferentes modalidades.

Gremios de transporte de carga terrestre

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera constituye una de las principales organizaciones que agrupa a empresas transportadoras de carga pesada (camiones rígidos, tractocamiones, furgones). Este gremio tiene participación activa en la formulación de políticas del sector y en la defensa de intereses de los transportadores de carga.

En el sector logístico y portuario, opera **FITAC** (Federación de Importadores, Transporte Agentes de Carga), que actúa como mediador entre políticas gubernamentales y comunidades en el Caribe colombiano, con responsabilidades en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial del sector logístico.

Gremios de transporte urbano y de pasajeros

Para el transporte de pasajeros en modalidad colectiva (urbano municipal), la estructura se compone principalmente de cooperativas y asociaciones de transportadores que operan bajo permisos municipales. Aunque los nombres varían según la ciudad, estas organizaciones funcionan como intermediarias entre operadores y autoridades locales para la negociación de tarifas, asignación de rutas y coordinación de frecuencias.

Estructura gremial y organizativa

Los gremios del transporte se encuentran organizados en torno a varios principios que conviene comprender si una entidad pública desea interactuar con ellos en procesos de contratación. Estas organizaciones tienden a estar conformadas por cooperativas, empresas transportadoras de diversos tamaños, y cuentan con directivas que representan los intereses colectivos ante autoridades estatales como el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y las autoridades territoriales.

2.1.9. Cifras totales de producción, perspectivas de crecimiento, inversión y ventas

Producción

Cifras de producción del sector transporte en Colombia

Crecimiento del valor agregado

El sector de transporte y almacenamiento creció 5,6% en el cuarto trimestre de 2024 comparado con el mismo período de 2023, en términos de valor agregado bruto. Para todo el año 2024, el crecimiento registrado fue de 2,0% frente a 2023.

A nivel trimestral, comparando el cuarto trimestre de 2024 contra el tercero del mismo año, el transporte y almacenamiento aceleró significativamente con un crecimiento de 3,3% en su serie ajustada por efectos estacionales[5].

Perspectivas de crecimiento e inversión

En términos de valor agregado, el PIB del sector transporte alcanzó 13.026 mil millones de pesos en el cuarto trimestre de 2024, marcando un máximo histórico. Para los próximos períodos, las proyecciones de Trading Economics[6] estiman:

Período	PIB transporte (miles de millones COP)
IV trim 2024	13.026 (máximo histórico)

[5] Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2025, 17 de febrero). *Boletín técnico. Producto Interno Bruto Trimestral (PIB_T): IV trimestre de 2024 (preliminar)*. https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2024.pdf

[6] Trading Economics. (s.f.). *Colombia - PIB del sector transporte*. Recuperado de https://es.tradingeconomics.com/colombia/gdp-from-transport

Proyección cierre 2025	13.379
Proyección 2026	13.793
Proyección 2027	14.249

Fuente: Trading Economics

Esto representa una trayectoria de crecimiento sostenido del 3,1% anual aproximadamente entre 2025 y 2027.

Factores impulsores del crecimiento

Transporte de pasajeros: Se proyecta que las 52 terminales terrestres habilitadas podrían superar la movilización de 115 millones de personas a finales de 2025, lo que marcaría un nuevo récord histórico para el sector. Solo en agosto de 2025, las terminales movilizaron 10,4 millones de pasajeros, un crecimiento del 6% frente a 2024[7].

Transporte de carga: En septiembre de 2025, la movilización alcanzó 13.009.475 toneladas, un crecimiento del 7,6% frente al mismo mes de 2024. El dinamismo del sector se refleja también en el incremento del 5,1% en el número de viajes realizados[8].

Digitalización y eficiencia: La venta de pasajes intermunicipales por plataformas digitales como Pinbus creció 47% en el primer semestre de 2025 comparado con 2024, reflejando una mayor eficiencia operativa[7].

Retos y oportunidades

Infraestructura: El sector enfrenta desafíos en la ejecución presupuestal, con solo 29% del presupuesto de transporte ejecutado a octubre de 2025. Sin embargo, hay avances notables en modo férreo (el corredor La Dorada–Chiriguaná pasó de 89.332 a 691.808 toneladas entre 2022 y 2025) y en transporte fluvial[9].

Electrificación: Colombia ya cuenta con 31.490 vehículos eléctricos, alcanzando el 75% de la meta climática NDC 2025. El programa de electrificación proyecta 2.940 buses eléctricos para ciudades intermedias hasta 2040[9].

---

[7] Barrero Rodríguez, Ó. (27 de septiembre de 2025). *Transporte terrestre en Colombia rompería importante récord en 2025: Así impactará el turismo*. Valora Analitik. https://www.valoraanalitik.com/transporte-terrestre-en-colombia-romperia-importante-record-en-2025-asi-impactara-el-turismo/

[8] Ministerio de Transporte. (23 de octubre de 2025). *La movilización de carga en Colombia creció 7,6% durante septiembre de 2025*. https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12171/la-movilizacion-de-carga-en-colombia-crecio-76-durante-septiembre-de-2025/

[9] El Espectador. (s.f.). *Transporte e infraestructura en Colombia 2025: avances, retrasos y promesas de conexión nacional*. https://www.elespectador.com/economia/transporte-e-infraestructura-en-colombia-2025-avances-retrasos-y-promesas-de-conexion-nacional/

Vigencias futuras: El Gobierno ha comprometido **$155 billones** en vigencias futuras para el sector transporte hasta 2053, evidenciando una apuesta de largo plazo por la infraestructura[10].

2.1.10. Cadena de producción y distribución

Tabla 7. Cadena de producción y distribución

Fase del Ecosistema	Componentes y Estructura	Datos y Métricas Clave
1. PRODUCCIÓN VEHICULAR (Fabricación y Ensamble)	Modelo de Operación: • Esquema de subcontratación especializada. • Ensambladoras: Armado, pintura y montaje final. • Proveedores: Componentes específicos (dirección, frenos, equipos eléctricos) Insumos Requeridos: • ~60 materiales distintos (acero, polímeros, textiles, electrónica). Impacto Industrial: • Encadenamiento con 14 ramas de actividad industrial.	• 60% de los costos dependen de insumos importados (CKD - Completely Knock Down). • Alta competitividad nacional en autopartes específicas (frenos, suspensión).
2. DISTRIBUCIÓN Y LOGÍSTICA (Infraestructura y Redes)	Infraestructura Logística Especializada (ILE): • Centros de carga aérea y zonas portuarias. • Puertos secos y zonas multimodales. Gestión: • Política Nacional Logística (Planificación, implementación y control). • Intermodalidad: Conexión entre transporte carretero, férreo, fluvial, aéreo y marítimo.	• 80% del transporte logístico es Carretero. • 183 Millones de toneladas movilizadas (dato 2024). • 46,5% del costo logístico nacional corresponde al almacenamiento.
3. CONSOLIDACIÓN DE CARGA (Estrategia de Eficiencia)	Mecanismo: • Combinación de pequeños envíos en cargas grandes (mismo vehículo). Niveles de Planeación: 1. Estratégico: Acuerdos colaborativos.	• 10% a 30% de reducción de costos mediante consolidación. • -7% en tiempos de viaje.

[10] Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (28 de noviembre de 2024). *El Jefe de la Cartera prevé un crecimiento entre 1,8% y 2% para este año y en torno a 3% en 2025.* https://www.minhacienda.gov.co/w/el-jefe-de-la-cartera-prev%C3%A9-un-crecimiento-entre-1-8-y-2-para-este-a%C3%B1o-y-en-torno-a-3-en-2025

	2. Táctico: Pronósticos de embarques. 3. Operativo: Cumplimiento de pedidos. Reglas de Viabilidad: • Mismo destino entre empresas. • Desvíos de ruta no mayores a 40 km.	• -3% en costos de explotación. • Pago basado en equidad por toneladas transportadas.
4. OPERACIÓN Y CALIDAD (Estándares y Corredores)	Evolución del Servicio: • Enfoque hacia modelo multimodal. • Priorización de Corredores Logísticos (conexión regiones-puertos). Requisitos de Calidad: • Certificaciones BASC. • Sistemas de rastreo tecnológico. • Cumplimiento técnico-sanitario.	• Optimización de la rotación de vehículos. • Distribución proporcional de los "vacíos" del vehículo entre participantes.

Fuente: elaboración propia

2.2. TÉCNICO

El sector transporte de Colombia experimenta una acelerada transformación tecnológica que redimensiona su estructura operativa desde la conectividad digital hasta la descarbonización energética. El estado actual de innovación refleja una adopción gradual pero significativa de tecnologías que optimizan eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental.

Inteligencia artificial y análisis de datos

La inteligencia artificial se ha consolidado como el eje central de la innovación operacional en 2025. Las empresas de transporte utilizan IA para analizar datos en tiempo real, identificar patrones de consumo de combustible y optimizar rutas, reduciendo el tiempo de ralentí hasta en 35%, lo que genera ahorros de hasta 40 millones de pesos en consumo de combustible por operador. El análisis de datos combinado con machine learning permite simular escenarios de ruteo y optimización de carga anticipadamente, mejorando la planificación operativa. A nivel de rutas optimizadas, las empresas que implementan tecnologías de optimización logran reducciones de hasta 15% en sus costos logísticos según McKinsey[11].

Video telemática y sistemas de asistencia al conductor

[11] Geotab. (10 de diciembre de 2024). *Geotab presenta sus predicciones para 2025 en Colombia: impulsando el futuro de la gestión de flotas con IA, sostenibilidad y seguridad* [Comunicado de prensa]. https://www.geotab.com/es-latam/comunicado-de-prensa/geotab-tendencias-y-predicciones-2025-colombia/

La video telemática emerge como un nuevo estándar de seguridad en flotas. Estas cámaras inteligentes detectan en tiempo real comportamientos de riesgo como distracción o fatiga del conductor, emitiendo alertas inmediatas que mejoran significativamente los procesos de seguridad. El mercado global de video telemática alcanzó 8.26 millones de unidades en 2024 y se proyecta crecerá a 18.79 millones para 2029. Los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) combinan alertas en tiempo real con retroalimentación personalizada, fortaleciendo tanto la seguridad como la retención de talento en operadores logísticos.

Internet de las cosas y telemática vehicular

La telemática vehicular, impulsada por IoT, integra dispositivos GPS con sensores y sistemas que capturan datos en tiempo real sobre ubicación, estado del vehículo y comportamiento del conductor. El 60% de las empresas de transporte en Colombia ya han implementado tecnologías avanzadas de seguridad como GPS y telemática para reducir robos y mejorar protección de carga. Colombia proyecta un crecimiento anual de 8.7% del mercado de soluciones GPS en los próximos cinco años, impulsado por la adopción de IoT en transporte y logística. Esta tecnología permite rastrear ubicación en tiempo real, registrar eventos como apertura de puertas, controlar velocidad, detectar fatiga del conductor y lanzar señales de alarma en asaltos, mejorando seguridad integral de conductor, vehículo y mercancía.

Electrificación de flotas

La transición hacia vehículos eléctricos representa el avance más visible en sostenibilidad técnica. Colombia cuenta actualmente con 31.490 vehículos eléctricos, alcanzando el 75% de su meta climática NDC 2025. En transporte público, operan 1.590 buses eléctricos, posicionando al país como segundo en América Latina solo detrás de Chile, con programas que buscan sumar hasta 2.000 unidades en 2025-2026. Bogotá cuenta con 1.479 buses eléctricos en su SITP con infraestructura de carga de 150 kW de alta potencia. La Ley 1964 de 2019 fija que desde 2025 al menos 10% de vehículos nuevos del transporte público deben ser eléctricos, con metas de 100% para 2035. La Ley 2099 de 2021 ofrece incentivos como exoneraciones fiscales, reducciones en peajes y SOAT para vehículos eléctricos.

Infraestructura de carga inteligente

La red de carga está en expansión mediante iniciativas colaborativas entre gobierno y sector privado. Empresas como Terpel amplían la red con cargadores rápidos en corredores y centros urbanos. La integración de energías renovables avanza con uso de energía solar y eólica para alimentar estaciones de carga, mientras se exploran soluciones de carga inalámbrica. El Metro de Bogotá, al 50% de avance, funcionará

100% con energía eléctrica, eliminando emisiones estimadas en 171.000 toneladas de CO_2 anuales. El Regiotram de Occidente, 100% eléctrico, registra 28% de avance, y Barranquilla avanza en su metro ligero eléctrico.

Sistemas inteligentes de transporte (ITS)

Los Sistemas Inteligentes de Transporte integran tecnologías de información y comunicaciones para mejorar localización, gestión y monitoreo remoto del transporte. Estos sistemas logran reducciones en congestión mediante control de intersecciones que reduce paradas hasta 40%, reduce tiempo de viaje en 25%, disminuye consumo de combustibles en 10% y reduce accidentes vehiculares. Los ITS permiten a agencias de transporte recopilar datos en tiempo real para medir y mejorar rendimiento del sistema, competitividad económica nacional y crecimiento del empleo.

Cabe destacar que si bien el panorama nacional del sector transporte evidencia avances significativos en inteligencia artificial, electromovilidad y sistemas de transporte inteligente (ITS), la adopción de dichas tecnologías en el servicio de transporte escolar rural del municipio de Chinácota no resulta técnica ni operativamente viable para la vigencia 2026. En primer lugar, la infraestructura vial de las zonas rurales del municipio presenta condiciones de montaña, vías sin pavimentar y acceso restringido que son incompatibles con los requerimientos operativos de los vehículos eléctricos, los cuales demandan superficies adecuadas y una autonomía de batería que las distancias y pendientes de las rutas escolares comprometerían de manera significativa. En segundo lugar, el municipio de Chinácota no cuenta con infraestructura de carga eléctrica instalada ni con proyectos de inversión para su implementación en el corto plazo, lo que hace inviable cualquier exigencia de electromovilidad en el presente proceso. En tercer lugar, los sistemas ITS y las soluciones de analítica de datos basadas en IA requieren conectividad permanente a internet, condición que no está garantizada en las veredas y sectores rurales que conforman la ruta objeto del contrato. Por estas razones, los requerimientos técnicos del presente proceso de selección se orientan hacia estándares de servicio convencionales, probados y adecuados a las condiciones geográficas, climáticas y de infraestructura del territorio, sin que ello implique desconocimiento de las tendencias de modernización del sector, las cuales podrán evaluarse en vigencias futuras conforme avance el desarrollo de la infraestructura municipal.

Digitalización de sistemas de pago

La movilidad urbana avanza en intermodalidad mediante sistemas unificados de pago digital. TransMilenio implementó pagos abiertos en el Portal Norte de Bogotá, permitiendo usuarios pagar directamente con tarjetas débito-crédito de Mastercard y Visa

o dispositivos móviles con tecnología contactless, agilizando validación de pasajes y reduciendo tiempos de espera.

Desafíos técnicos en implementación

A pesar del avance tecnológico, Colombia enfrenta obstáculos significativos en electrificación: falta de infraestructura de carga robusta fuera de ciudades principales, altos costos iniciales de adquisición de vehículos eléctricos y disponibilidad limitada de incentivos gubernamentales. La integración de tecnologías requiere formación técnica continua para talleres, operarios y gobernantes en alianza con institutos tecnológicos y universidades. El sector sigue enfrentando retos en cobertura de conectividad en regiones con orografía montañosa y caídas de servicio de operadores móvil que afectan sistemas de rastreo GPS.

Tabla 8. Especificaciones de calidad, condiciones especiales para la entrega requeridos por la Entidad

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	TRANSPORTE ESCOLAR DE RUTA DESDE LA ESCUELA DE GUAYABAL HACIA LA ESCUELA LOS ÁLAMOS Y VICEVERSA	10 NIÑOS

2.3. REGULATORIO

2.3.1. Marco General

- Constitución Política de Colombia

- Ley 80 de 1993 (Estatuto General de Contratación de la Administración Pública). - Ley 850 de 2003 (veedurías ciudadanas)

- Directiva 0013 de 2005 de la Procuraduría General de la Nación (por la cual se imparten unas instrucciones relacionadas con la aplicación de la hora legal.)

- Ley 1150 de 2007 (Por 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de Recursos Públicos.)

- Ley 1474 de 2011 (Estatuto anticorrupción)

- Decreto 4170 de 2011 (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia compra eficiente

- Decreto Ley 019 de 2012 (Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública)

- Decreto 791 de 2014 (Por el cual se reglamenta el artículo 72 de la Ley 1682 de 2013 y se modifica el artículo 18 del Decreto 1510 de 2013).

- Decreto 1082 de 2015 (por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional).

- Ley 1882 de 2018 (Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones).

- Ley 2022 de 2020 (Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones).

- Decreto 1860 del 24 de diciembre de 2021 "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 Y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones".

- Manuales expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente para el sistema de compras.

- Tratados de libre comercio: Las disposiciones de compras públicas de los TLC suscritos por Colombia inciden en los procesos de contratación estatal, promoviendo la no discriminación y apertura de mercados.

- Manual de contratación del municipio de Chinácota, Norte de Santander.

2.3.2. Marco Específico

El servicio de transporte escolar rural objeto del presente proceso contractual se enmarca en un sistema regulatorio compuesto que integra disposiciones del derecho educativo, la protección de la infancia y la adolescencia, y la normatividad sectorial del transporte. Este marco establece no solo las pautas operacionales, técnicas y financieras que deben cumplir los prestadores del servicio, sino también la obligación constitucional y legal que justifica el gasto público asociado al proceso.

Fundamento educativo del gasto público

La Ley 115 de 1994 — Ley General de Educación constituye el pilar jurídico que sustenta la necesidad del presente contrato. Esta ley desarrolla el mandato del artículo 67 de la Constitución Política, estableciendo que el Estado tiene la obligación de garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo oficial, condición que en municipios de geografía dispersa como Chinácota requiere la provisión de transporte como servicio habilitante. Sin transporte garantizado, el derecho

constitucional a la educación de los estudiantes de secundaria rural resulta materialmente inviable.

La **Ley 715 de 2001**, por su parte, regula el Sistema General de Participaciones (SGP) y determina las competencias y recursos que la Nación transfiere a los municipios para la prestación de los servicios de educación y salud. En virtud de esta ley, el Municipio de Chinácota recibe asignaciones del componente educativo del SGP, dentro de las cuales se encuentra habilitado el gasto en transporte escolar como condición de acceso para la población estudiantil rural. Esta norma constituye el marco habilitante del gasto que financia el presente proceso contractual y su mención es indispensable para soportar la legalidad del presupuesto comprometido ante los entes de control.

Protección de los usuarios menores de edad

Dado que los beneficiarios del servicio son estudiantes de secundaria que en su gran mayoría son menores de edad, el Código de la Infancia y la Adolescencia — Ley 1098 de 2006 resulta de aplicación directa al objeto contractual. Esta ley consagra el interés superior del menor como principio rector y establece obligaciones específicas para el Estado y los operadores de servicios públicos en relación con la integridad física y la seguridad de los niños, niñas y adolescentes. En consecuencia, las condiciones de seguridad vehicular, los requisitos de los conductores, las pólizas de responsabilidad civil extracontractual y los mecanismos de supervisión previstos en el presente proceso derivan su sustento no solo de la normatividad de transporte, sino del deber legal de protección reforzada que impone este código sobre todos los actores que participen en la prestación del servicio.

Marco sectorial del transporte

La Ley 105 de 1993 establece las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia, redistribuyendo competencias entre la Nación y las entidades territoriales, e instituyendo que corresponde al Estado la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La Ley 336 de 1996 — Estatuto Nacional del Transporte complementa este marco al desarrollar las condiciones de habilitación de empresas transportadoras, el otorgamiento de permisos de operación y el régimen sancionatorio aplicable a los infractores de la normatividad sectorial. Para la circulación vehicular, la Ley 769 de 2002 — Código Nacional de Tránsito Terrestre regula las condiciones de circulación de conductores y vehículos en todo el territorio nacional, incluyendo los requisitos específicos para el transporte de pasajeros, así como las infracciones y sanciones aplicables.

El Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, compila y racionaliza la normatividad reglamentaria que rige el sector. Su Libro 2 contiene el

régimen reglamentario específico para cada modalidad de transporte terrestre de pasajeros, de relevancia directa para el presente proceso. La última actualización de este decreto ocurrió el 21 de septiembre de 2025 mediante el Decreto 1017 de 2025, que modificó disposiciones del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 en materia de registro de vehículos nuevos y modernización del parque automotor.

Habilitación específica para transporte escolar

La Resolución 3028 de 2010 del Ministerio de Transporte regula de manera específica las condiciones de habilitación para las empresas que prestan el servicio de transporte escolar en Colombia. Esta resolución establece los requisitos mínimos de capacidad técnica y operativa, las condiciones de los vehículos autorizados para el transporte de menores, los documentos que deben acreditar los conductores y las obligaciones de reporte ante las autoridades de tránsito competentes. Su cumplimiento es condición de habilitación para los proponentes en el presente proceso, y su verificación hace parte de los requisitos habilitantes de carácter técnico que se establecerán en el pliego de condiciones.

Autoridades competentes

El Ministerio de Transporte opera como cabeza del sector a nivel nacional, responsable de la formulación de políticas, regulación económica y expedición de los estándares técnicos aplicables al transporte terrestre de pasajeros. La Superintendencia de Puertos y Transporte ejerce funciones de inspección, vigilancia y control sobre las empresas del sector. A nivel territorial, el Alcalde Municipal de Chinácota es la autoridad competente para autorizar, controlar y vigilar los servicios de transporte dentro de la jurisdicción municipal, en los términos del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y del Decreto 1079 de 2015.

Tabla 9. Requisitos empresariales y obligaciones formales

Obligación	Detalle	Entidad responsable
Matrícula mercantil	Renovación anual obligatoria para comerciantes y establecimientos	Cámara de Comercio
Registro Único de Proponentes	Para participar en contratación estatal	Cámara de Comercio
Depósito de estados financieros	Presentación anual de información financiera	Cámara de Comercio / Supersociedades

Obligación	Detalle	Entidad responsable
Cumplimiento tributario	Declaración y pago de impuestos nacionales y territoriales	DIAN / Entidades territoriales
SAGRILAFT y reportes UIAF	Sistema de gestión de riesgos de lavado de activos y reportes a la Unidad de Información y Análisis Financiero	Supersociedades / UIAF
Facturación electrónica	Obligatoria para todos los sectores desde 2025	DIAN

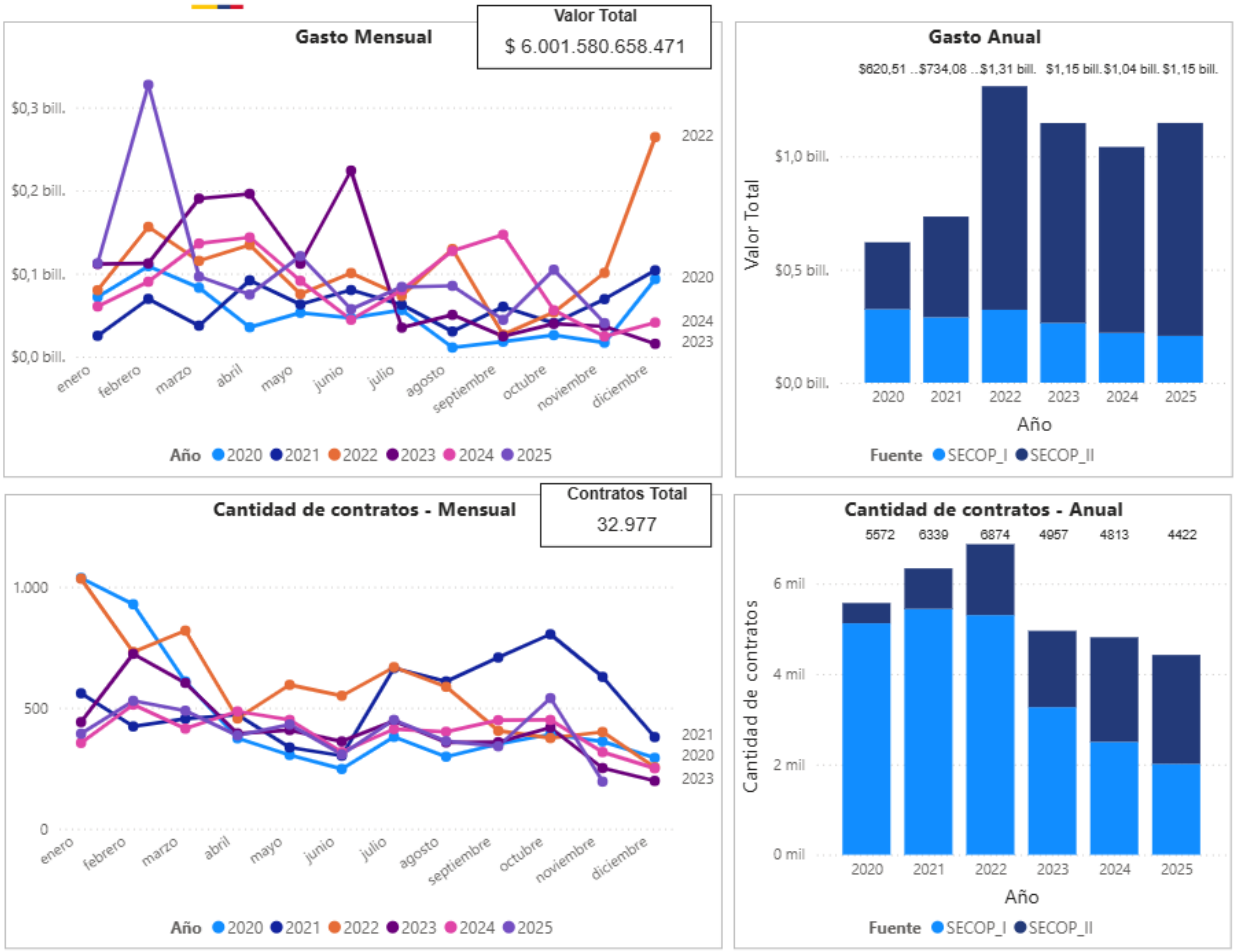
3. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

Para analizar la demanda del servicio a requerir por la Entidad mediante el presente proceso contractual, se utilizó el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) de la **Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente** el cual es una herramienta diseñada para optimizar la planeación y ejecución de los procesos de contratación pública en Colombia. Este modelo se enfoca en analizar de manera integral la oferta y demanda de bienes, servicios y obras requeridos por las entidades públicas, permitiendo identificar patrones, priorizar necesidades, y mejorar la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

3.1. CLASIFICACIÓN UNSPSC DEL PROCESO CONTRACTUAL

ÍTEM	CÓDIGO UNSPSC	CLASE
1	78111800	Transporte de pasajeros por carretera

Gráfico 8. Evolución del Gasto y Contratación Estatal del servicio requerido: Análisis Mensual y Anual (2017-2025)



1. Comportamiento estacional del gasto mensual

El gasto mensual registra fluctuaciones significativas a lo largo del año calendario, con un patrón recurrente de picos en febrero que alcanzan aproximadamente 0.3 billones de pesos. Este comportamiento refleja el ciclo presupuestal característico de la administración pública colombiana, donde existe concentración de ejecución posterior a la aprobación de presupuestos anuales y asignación de vigencias futuras. Los valles más pronunciados ocurren durante los meses de junio-julio y septiembre-octubre, períodos que coinciden típicamente con evaluaciones de ejecución intermedias y ajustes presupuestales. La volatilidad interanual observable en el gasto mensual sugiere que los años 2022 y 2023 presentaron mayores fluctuaciones, mientras que 2024 y 2025 muestran mayor estabilidad relativa en distribución mensual, indicando mejora en predictibilidad de procesos contractuales.

2. Evolución del gasto anual agregado

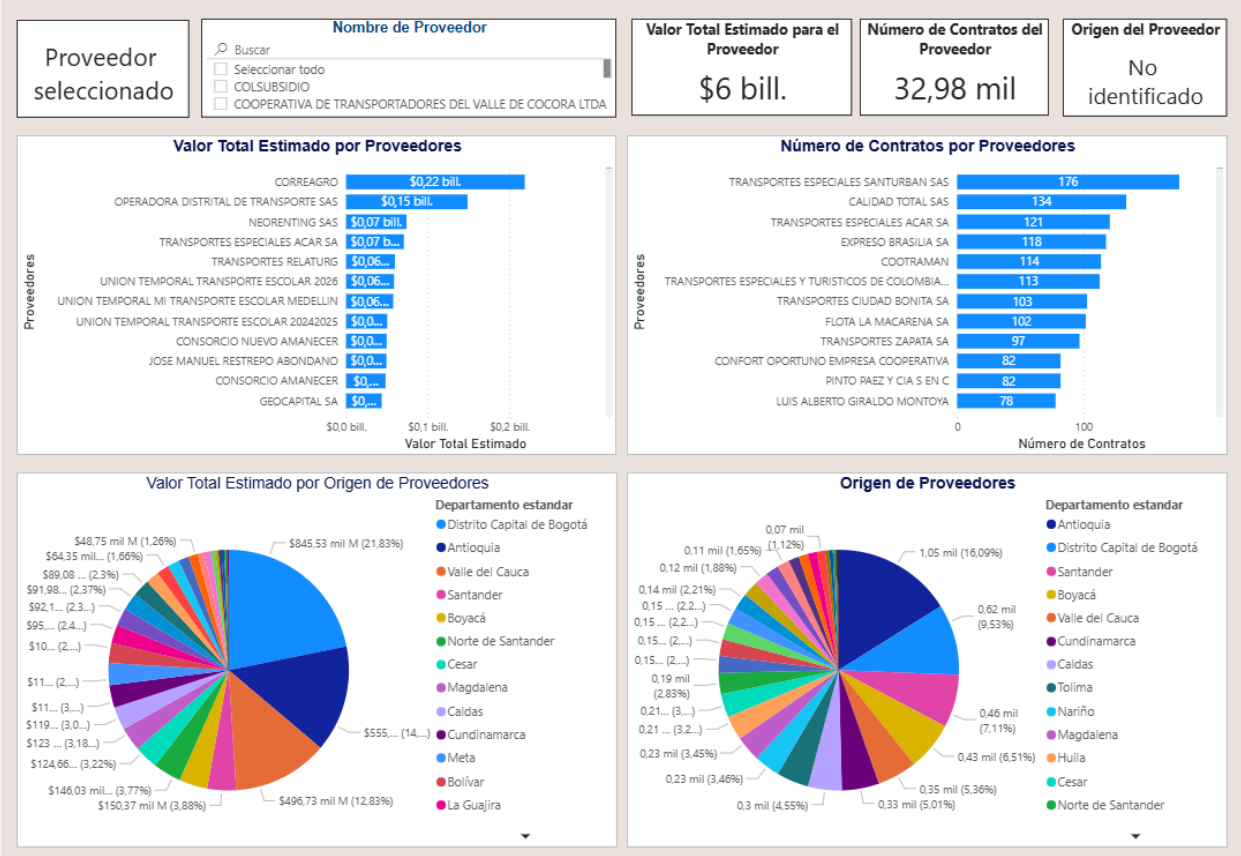
El gasto anual acumulado alcanza un valor total de 6.001.580.658.471 pesos durante todo el período analizado. La desagregación anual revela que 2022 representa el año de mayor inversión contractual con aproximadamente 1.34 billones de pesos, seguido por 2023 con 1.31 billones, 2024 con 1.1 billones, y 2025 con 1.15 billones de pesos. Esta trayectoria descendente entre 2022 y 2024 podría estar asociada a cambios en prioridades de inversión pública, restricciones fiscales o reorientación de políticas de gasto. La recuperación leve en 2025 sugiere reactivación de algunos sectores o ajustes en vigencias futuras. La proporción entre SECOP II (azul) y SECOP I (negro) muestra migración gradual hacia SECOP II, reflejando el proceso de modernización digital de la contratación estatal que busca mayor transparencia y eficiencia.

3. Dinámica de la cantidad de contratos

La cantidad de contratos mensuales totaliza 32.977 procesos durante el período observado. Los gráficos revelan patrones estacionarios claramente identificables: enero registra el mayor número de adjudicaciones (cercano a 1.000 contratos), período que coincide con el inicio de vigencias presupuestales y desembolso de asignaciones anuales. Existe caída abrupta en febrero-marzo (cerca de 500-600 contratos), seguida de cierta estabilización en el segundo trimestre (400-600 contratos). El comportamiento tiende hacia la reducción gradual conforme avanza el año, alcanzando mínimos en diciembre (alrededor de 300-400 contratos). Este patrón refleja comportamiento presupuestal donde la administración concentra adjudicaciones al inicio del año fiscal y establece una desaceleración hacia el cierre, posiblemente por agotamiento de vigencias ordinarias o aplicación de restricciones presupuestales de cierre de año.

El análisis anual de cantidad de contratos muestra una tendencia decreciente clara entre 2020 y 2025. El año 2020 registró 5.672 contratos anuales (correspondiente al inicio de la pandemia COVID-19), incrementándose a 6.338 en 2021 (período de recuperación), alcanzando el pico máximo de 6.874 en 2022. Posteriormente, se observa contracción sistemática: 2023 registró 4.967 contratos, 2024 alcanzó 4.813 y 2025 cierra con 4.422 contratos. Esta reducción equivale a una caída de aproximadamente 35% comparando 2022 versus 2025, sugiriendo una racionalización significativa de procesos contractuales. La distribución entre SECOP I (plataforma anterior) y SECOP II (plataforma modernizada) muestra que SECOP II ha capturado progresivamente mayor proporción de transacciones, evidenciando transición ordenada del sistema de contratación electrónica nacional.

Gráfico 9. Análisis de contratación por Proveedor y Origen geográfico



1. Concentración del valor contractual por proveedores principales

El análisis de valor total estimado por proveedores evidencia alta concentración en pocos operadores. Los cinco principales proveedores acumulan aproximadamente 1.26 billones de pesos (21% del valor total): CORREAGRO lidera con 0.22 billones, seguida por OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE con 0.15 billones, e INGENIEROS SAS, TRANSPORTES ESPECIALES ACAR y TRANSPORTES RELATORS cada una cercana a 0.07 billones. Esta estructura concentrada contrasta con una larga cola de pequeños proveedores que oscilan entre 0.01 y 0.06 billones de pesos. La presencia de COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE DE COCORA refuerza la participación de esquemas cooperativos en la contratación, aunque con menor valor comparativo. Esta concentración sugiere que la administración pública colombiana canaliza recursos significativos a través de operadores consolidados que poseen capacidad operativa, trayectoria y certificaciones requeridas para servicios de transporte de magnitud considerable.

2. Volumen de procesos por proveedores

Contrastando con la concentración de valor, el número de contratos por proveedor muestra una distribución más fragmentada aunque aún concentrada. TRANSPORTES ESPECIALES SANTURBAN SAS lidera con 176 contratos, seguida por CALIDAD TOTAL SAS con 134 contratos y TRANSPORTES ESPECIALES ACAR con 126 contratos. Los tres principales acumulan 436 contratos de los 32.98 mil totales, equivalente a 1.3% del volumen. Sin embargo, la profundidad de la base (más de 3.000 proveedores diferentes) indica que existe un segmento amplio de microempresarios y pequeñas empresas de transporte especial que participan en procesos puntuales o de bajo volumen. El promedio de 10 contratos por proveedor en el grupo líder versus múltiples proveedores con 1-5 contratos refleja heterogeneidad en capacidad de ejecución y especialización. Proveedores como FLOTA LA MACARENA SA (102 contratos) y TRANSPORTES ZAPATA SA (96 contratos) posicionan el transporte especializado como componente significativo de la oferta contractual.

3. Distribución geográfica de la oferta

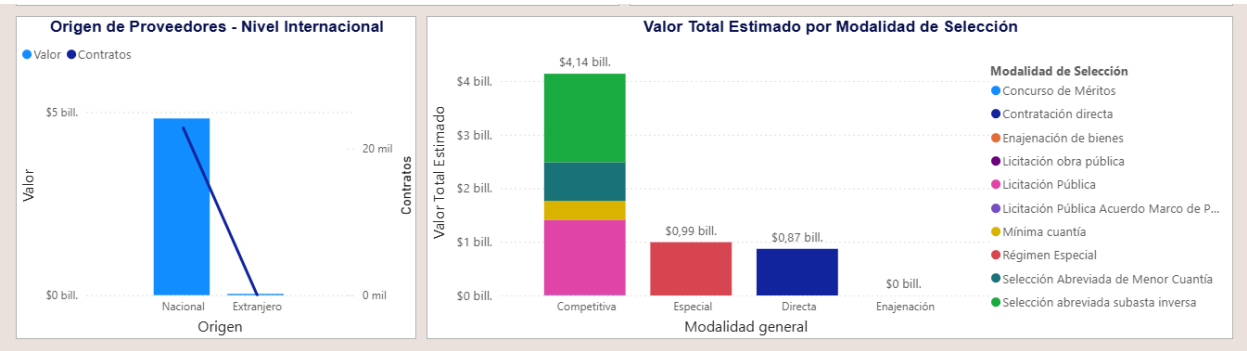
El análisis de origen departamental de proveedores, estratificado por valor de contratación, revela marcada concentración en territorios urbanos con presencia administrativa y logística consolidada. El Distrito Capital de Bogotá acumula 845.33 millones de pesos (14.08% del total), seguido por Antioquia con 748.15 millones (12.46%), Valle del Cauca con 396.73 millones (6.61%) y Cundinamarca con 146.03 millones (2.43%). Los cinco departamentos principales concentran aproximadamente 2.15 billones de pesos (35.8% del valor total), generando un Índice Herfindahl-Hirschman modificado que sugiere concentración moderada-alta por territorio. Departamentos como Bolívar (12.83% del valor), La Guajira (3.88%), Meta (3.22%) y Magdalena (2.23%) presentan participaciones significativas asociadas a actividades específicas de transporte en regiones de vocación exportadora o con proyectos de infraestructura estratégica. Regiones periféricas como Caldas, Cauca y Nariño participan con menores proporciones (inferior a 2%), reflejando menor capacidad de oferta o menor volumen de proyectos contractuales en estas geografías.

4. Distribución territorial por cantidad de procesos

La segmentación por número de contratos presenta patrón más equilibrado territorialmente comparado con el análisis de valor. Antioquia lidera con 1.05 mil contratos (16.09% del total), seguida por Distrito Capital de Bogotá con 0.11 mil contratos (1.65%), Santander con 0.14 mil contratos (2.21%) y Boyacá con 0.62 mil contratos (9.53%). La participación más homogénea de territorios en volumen de procesos versus valor sugiere que regiones con menor valor unitario acumulan volumen compensatorio de contrataciones. Norte de Santander (2%), Huila (5.36%), César (2%), Nariño (3.55%),

Magdalena (3.23%) presentan participaciones relativamente mayores en cantidad de procesos que en valor agregado, indicando que estas regiones atienden demandas de servicios transportistas fragmentados y de menor escala. Caldas, Tolima y Cauca con participaciones cercanas a 2% evidencian capacidad regional dispersa de provisión de servicios de transporte.

Gráfico 10. Participación de Proveedores Nacionales y Extranjeros y Distribución del Gasto por Modalidad de Selección



1. Participación de proveedores según origen nacional e internacional

El análisis de origen de proveedores a nivel internacional muestra supremacía casi absoluta del mercado nacional. La provisión nacional acumula aproximadamente 4.8 billones de pesos en valor (98% del total) distribuida en aproximadamente 20 mil contratos, mientras que la participación extranjera registra valores negligibles cercanos a cero billones. Esta configuración refleja que el sector transporte en Colombia opera fundamentalmente con oferentes domésticos, explicable por la naturaleza intensiva en mano de obra y activos fijos locales que caracterizan servicios de movilidad. La ausencia práctica de proveedores extranjeros sugiere barreras competitivas naturales (competencia en precio difícil, conocimiento territorial requerido, restricciones regulatorias implícitas) que protegen competidores locales. Esta característica diferencia el transporte de otros sectores como telecomunicaciones o energía donde participan multinacionales significativamente.

2. Distribución del valor contractual por modalidades de selección

El análisis de valor total estimado por modalidad de selección revela que la Selección Abreviada Subasta Inversa domina con 4.14 billones de pesos (69% del valor total contractual), representando el mecanismo preponderante de adjudicación. Esta modalidad, orientada a bienes y servicios estandarizados, concentra la mayor parte de la contratación de transporte especial y servicios complementarios donde existe cierta

estandarización de características técnicas. Le sigue la Licitación Pública Competitiva con 0.99 billones (16.5%), modalidad tradicionalmente aplicada a obras y servicios de complejidad mayor, representando procedimientos más abiertos donde existe mayor cantidad de potenciales oferentes. La Contratación Directa acumula 0.87 billones (14.5%), modalidad de excepción utilizada en situaciones de urgencia, monopolio de proveedor o especificidad técnica donde única empresa puede ejecutar servicios requeridos.

Las modalidades de menor participación reflejan casos específicos: Licitación Obra Pública representa un segmento marginal cercano a cero, reflejando que el sector transporte se centra en servicios operacionales más que en construcción de infraestructura. Enajenación de Bienes y Licitación Pública Acuerdo Marco de Precios participan con valores mínimos, indicando que estas modalidades se aplican excepcionalmente en transporte. La ausencia de participación en modalidades como Régimen Especial y Mínima Cuantía refuerza que la contratación de transporte se canaliza preferentemente a través de mecanismos competitivos de mayor escala donde existen economías consolidadas.

4. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTÓRICO – ESTUDIO DE LA DEMANDA

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

Tabla 10. Histórico de compras por vigencia del bien o servicio realizadas por el municipio de Chinácota

Vigencia	N° Contratos	Valor Total ($COP)	Valor Promedio ($COP)	Proveedor(es) Principal(es)	Modalidad
2012	3	$ 170.762.000	$ 56.920.667	JAC Vereda La Colorada / Luis E. Yáñez B.	Contratación Directa / Mínima Cuantía
2013	2	$ 130.000.000	$ 65.000.000	JAC Vereda El Asilo / Inst. Téc. Agropecuario	Contratación Directa
2014	44	$ 371.398.720	$ 8.440.880	Múltiples transportistas individuales (15)	Mínima Cuantía
2015	19	$ 150.222.600	$ 7.906.453	Múltiples transportistas individuales (10)	Mínima Cuantía
2016	36	$ 190.776.346	$ 5.299.343	Múltiples transportistas individuales (18)	Mínima Cuantía
2017	42	$ 397.674.380	$ 9.468.438	Múltiples transportistas individuales (19)	Mínima Cuantía
2018	39	$ 290.950.000	$ 7.460.256	Múltiples transportistas individuales (20)	Mínima Cuantía
2019	39	$ 384.993.000	$ 9.871.615	Múltiples transportistas individuales (19)	Mínima Cuantía
2020	35	$ 386.584.000	$ 11.045.257	Múltiples transportistas individuales (20)	Dir. (COVID) / Mínima Cuantía

2021	0	—	—	Sin registro en plataforma SECOP	—
2022	42	$ 614.915.946	$ 14.640.856	Múltiples transportistas individuales (22)	Mínima Cuantía
2023	3	$ 843.705.124	$ 281.235.041	Ag. de Viajes Travesías Tours S.A.S.	Licitación Pública / Subasta / Mín.
2024	1	$ 963.600.000	$ 963.600.000	Ag. de Viajes Travesías Tours S.A.S.	Licitación Pública
2025	2	$ 1.499.858.000	$ 749.929.000	Travesías Tours SAS	Licitación Pública / Mínima Cuantía
2026	1	$ 1.490.892.000	$ 1.490.892.000	Travesías Tours SAS	Licitación Pública

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública — SECOP I y SECOP II. Alcaldía de Chinácota, 2012-2026.

Del análisis del comportamiento histórico del gasto se identifican tres etapas claramente diferenciadas. La primera etapa (2012-2013), con apenas cinco (5) contratos por un total de $ 300.762.000 COP, se caracterizó por la modalidad de Contratación Directa con organizaciones comunitarias (Juntas de Acción Comunal) e instituciones educativas, bajo la figura de convenios de asociación. La segunda etapa (2014-2022), la más extensa, agrupa trescientos (300) contratos por un valor acumulado de $ 2.787.514.992 COP, estructurados bajo la modalidad de Mínima Cuantía con transportistas individuales (personas naturales) que atendían rutas específicas del sector rural del municipio. Durante este período, el número de contratos por vigencia osciló entre diecinueve (19) y cuarenta y dos (42), reflejando la fragmentación característica del modelo de contratación ruta por ruta. La tercera etapa (2023-2026), con apenas siete (7) contratos, concentra el 60,8% del gasto histórico total ($ 4.798.055.124 COP), producto de la transición hacia la modalidad de Licitación Pública con un único operador especializado, lo que representa un cambio estructural en el modelo de prestación del servicio.

Tabla 11. Distribución de contratos por proveedor / contratista

Proveedor / Contratista	N° Contratos	Valor Total ($COP)	Participación (%)	Vigencias en que contrató
Travesías Tours SAS (razón social consolidada)	7	$ 4.798.055.124	60,8%	2023, 2024, 2025, 2026
Luis Alberto Medina Contreras	20	$ 235.744.086	3,0%	2014 – 2022
Orlando Suárez Rubio	13	$ 173.538.916	2,2%	2015 – 2022
Transporte Especial Santurbán	1	$ 170.000.000	2,2%	2014
JAC Vereda La Colorada	2	$ 154.962.000	2,0%	2012
Robinson Yovany Nocua Leal	26	$ 163.323.464	2,1%	2014 – 2022
Moisés Miranda Arias	12	$ 150.019.786	1,9%	2015 – 2022
Joselin Jaimes Ochoa	25	$ 134.129.554	1,7%	2014 – 2022
Martha Isabel Mariño Torres	8	$ 127.551.728	1,6%	2017 – 2020
Javier Omar Cote Bautista	10	$ 122.026.330	1,5%	2017 – 2022

Otros (49 proveedores individuales)	184	$ 1.657.181.228	21,0%	2012 – 2022

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública — SECOP I y SECOP II. Alcaldía de Chinácota, 2012-2026.

En total se identificaron cincuenta y nueve (59) proveedores o razones sociales distintas en el período analizado. No obstante, dado que varios nombres corresponden a variaciones ortográficas o de registro del mismo contratista (p.ej., "ROBINSON YOVANI NOCÚA LEAL" y "ROBINSON YOVANI NOCUA LEAL"), el número real de prestadores activos es inferior. El proveedor con mayor concentración de valor histórico es la Agencia de Viajes y Transportes Especiales Travesías Tours S.A.S. (y sus variaciones de razón social), que acumula $ 4.798.055.124 COP en siete (7) contratos suscritos entre 2023 y 2026, equivalentes al 60,8% del gasto total del período. Este proveedor emerge como el operador dominante a partir de la vigencia 2023, luego del cambio de modelo de contratación hacia la Licitación Pública. En contraste, durante la etapa 2014-2022, la demanda se distribuyó entre múltiples personas naturales que operaban rutas individuales; los tres (3) transportistas con mayor participación acumulada son Luis Alberto Medina Contreras (3,0%), Robinson Yovany Nocua Leal (2,1%) y Orlando Suárez Rubio (2,2%), con presencias sostenidas durante ocho (8) o más vigencias consecutivas.

Tabla 12. Distribución de contratos por modalidad de selección

Modalidad de Selección	N° Contratos	Participación (%)	Valor Total ($COP)
Contratación Mínima Cuantía	278	90,3%	$ 2.474.650.592
Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	23	7,5%	$ 508.102.000
Licitación Pública	4	1,3%	$ 4.564.492.000
Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	1	0,3%	$ 170.000.000
Subasta	1	0,3%	$ 161.225.124
Convenios y contratos con más de dos partes	1	0,3%	$ 7.862.400

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública — SECOP I y SECOP II. Alcaldía de Chinácota, 2012-2026.

La modalidad de Contratación Mínima Cuantía predominó ampliamente durante el período 2014-2022, representando el 90,3% de los contratos suscritos (278 de 308). Esta modalidad resultó coherente con la estructura fragmentada del servicio, en la que cada ruta rural era contratada de forma independiente con su respectivo transportista. La Contratación Directa (Ley 1150 de 2007) fue empleada en veintitrés (23) contratos, principalmente durante la vigencia 2020 cuando, en el contexto de la emergencia sanitaria por COVID-19, la Entidad debió prorrogar o renovar contratos con los

transportistas habituales sin posibilidad de realizar convocatorias competitivas. La Licitación Pública aparece en cuatro (4) contratos correspondientes a las vigencias 2023, 2024, 2025 y 2026, y aunque representa apenas el 1,3% de los procesos, concentra el 57,9% del valor total contratado ($ 4.564.492.000 COP), lo que refleja la escala del nuevo modelo de prestación del servicio mediante operador integral.

Tabla 13. Distribución de contratos por tipo

Tipo de Contrato	N° Contratos	Participación (%)	Valor Total ($COP)
Prestación de Servicios	264	85,7%	$ 7.182.506.176
Suministro	38	12,3%	$ 410.244.000
Otro Tipo de Contrato	5	1,6%	$ 291.962.000
Obra	1	0,3%	$ 1.619.940

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública — SECOP I y SECOP II. Alcaldía de Chinácota, 2012-2026.

El tipo de contrato de Prestación de Servicios es el empleado en el 85,7% de los procesos (264 de 308), en concordancia con la naturaleza del objeto contractual (prestación de un servicio de transporte). Los treinta y ocho (38) contratos clasificados como Suministro corresponden igualmente a contratos de transporte escolar cuyo objeto específico hacía referencia al "suministro" del servicio de movilización; esta clasificación, aunque imprecisa desde el punto de vista tipológico, no afecta la validez jurídica de los contratos. Los cinco (5) contratos clasificados como "Otro Tipo de Contrato" corresponden a los convenios de asociación suscritos con Juntas de Acción Comunal e instituciones educativas durante 2012-2014, bajo figuras de cooperación distintas al contrato de prestación de servicios. Finalmente, el único contrato de Obra registrado ($ 1.619.940 COP) constituye un registro atípico que no afecta el análisis de la categoría de transporte escolar.

Tabla 14. Distribución de contratos por plataforma de publicación

Plataforma SECOP	N° Contratos	Participación (%)
SECOP I	305	99,0%
SECOP II	3	1,0%

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública — SECOP I y SECOP II. Alcaldía de Chinácota, 2012-2026.

El 99,0% de los contratos del período (305 de 308) fue tramitado a través de la plataforma SECOP I, lo que corresponde a los contratos suscritos entre 2012 y 2022. Los tres (3) contratos registrados en SECOP II corresponden exclusivamente a los procesos de la

vigencia 2025 y 2026, en cumplimiento de la obligación de migración gradual hacia la nueva plataforma transaccional dispuesta por Colombia Compra Eficiente.

Concluiones y Patrones Identificados

Del análisis del gasto histórico se desprenden los siguientes hallazgos relevantes para la estructuración del proceso de contratación:

- Transición estructural del modelo de prestación: La Entidad ha experimentado un cambio profundo en su modelo de contratación del transporte escolar, pasando de un esquema atomizado (múltiples contratos de mínima cuantía con personas naturales por ruta) a un modelo integrado (contrato único por licitación con operador especializado). Este cambio, iniciado en la vigencia 2023, implica mayor eficiencia administrativa pero también mayor dependencia de un solo proveedor.
- Ausencia de contratos en 2021: La vigencia 2021 no registra ningún contrato de transporte escolar en SECOP, lo que es consistente con la continuidad de la modalidad de educación remota derivada de la pandemia por COVID-19. Este año debe considerarse un dato atípico en las proyecciones de demanda y no debe incluirse en los promedios de referencia para la estimación del valor del contrato.
- Concentración de mercado en la etapa reciente: A partir de 2023, la totalidad del gasto se ha concentrado en un único proveedor (Travesías Tours SAS), lo que sugiere una reducida profundidad del mercado local para operadores de transporte especial escolar a la escala requerida por la Licitación Pública. Este hallazgo es relevante para evaluar las condiciones habilitantes del nuevo proceso.
- Incremento sostenido del valor de los contratos: Los contratos de las vigencias 2023-2026 registran valores sustancialmente superiores a los de cualquier vigencia anterior, con un incremento del orden del 500% frente al promedio de la etapa 2014-2022. Este incremento refleja tanto la consolidación de múltiples rutas en un solo proceso como el efecto de la inflación acumulada en el sector transporte.
- Dispersión de nombres de contratistas en SECOP I: Durante el período 2014-2022, se identificaron múltiples variaciones ortográficas del mismo contratista (espacios adicionales, letras cambiadas), lo que dificulta la consolidación precisa del gasto por proveedor. Se recomienda que en los nuevos procesos se valide cuidadosamente el NIT o documento de identidad del contratista al momento del registro en SECOP II.

- Plataforma de publicación: El 100% de los procesos ha sido tramitado a través de las plataformas del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP I y SECOP II), en cumplimiento de los principios de transparencia y publicidad de la contratación estatal. La migración reciente hacia SECOP II (vigencias 2025-2026) deberá consolidarse para los próximos procesos.

4.1.2. ¿Cómo adquieren otras Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

Para la construcción de este análisis se tomó como fuente el módulo de datos abiertos del SECOP Integrado, con corte a marzo de 2026. Se identificaron sesenta y cuatro (64) contratos suscritos por veintisiete (27) entidades públicas del departamento —excluyendo la Alcaldía de Chinácota, cuyo análisis se presenta en documento separado —, que acumulan un valor total de $ 14.321.478.438 COP. La totalidad de los registros corresponde a la vigencia 2025. Se advierte que algunos contratos incluidos en el universo de búsqueda corresponden a figuras atípicas (crédito bancario, póliza de seguros y transferencias intergubernamentales), los cuales se identifican con asterisco (*) en las tablas y son objeto de observación en el análisis.

Tabla 15. Comportamiento del gasto por entidad contratante — Vigencia 2025

N°	Municipio	Entidad Contratante	N° Contr.	Valor Total ($COP)	Valor Prom. ($COP)	Modalidad Principal
01	Pamplona	Municipio de Pamplona	2	$ 2.368.118.478	$ 1.184.059.239	Subasta Inversa / Licit. Pública
02	Tibú	Alcaldía Municipal de Tibú	1	$ 1.809.999.120	$ 1.809.999.120	Contratación Directa
03	Cúcuta	Gobernación de Norte de Santander	8	$ 1.518.993.988	$ 189.874.249	Contratación Directa
04	Ocaña	Alcaldía Municipal de Ocaña	3	$ 1.144.556.500	$ 381.518.833	Subasta Inversa
05	Gramalote	Alcaldía Municipal de Gramalote	4	$ 867.399.838	$ 216.849.960	Subasta Inversa
06	Silos	Municipio de Silos	2	$ 778.850.000	$ 389.425.000	Contratación Directa
07	Villa del Rosario	Municipio de Villa del Rosario	3	$ 738.516.483	$ 246.172.161	Contratación Directa

08	Los Patios	Municipio de Los Patios	4	$ 728.488.774	$ 182.122.194	Mínima Cuantía
09	Arboledas	Alcaldía Municipal de Arboledas	1	$ 720.000.000	$ 720.000.000	Contratación Directa
10	Herrán	Alcaldía Municipal de Herrán	1	$ 650.000.000	$ 650.000.000	Contratación Directa
11	Cucutilla	Alcaldía Municipal de Cucutilla	1	$ 510.156.094	$ 510.156.094	Contratación Directa
12	Pamplonita	Municipio de Pamplonita	2	$ 509.600.000	$ 254.800.000	Subasta Inversa
13	Convención	Alcaldía Municipal de Convención	1	$ 385.728.000	$ 385.728.000	Contratación Directa
14	Villa Caro	Municipio de Villa Caro	1	$ 350.738.100	$ 350.738.100	Contratación Directa
15	Teorama	Alcaldía Municipal de Teorama	1	$ 339.320.559	$ 339.320.559	Direct. con ofertas
16	Hacarí	Municipio de Hacarí	3	$ 266.185.348	$ 88.728.449	Mínima Cuantía / SAMC
17	San Calixto	Alcaldía Municipal de San Calixto	1	$ 249.578.056	$ 249.578.056	Subasta Inversa
18	Bucarasica	Alcaldía Municipal de Bucarasica	4	$ 44.000.000	$ 11.000.000	Mínima Cuantía
19	Santiago	Alcaldía Municipal de Santiago	1	$ 39.858.000	$ 39.858.000	Mínima Cuantía
20	La Playa de Belén	Alcaldía Municipal de La Playa de Belén	1	$ 39.858.000	$ 39.858.000	Mínima Cuantía
21	Mutiscua	Alcaldía Municipal de Mutiscua	1	$ 39.798.000	$ 39.798.000	Mínima Cuantía
22	Durania	Alcaldía Municipal de Durania	1	$ 39.600.000	$ 39.600.000	Mínima Cuantía
23	Lourdes	Alcaldía Municipal de Lourdes	1	$ 39.000.000	$ 39.000.000	Contratación Directa
24	Los Patios	Tránsito Municipal de Los Patios	1	$ 38.726.600	$ 38.726.600	Mínima Cuantía
25	El Tarra	Alcaldía Municipal de El Tarra	1	$ 37.128.000	$ 37.128.000	Mínima Cuantía
26	Sardinata	Alcaldía Municipal de Sardinata	14	$ 67.280.500	$ 4.805.750	Mínima Cuantía / Contrat. Directa

TOTAL	**26 municipios**	**27 entidades**	**64**	**$ 14.321.478.438**	**$ 223.773.100**	**—**

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025, descarga al 21 de abril de 2026.

Los sesenta y cuatro (64) contratos identificados se distribuyen entre veintisiete (27) entidades públicas de veintiséis (26) municipios del departamento. El Municipio de Pamplona registra el mayor gasto con $ 2.368.118.478 COP en dos (2) contratos, seguido por la Alcaldía Municipal de Tibú con un contrato de $ 1.809.999.120 COP y la Gobernación de Norte de Santander con ocho (8) contratos por $ 1.518.993.988 COP. En el extremo opuesto, los municipios de Bucarasica, Santiago, La Playa de Belén, Mutiscua, Durania, Lourdes, El Tarra y Sardinata presentan contratos por valores inferiores a $ 45.000.000 COP, lo que refleja la presencia de economías de diferente escala en la prestación del servicio según el tamaño de la matrícula y la dispersión geográfica del respectivo municipio.

Tabla 16. Distribución de contratos por modalidad de selección

Modalidad de Selección	N° Contratos	Participación (%)	Valor Total ($COP)
Contratación Directa (todas las variantes)	33	51,6%	$ 5.252.124.667
Selección Abreviada — Subasta Inversa / Subasta	11	17,2%	$ 7.116.690.216
Contratación Mínima Cuantía (todas las variantes)	16	25,0%	$ 655.894.821
Licitación Pública	2	3,1%	$ 904.064.094
Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	2	3,1%	$ 392.704.640
TOTAL	**64**	**100%**	**$ 14.321.478.438**

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025.

La Contratación Directa (en sus distintas variantes normativas) es la modalidad predominante con treinta y tres (33) contratos equivalentes al 51,6% del universo analizado. No obstante, en términos de valor contratado, la Selección Abreviada mediante Subasta Inversa y Subasta es la que concentra mayor gasto con aproximadamente $ 7.116.690.216 COP en once (11) contratos, lo que evidencia que las entidades con mayor capacidad de gasto han migrado hacia modalidades más

competitivas. La Licitación Pública, con dos (2) contratos por $ 904.064.094 COP, fue empleada por los municipios con mayor volumen de estudiantes. La Contratación Mínima Cuantía (dieciséis contratos, $ 655.894.821 COP) corresponde principalmente a contratos individuales de pequeña escala en municipios de menor tamaño.

Tabla 17. Distribución de contratos por tipo

Tipo de Contrato	N° Contratos	Participación (%)	Valor Total ($COP)
Prestación de Servicios (consolidado)	49	76,6%	$ 11.164.917.809
Otro / Otro Tipo de Contrato	11	17,2%	$ 1.977.624.795
Suministros	2	3,1%	$ 509.600.000
*Crédito **	1	1,6%	$ 650.000.000
*Seguros **	1	1,6%	$ 19.335.834
TOTAL	**64**	**100%**	**$ 14.321.478.438**

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025. (*) Registros atípicos — fondo amarillo.

El tipo de contrato de Prestación de Servicios agrupa el 76,6% de los procesos (49 de 64), en concordancia con la naturaleza del objeto (transporte como servicio). Los once (11) contratos clasificados como "Otro" o "Otro Tipo de Contrato" corresponden principalmente a convenios interadministrativos de la Gobernación con municipios del departamento para la cofinanciación del servicio de transporte escolar, razón por la cual algunos de los "contratistas" registrados son también entidades públicas (Municipio de Tibú, Municipio de Mutiscua, etc.). Se identifican como registros atípicos los contratos de tipo "Crédito" ($ 650.000.000 COP — Herrán / Banco Agrario) y "Seguros" ($ 19.335.834 COP — Los Patios / Aseguradora Solidaria), que no corresponden al objeto de análisis pero están incluidos en la descarga del SECOP para los filtros aplicados.

Tabla 18. Distribución de contratos por proveedor / contratista

N°	Tipo Doc.	N° Identificación	Proveedor / Razón Social	N°Contr.	Valor Total ($COP)	Part.(%)	Municipio(s)
01	NIT	900.559.825-4	Santurbán S.A.S.	6	$ 3.677.732.572	25,7%	Pamplona, Arboledas, Cucutilla, Durania, Santiago
02	NIT	901.045.060-1	Quality Transportes SAS	9	$ 2.305.838.983	16,1%	Los Patios, Pamplonita, Villa del Rosario, V. Caro

03	NIT	900.293.125-0	Asociación Transporcol	1	$ 1.809.999.120	12,6%	Tibú
04	NIT	807.008.252-6	Calidad Total S.A.S.	4	$ 867.399.838	6,1%	Gramalote
05	NIT	901.171.800-4	Del Norte Transporte y Turismo SAS	2	$ 778.850.000	5,4%	Silos
06	NIT	824.005.275-3	Coop. de Transportes de Río de Oro (Cootransrío)	3	$ 764.906.559	5,3%	Convención, La Playa, Teorama
07	NIT	808.002.622-9	Mil Servicios SAS	1	$ 735.034.000	5,1%	Ocaña
08	NIT	800.037.800-8	*Banco Agrario de Colombia SA* *	1	$ 650.000.000	4,5%	Herrán
09	NIT	800.070.682-7	*Municipio de Tibú* *	1	$ 499.830.736	3,5%	Gobernación N. de Santander
10	NIT	890.505.424-7	Coop. de Transportadores Hacaritama	2	$ 409.522.500	2,9%	Ocaña
11	NIT	901.020.771-2	Avanzando Logística y Transporte Especial SAS	1	$ 319.675.252	2,2%	Gobernación N. de Santander
12	NIT	890.501.102-1	*Alcaldía Municipal de Ocaña* *	2	$ 299.989.000	2,1%	Gobernación N. de Santander
13	NIT	901.612.670-0	Transportes Especiales Rodar S.A.S.	1	$ 249.578.056	1,7%	San Calixto
14	NIT	901.114.852-6	Transporcol VIP SAS	2	$ 238.905.348	1,7%	Hacarí
15	NIT	900.011.258-7	Travesías Tours SAS	3	$ No informado	—	Sardinata
16	C.C.	1.090.963.062	Ricardo Rodríguez Gutiérrez	2	$ No informado	—	Sardinata
17	NIT	900.851.159-0	Suministros & Inversiones RF	1	$ 41.966.540	0,3%	Los Patios
18	NIT	901.804.552-0	Transporte por Colombia S.A.S.	1	$ 39.000.000	0,3%	Lourdes
19	C.C.	13.386.653	Carlos Eduardo Flórez Duarte	1	$ 38.726.600	0,3%	Los Patios (Tránsito)
20	NIT	901.638.128-3	Transporte Especial Yes SAS	1	$ 37.128.000	0,3%	El Tarra
21	C.C.	13.175.229	Orangel López Pérez	2	$ 27.280.000	0,2%	Hacarí
22	C.C.	5.499.760	Arquímedes Becerra Arévalo	2	$ 22.000.000	0,2%	Bucarasica
23	C.C.	1.090.963.062	Ricardo Rodríguez Gutiérrez	2	$ 22.000.000	0,2%	Bucarasica
24	C.C.	1.091.804.132	Martín Vargas Vega	3	$ 13.860.000	0,1%	Sardinata
25	C.C.	1.091.808.321	Germán Riveros Ascanio	2	$ 13.387.500	0,1%	Sardinata
26	C.C.	1.004.903.620	Eliceo Antonio Sandoval Montañez	3	$ 11.970.000	0,1%	Sardinata
27	C.C.	88.225.243	Edison Fernando Fonseca Mejía	2	$ 11.305.000	0,1%	Sardinata
28	C.C.	1.091.810.165	José Esteban Duarte Buitrago	3	$ 11.088.000	0,1%	Sardinata
29	C.C.	1.091.810.754	Jairo Alonso Araque Villamizar	1	$ 5.670.000	0,0%	Sardinata
30	NIT	860.524.654-0	*Aseguradora Solidaria de Colombia* *	1	$ 19.335.834	0,1%	Los Patios
31	NIT	800.245.021-8	*Municipio La Esperanza* *	1	$ 100.000.000	0,7%	Gobernación N. de Santander
32	NIT	800.099.238-0	*Municipio del Carmen* *	1	$ 100.000.000	0,7%	Gobernación N. de Santander
33	NIT	800.099.236-0	*Municipio de Convención* *	1	$ 100.000.000	0,7%	Gobernación N. de Santander
34	NIT	890.503.233-5	*Municipio de Mutiscua* *	1	$ 99.499.000	0,7%	Gobernación N. de Santander

TOTAL	—	—	34 proveedores identificados	64	$ 14.321.478.438	100%	26 municipios

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025. (*) Registros atípicos (convenios interadministrativos, crédito o seguros) — fondo amarillo.

Se identificaron treinta y cuatro (34) proveedores distintos en el universo analizado. El proveedor con mayor participación en el mercado departamental de transporte escolar es Santurbán S.A.S. (NIT 900.559.825-4), con seis (6) contratos en cinco (5) municipios y un valor total de $ 3.677.732.572 COP, equivalente al 25,7% del gasto total. En segundo lugar se ubica Quality Transportes SAS (NIT 901.045.060-1) con nueve (9) contratos en cuatro (4) municipios por $ 2.305.838.983 COP (16,1%). La Asociación Transporcol (NIT 900.293.125-0) ocupa el tercer lugar con un contrato en Tibú por $ 1.809.999.120 COP (12,6%). Es de notar que Santurbán S.A.S. también ha contratado con la Alcaldía de Chinácota en vigencias anteriores (como Transporte Especial Santurbán — NIT 900.559.825-4, vigencia 2014), lo que indica una presencia histórica consolidada en la subregión del norte de Norte de Santander. Los proveedores de personas naturales se concentran exclusivamente en el municipio de Sardinata, que mantiene el esquema de contratación individual por ruta.

Tabla 19. Distribución de contratos por plataforma de publicación

Plataforma SECOP	N° Contratos	Participación (%)	Valor Total ($COP)
SECOP I	28	43,8%	$ 5.502.528.608
SECOP II	36	56,3%	$ 8.818.949.830
TOTAL	**64**	**100%**	**$ 14.321.478.438**

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025.

A diferencia del histórico de Chinácota (donde el 99% de los contratos fueron tramitados en SECOP I), en el conjunto de otras entidades del departamento la balanza se invierte: el 56,3% de los contratos de 2025 ya se tramitan en SECOP II (36 de 64), lo que refleja el avance en la adopción de la nueva plataforma transaccional por parte de los municipios y departamento en Norte de Santander. Los veintiochos (28) contratos restantes en SECOP I corresponden principalmente a los registros del Municipio de Sardinata y otros municipios pequeños con menor capacidad tecnológica.

Conclusiones y Patrones Identificados

Del análisis comparativo de las otras entidades contratantes del Departamento de Norte de Santander se desprenden los siguientes hallazgos para la estructuración del proceso de la Alcaldía de Chinácota:

- Escala del gasto: Los valores contratados en 2025 por entidades como Pamplona ($ 2.368 MM), Tibú ($ 1.810 MM) y la Gobernación ($ 1.519 MM) evidencian que el mercado departamental del transporte escolar mueve cifras significativas, consistentes con el valor al que ha migrado Chinácota en sus últimos procesos ($ 1.499 MM en 2025). Los municipios más pequeños contrataron entre $ 37 MM y $ 44 MM, confirmando una correlación entre tamaño de matrícula y valor del contrato.
- Dominio de operadores especializados: Los tres primeros proveedores del mercado departamental (Santurbán, Quality Transportes y Asociación Transporcol) concentran el 54,4% del valor total contratado ($7.793.570.675 COP). Esta concentración sugiere que el mercado de transporte escolar en Norte de Santander está dominado por un número reducido de operadores con capacidad técnica y financiera para atender contratos de alta cuantía, lo que debe considerarse al establecer los requisitos habilitantes del nuevo proceso de Chinácota.
- Santurbán S.A.S. como proveedor referente: Este operador es el de mayor presencia en el mercado departamental (vigencia 2025) y tiene antecedentes de contratación con Chinácota (2014). Su capacidad para atender múltiples contratos simultáneamente en distintos municipios lo posiciona como un competidor activo y potencial oferente en el próximo proceso.
- Tendencia hacia la Subasta Inversa: Las entidades con mayor capacidad de gasto (Pamplona, Ocaña, Gramalote, Silos, Pamplonita) están empleando la Subasta Inversa como mecanismo de selección, lo que genera presión a la baja en los precios por ser un proceso competitivo. Chinácota podría evaluar esta modalidad para maximizar la eficiencia en el uso de los recursos.
- Presencia de convenios interadministrativos: La Gobernación de Norte de Santander actúa como entidad articuladora mediante convenios con municipios receptores, lo que indica la existencia de un mecanismo de cofinanciación departamental para el transporte escolar que podría ser una fuente adicional de recursos para Chinácota.
- Registros atípicos en SECOP: Se identificaron contratos de tipo Crédito (Herrán/Banco Agrario) y Seguros (Los Patios/Aseguradora Solidaria) en la

descarga del SECOP bajo los mismos filtros de transporte escolar, lo que evidencia la necesidad de depuración de los datos en la plataforma. Estos registros no son representativos del mercado del servicio y deben excluirse de cualquier análisis de precios de referencia.

5. ESTUDIO DE LA OFERTA

5.1. ¿A quién se va a comprar?

Para la realización del Estudio de la oferta del del bien o servicio requerido por la Entidad, se utilizaron tres enfoques para identificar a los posibles proveedores.

• El primer enfoque consiste en listar a los proveedores que participaron en los procesos históricos de contratación de la Entidad Estatal, tanto como proponentes como contratistas.

Tabla 20. Proveedores de la Entidad

N°	Naturaleza	Tipo Doc.	N° Identificación	Nombre / Razón Social del Oferente
01	Persona Natural	C.C.	88.000.277	AQUILINO ANTONIO NOCUA LEAL
02	Persona Natural	C.C.	13.352.620	AVILIO SUÁREZ JAIMES
03	Persona Natural	C.C.	1.090.175.710	CARLOS ARTURO CONDE PARADA
04	Persona Natural	C.C.	13.270.054	DAVID FABIÁN DUARTE PARRA
05	Persona Natural	C.C.	1.090.175.898	ÉIMER ANDRÉS LIZARAZO OCHOA
06	Persona Natural	C.C.	2.087.396	FABIO MEZA CANDELA
07	Persona Natural	C.C.	1.090.176.024	FRANCISCO JAVIER NOCUA JAIMES
08	Persona Natural	C.C.	1.090.176.897	FRANYER ALEXANDER CARRILLO ALVARADO
09	Persona Natural	C.C.	88.002.462	HÉCTOR MARIO OSPINA MONTES
10	**Persona Jurídica**	NIT	890.501.381-0	**INSTITUTO TÉCNICO AGROPECUARIO DEL MUNICIPIO DE CHINÁCOTA**
11	Persona Natural	C.C.	88.003.280	JAIRO BUITRAGO ORTIZ
12	Persona Natural	C.C.	1.090.176.411	JAVIER OMAR COTE BAUTISTA
13	Persona Natural	C.C.	88.002.820	JAVIER REINALDO BENÍTEZ MORANTES
14	Persona Natural	C.C.	1.090.178.725	JEFFERSON ANDRÉS CONTRERAS TOLOZA
15	Persona Natural	C.C.	5.455.431	JORGE HUMBERTO PÉREZ JAIMES
16	Persona Natural	C.C.	88.003.200	JOSÉ GREGORIO JAIMES RANGEL

17	Persona Natural	C.C.	5.433.855	JOSÉ MANUEL JÁCOME DAZA
18	Persona Natural	C.C.	5.434.848	JOSELIN JAIMES OCHOA
19	Persona Natural	C.C.	5.435.016	JUAN DE LA CRUZ NOCUA LEAL
20	**Persona Jurídica**	NIT	807.008.616-0	**JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DE LA VEREDA EL ASILO**
21	**Persona Jurídica**	NIT	807.005.318-7	**JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL VEREDA LA COLORADA**
22	Persona Natural	C.C.	1.090.176.022	KLEIBER ANDRÉS CARRILLO ALVARADO
23	Persona Natural	C.C.	1.090.227.675	LUILLY ANDRÉS PÉREZ MARIÑO
24	Persona Natural	C.C.	88.161.591	LUIS ALBERTO MEDINA CONTRERAS
25	Persona Natural	C.C.	13.544.877	LUIS ALBERTO MEZA RINCÓN
26	Persona Natural	C.C.	88.001.226	LUIS EUSEBIO YÁÑEZ BUITRAGO
27	Persona Natural	C.C.	1.090.178.670	LUIS JAVIER DUARTE PARRA
28	Persona Natural	C.C.	88.002.404	MANUEL LEONARDO JÁCOME DELGADO
29	Persona Natural	C.C.	27.801.538	MARTHA ISABEL MARIÑO TORRES
30	Persona Natural	C.C.	88.001.336	MERARDO CARRILLO RINCÓN
31	Persona Natural	C.C.	88.157.136	MOISÉS MIRANDA ARIAS
32	Persona Natural	C.C.	60.421.441	NURY GONZÁLEZ VELANDIA
33	Persona Natural	C.C.	88.002.075	ORLANDO SUÁREZ RUBIO
34	Persona Natural	C.C.	1.094.265.785	ÓSCAR FABIÁN ROZO ANTELIZ
35	Persona Natural	C.C.	88.161.074	PABLO ANTONIO OCHOA MONCADA
36	Persona Natural	C.C.	1.004.795.270	PEDRO ARTURO VARGAS OSPINA
37	Persona Natural	C.C.	88.003.358	ROBINSON YOVANY NOCUA LEAL
38	**Persona Jurídica**	NIT	900.559.825-4	**TRANSPORTE ESPECIAL SANTURBÁN**
39	**Persona Jurídica**	NIT	900.011.258	**TRAVESÍAS TOURS SAS**
40	Persona Natural	C.C.	88.002.167	WILMER ARVEIZ GALVIS SUÁREZ
41	Persona Natural	C.C.	60.444.926	YUXDI ILSE CHÍA RUIZ
Total oferentes identificados: 41 (37 personas naturales | 4 personas jurídicas)				

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Elaboración: Alcaldía de Chinácota — Oficina de Contratación.

• Un segundo enfoque es ampliar el espectro de procesos de contratación históricos analizados, a otras Entidades Estatales que hayan realizado contrataciones con objetos comparables.

Tabla 21. Proveedores de otras Entidades en Norte de Santander

N°	Tipo Doc.	N° Identificación	Proveedor / Razón Social	N°Contr.
01	NIT	900.559.825-4	Santurbán S.A.S.	6
02	NIT	901.045.060-1	Quality Transportes SAS	9
03	NIT	900.293.125-0	Asociación Transporcol	1
04	NIT	807.008.252-6	Calidad Total S.A.S.	4
05	NIT	901.171.800-4	Del Norte Transporte y Turismo SAS	2
06	NIT	824.005.275-3	Coop. de Transportes de Río de Oro (Cootransrío)	3
07	NIT	808.002.622-9	Mil Servicios SAS	1
10	NIT	890.505.424-7	Coop. de Transportadores Hacaritama	2
11	NIT	901.020.771-2	Avanzando Logística y Transporte Especial SAS	1
13	NIT	901.612.670-0	Transportes Especiales Rodar S.A.S.	1
14	NIT	901.114.852-6	Transporcol VIP SAS	2
15	NIT	900.011.258-7	Travesías Tours SAS	3
16	C.C.	1.090.963.062	Ricardo Rodríguez Gutiérrez	2
17	NIT	900.851.159-0	Suministros & Inversiones RF	1
18	NIT	901.804.552-0	Transporte por Colombia S.A.S.	1
19	C.C.	13.386.653	Carlos Eduardo Flórez Duarte	1
20	NIT	901.638.128-3	Transporte Especial Yes SAS	1
21	C.C.	13.175.229	Orangel López Pérez	2
22	C.C.	5.499.760	Arquímedes Becerra Arévalo	2
23	C.C.	1.090.963.062	Ricardo Rodríguez Gutiérrez	2
24	C.C.	1.091.804.132	Martín Vargas Vega	3
25	C.C.	1.091.808.321	Germán Riveros Ascanio	2
26	C.C.	1.004.903.620	Eliceo Antonio Sandoval Montañez	3

27	C.C.	88.225.243	Edison Fernando Fonseca Mejía	2
28	C.C.	1.091.810.165	José Esteban Duarte Buitrago	3
29	C.C.	1.091.810.754	Jairo Alonso Araque Villamizar	1

Fuente: SECOP I y SECOP II — Datos Abiertos Colombia. Vigencia 2025.

• Un tercer enfoque es la consolidación de bases de datos por parte de las Entidades, ya sea a través de consulta en fuentes especializadas o mediante ejercicios de investigación de mercado adelantados directamente por la Entidad.

Tabla 22. Clasificación Industrial del bien o servicio requerido por la Entidad

División	Grupo	Clase	Descripción
49	492	4921	TRANSPORTE DE PASAJEROS

Tabla 23. Proveedores que reportan Estados Financieros a la Superintendencia de Sociedades

NIT	Razón social de la sociedad
900099310	GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA
900364615	ORGANIZACION SUMA SAS
901193430	VGMOBILITY SUBA S A S
901712459	TRANSICIÓN EXPRESS SAS
901318208	EMASIVO SAS
901423472	BOGOTA ZE S.A.S.
800029156	PALMIRA SA
805002626	TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LTDA EN REORGANIZACION
809011822	OPERACION Y LOGISTICA SAS EN REORGANIZACION
812000250	TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..
813003942	TRANSPORTES ORSAL S.A.S EN REORGANIZACION
830041168	INVERSIONES BARREAL S EN C S
830098216	DOLPHIN EXPRESS SA
830133622	SUTAXI SAS

830502328	INTERCARIBE S.A.
860001752	SCHUMACHER Y CIA SAS
890117522	TRANSPORTES ACEVEDO LTDA
900026405	GRUPO EMPRESARIAL FINANCIERO S.A GEMFI S.A
900068323	SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS
900108582	FREGO Y CIA S.A.S
900155645	PARRA ARTEAGA SAS
900186072	MI POLIIZA SAS
900231332	REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.
900273933	INVERCENTRO COLOMBIA SAS
900304875	TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS
900308171	ASHER SAS
900358313	TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN S.A.S. BIC
900390928	INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S
900422659	TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S
900456298	TRANSPORTES EL MINERO SAS
900470772	TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION
900480780	COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS
900553274	INVERSIONES VALYRIA S.A.S.
900633527	MAXI TAXI S.A.S.
900702793	JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS
900707774	CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS
900817050	inversiones chejar sas
900850867	Mi aguila transportes SAS
901166801	TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO
901361556	GREEN BUS SAS
901427450	EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC

800135881	INVERSIONES ALAMEDA LTDA
830073622	METROBUS S.A EN LIQUIDACION
900362447	INVERSIONES HERNANDEZ DAZA SAS EN REORGANIZACION

Fuente: Superintendencia de Sociedades

5.1.1 OFERENTES MIPYME TERRITORIALES

La finalidad de identificar la presencia de MIPYMES en el territorio donde se desarrollará el proceso de contratación es determinar si existen oferentes locales con la capacidad técnica y operativa necesaria para participar, permitiendo a la entidad aplicar medidas de fomento o limitación territorial conforme a la normatividad vigente. Este análisis busca promover la participación empresarial local, fortalecer el desarrollo económico regional y garantizar la eficiencia en la ejecución del gasto público.

Como metodología para dicha identificación, se consultó el portal *Compite360*, una estrategia que pone al servicio de los empresarios y demás actores de la cadena de negocios e inversiones del país productos de información prácticos y confiables. Esta plataforma constituye una herramienta valiosa para orientar y fortalecer las iniciativas empresariales, estimular la competencia, evaluar cadenas productivas, analizar el entorno económico y promover la inversión nacional y extranjera, facilitando así la identificación de MIPYMES con potencial para participar en procesos de contratación pública.

Tabla 24. Oferentes MIPYME

Departamental



Fuente: Compite 360 Información Empresarial de Colombia

De acuerdo con la información aportada por las Cámara de Comercio, se observa que el sector económico analizado para el presente proceso contractual está compuesto totalmente por empresas MIPYME en Norte de Santander.

6. ACUERDO MARCO DE PRECIOS

En cumplimiento del artículo 209 de la Constitución Nacional, que establece que la función pública debe regirse por principios de igualdad, moralidad, eficiencia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, se ha garantizado la aplicación de estos en el proceso de contratación. Para ello, se realizó un análisis riguroso de las necesidades institucionales, asegurando que los contratos se ejecuten conforme a los principios de transparencia, economía y responsabilidad establecidos en la Ley 80 de 1993.

Siguiendo el deber de planeación y las disposiciones normativas aplicables, se definió el régimen jurídico y la modalidad de selección más adecuada, conforme al artículo 13 de la Ley 80 de 1993 y normas complementarias. El análisis concluyó que el objeto a contratar corresponde a bienes o servicios de características técnicas uniformes y uso común, por lo que, según el artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, debe aplicarse la modalidad de Licitación Oública para optimizar el proceso y garantizar la selección objetiva del contratista.

En estos casos, la normativa permite el uso de subasta inversa, adquisiciones mediante Acuerdos Marco de Precios (AMP) o compra en Bolsa de Productos. Con la Ley 1955 de 2019, artículo 41, se estableció la obligatoriedad del uso de AMP para entidades sujetas al Estatuto General de Contratación, regulación precisada por el Decreto 310 de 2021 y el Decreto 1082 de 2015.

En cumplimiento del artículo 2.2.1.2.1.2.9 del Decreto 1082 de 2015 y la Circular Externa 004 de 2021 de Colombia Compra Eficiente, se verificó en la Tienda Virtual de Colombia Compra Eficiente la existencia de un Acuerdo Marco de Precios vigente para satisfacer la necesidad identificada.



No obstante, dado que el presupuesto oficial estimado para esta contratación corresponde al 10% de la menor cuantía, el presente proceso se adelantará a través de la plataforma SECOP II bajo la modalidad de mínima cuantía.

7. ESTUDIO DEL MERCADO

La Secretaría de Turismo, Cultura, Deporte y Recreación y Educación del municipio de Chinácota, solicitó cotizaciones a empresas dedicadas al sector para así formular el presente presupuesto.

N°	EMPRESA	VALOR SERVICIO DIARIO OFERTADO
COTIZACIÓN 1	CALIDAD TOTAL S.A.S NIT: 807-088.252-3 R/L: MARTHA CASTELLANOS	$ 480.000,00
COTIZACIÓN 2	EXPRESER S.A.S NIT: 800.214.037 – 3 R/L: MARTHA JULIETH RICO BURGOS	$ 510.000,00
COTIZACIÓN 3	AGENCIA DE VIAJES Y TRANSPORTES ESPECIALES TRAVESÍAS TOURS S.A. NIT: 900.011.258-5 R/L: DAVID LEAL CAICEDO	$ 390.000,00

De conformidad con los principios de Economía y Selección Objetiva que rigen la contratación estatal, y tras efectuar el análisis técnico y económico de las cotizaciones allegadas al proceso, se determina que la propuesta presentada por la empresa

Travesías Tours, por un valor mensual de $390.000, constituye el ofrecimiento más favorable para la Entidad.

La escogencia de este menor valor se fundamenta en los siguientes criterios técnicos y financieros:

1. **Cumplimiento Estricto de la Ficha Técnica:** Las tres empresas cotizantes garantizan la ejecución exacta del objeto a contratar, cumpliendo a cabalidad con las condiciones de capacidad, origen, destino y población beneficiada (transporte escolar para 10 niños en la ruta desde la Escuela de Guayabal hacia la Escuela Los Álamos y viceversa). Al existir estricta igualdad en las condiciones técnicas ofrecidas, el factor determinante para la selección es el precio.
2. **Eficiencia en la Asignación de Recursos:** La oferta de Travesías Tours representa la propuesta económica más baja del estudio de mercado, ubicándose $70.000 por debajo del promedio calculado ($460.000). Seleccionar esta alternativa garantiza la pluralidad y libre concurrencia en la validación de precios, al tiempo que materializa un ahorro efectivo y demostrable de los recursos públicos.
3. **Favorabilidad sin Detrimento de la Calidad:** El menor valor ofertado no obedece a precios artificialmente bajos, sino a la dinámica competitiva del sector transporte en la región. Por lo tanto, se asegura la prestación de un servicio idóneo bajo los estándares requeridos por la Entidad, maximizando la austeridad y la rentabilidad del gasto.

En consecuencia, al garantizar las condiciones técnicas exigidas y ofrecer el precio más competitivo, se recomienda adoptar el valor de $390.000 mensuales como referente para la adjudicación del servicio, asegurando así la transparencia y el uso eficiente del presupuesto estimado para este rubro.

7.1. PRESUPUESTO OFICIAL

La Entidad ha establecido el valor del presente objeto en **DIECIOCHO MILLONES TRESCIENTOS TREINTA MIL PESOS MONEDA C/TE ($ 18.330.000,00)** valor que incluye todos los descuentos municipales y nacionales de ley, el cual será ejecutado a monto agotable.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	VALOR DIARIO
1	TRANSPORTE ESCOLAR DE RUTA DESDE LA ESCUELA DE GUAYABAL HACIA LA ESCUELA LOS ÁLAMOS Y VICEVERSA	10 NIÑOS	$ 390.000

7.2. DEDUCCIONES Y CONTRIBUCIONES

Concepto / Contrato	Obra	Suministros	Servicios	Honorarios
Rete Fuente	2%	2.5% Declarante	4% Declarante	10% Declarante
		3.5% No Declarante	6% No Declarante	11% No Declarante.
Rete IVA	15% Si es responsable de IVA			
ICA	9-10 x mil	5-10 x mil	5-10 x mil	7-10 x mil
Pro Cultura	2%	2%	2%	2%
Pro Adulto Mayor	4%	4%	4%	4%
Pro Deporte	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%
Pro Justicia Familiar	2%	2%	2%	2%
Pro Hospital (HUEM)	2%	2%	2%	2%
Pro Universidad	1%	1%	1%	1%
Fondo Cuenta	5%	-----	-----	-----

Nota 1: Sólo están exentos de La Estampilla Justicia Familiar los contratos de prestación de servicios cuyo pago de honorarios mensual sea inferior a 10 SMLMV.

Nota 2: El impuesto de timbre aplica para contratos cuyo valor sea superior a 6.000 UVT.

8. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR

El presente estudio del sector, elaborado en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, permite concluir que el proceso contractual para la prestación del servicio de transporte escolar en favor de los estudiantes de primaria de la CER Palocolarado Sede Guayabal del municipio de Chinácota, Norte de Santander, cuenta con plena justificación jurídica, técnica, económica y presupuestal, y reúne las condiciones necesarias para ser adelantado bajo la modalidad de Mínima Cuantía.

Desde la perspectiva de la necesidad, el proceso responde a una situación de urgencia educativa concreta y debidamente documentada. La declaratoria de emergencia estructural de la sede Guayabal, ordenada por la Secretaría de Educación Departamental el 4 de noviembre de 2025, y la consecuente reubicación temporal de la institución a la vereda Honda Norte — sector Los Álamos — a 4 kilómetros de distancia, han generado una barrera de acceso que impide el desplazamiento de 10 estudiantes de familias de escasos recursos. El riesgo de deserción escolar manifestado formalmente por los padres de familia el 29 de enero de 2026 confiere a esta contratación un carácter imperativo y de interés superior, amparado en el artículo 67 de la Constitución Política,

la Sentencia T-425 de 2020 de la Corte Constitucional y la Ley 2023 de 2020, que reconoce el transporte escolar como condición de acceso al derecho fundamental a la educación en territorios con restricciones geográficas y económicas.

Desde la perspectiva económica, el entorno macroeconómico nacional es favorable para la ejecución del contrato. La economía colombiana registró un crecimiento del PIB del 2,6% en 2025, con el sector de transporte y almacenamiento aportando positivamente con una variación del 5,6% en el cuarto trimestre de 2024. La inflación anual a octubre de 2025 se ubicó en 5,51%, nivel que fue tenido en cuenta en la estimación presupuestal para asegurar precios acordes a la realidad del mercado. El desempleo nacional alcanzó el mínimo histórico de 8,2% en septiembre de 2025, indicando estabilidad en el mercado laboral que soporta la disponibilidad de operadores calificados. La TRM se fortaleció a COP $3.878 durante el período analizado, lo que no genera presiones adicionales sobre los costos del servicio dado su carácter enteramente doméstico.

Desde la perspectiva técnica, el sector transporte en Colombia atraviesa un proceso de modernización con avances en inteligencia artificial, electromovilidad y sistemas de transporte inteligente. No obstante, como se argumenta en la sección 2.2 del presente estudio, dichas tecnologías no resultan técnica ni operativamente viables para las condiciones rurales de Chinácota en la vigencia 2026, dado que las vías de acceso a las veredas son sin pavimentar, no existe infraestructura de carga eléctrica en el territorio, y la conectividad a internet en los sectores rurales objeto del contrato no está garantizada. En consecuencia, los requerimientos técnicos del proceso se orientan hacia estándares convencionales, adecuados a la geografía, la infraestructura vial y las capacidades operativas de los prestadores locales.

Desde la perspectiva jurídica y regulatoria, el proceso está plenamente encuadrado en el marco normativo vigente. La Ley 115 de 1994 y la Ley 715 de 2001 establecen la competencia y el sustento presupuestal del municipio para realizar este gasto con cargo al componente educativo del Sistema General de Participaciones. La Ley 1098 de 2006 impone obligaciones reforzadas de protección a los menores usuarios del servicio, las cuales se materializan en los requisitos de seguridad vehicular, pólizas y supervisión contemplados en los estudios previos. El Decreto 1082 de 2015 y la Ley 1474 de 2011 habilitan la modalidad de Mínima Cuantía dado que el presupuesto oficial de dieciocho millones trescientos treinta mil pesos ($18.330.000) no supera el 10% de la menor cuantía del Municipio de Chinácota. La Resolución 3028 de 2010 del Ministerio de Transporte establece las condiciones específicas de habilitación aplicables a los proponentes.

Desde la perspectiva comercial y de oferta, el mercado local y regional demuestra capacidad de respuesta suficiente para garantizar la pluralidad de oferentes. Se identificaron 41 proveedores históricos en la entidad, 29 operadores activos en Norte de Santander registrados en SECOP I y SECOP II, y un universo amplio de empresas MIPYME que conforman la totalidad del sector en el departamento. El estudio de mercado obtuvo tres cotizaciones válidas con valores diarios entre $390.000 y $510.000, siendo la propuesta de Agencia de Viajes y Transportes Especiales Travesías Tours S.A. la más favorable económicamente en condiciones de plena equivalencia técnica entre los cotizantes. Este valor fue adoptado como referente del presupuesto oficial, garantizando eficiencia en el gasto y ahorro efectivo de recursos públicos. No se identificaron alertas de precios artificialmente bajos que comprometan la calidad del servicio.

Desde la perspectiva financiera, el presupuesto oficial está debidamente soportado en cotizaciones de mercado, incorpora las deducciones y contribuciones de ley aplicables a contratos de servicios en el municipio de Chinácota, y será ejecutado a monto agotable conforme a la disponibilidad presupuestal de la vigencia 2026.

En síntesis, el presente análisis del sector confirma que existen las condiciones jurídicas, técnicas, económicas, presupuestales y de mercado necesarias para adelantar el proceso contractual bajo la modalidad de Mínima Cuantía. La contratación del servicio de transporte escolar no es un gasto discrecional sino una obligación constitucional y legal del Estado frente a una situación de vulnerabilidad documentada, que de no atenderse derivará en la vulneración del derecho fundamental a la educación de diez niños y niñas del sector rural del municipio de Chinácota.

9. PERSPECTIVA DEL RIESGO

De conformidad con el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, en el Pliego de Condiciones se deberán incluir la estimación, tipificación y asignación de riesgos previsibles que se deriven de la contratación, con el fin de establecer su distribución definitiva.

Se identifican dentro del presente proceso de contratación los siguientes riesgos que pueden afectar el equilibrio económico del contrato: Como en cualquier negocio, la propuesta presentada por quien decida participar en la contratación del asunto debe estar precedida de un análisis juicioso de las posibilidades y riesgos involucrados en la operación, teniendo en cuenta para el efecto, que la existencia de riesgos es connatural al negocio. Para una mejor determinación de los riesgos existentes es importante tener claro el concepto de riesgos como aquel daño potencial que puede surgir por un suceso

presente o futuro y puede generarse en el desarrollo de un contrato en cualquiera de sus etapas (precontractual, contractual)., el riesgo es la posibilidad de que un peligro pueda llegar a materializarse dentro de un período determinado, como también es la probabilidad de que un resultado esperado no ocurra, en el periodo de tiempo de ejecución del contrato y con las obligaciones del mismo.

El principio básico de asignación de riesgos consiste en que éstos deben ser asumidos por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos o administrarlos, consecuente con lo anterior, los riesgos que a continuación se mencionan, serán asumidos por la empresa que resulte adjudicataria del presente contrato. Es de precisar que dicha enumeración no es taxativa sino meramente enunciativa, por tanto, si se presenta algún riesgo o riesgos no enunciado(s), deberá seguir la regla general de que éstos deben ser asumidos por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos o administrarlos.

PROYECTADO / ELABORADO
 Firmado digitalmente por Javier Simón Castellanos Romero
Economista contratado

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
1	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	El vehículo asignado presenta falla mecánica y el contratista no dispone de reemplazo oportuno, suspendiendo el servicio de transporte escolar.	Los 10 estudiantes quedan sin acceso a la sede Los Álamos, retomando el riesgo de deserción escolar. Incumplimiento directo del objeto contractual.	3	3	6	ALTO	Acreditar disponibilidad de vehículo de respaldo o protocolo de contingencia con reemplazo en ≤2 horas desde el inicio del contrato. El supervisor verifica el cumplimiento desde la firma.	2	3	5	Moderado	Sí	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Registro diario del servicio	Diario
2	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Entidad y Contratista	Vías sin pavimentar entre Guayabal y Los Álamos presentan deterioro, inundaciones o bloqueos por deslizamiento en épocas de lluvia.	Interrupción del servicio en días de cierre vial. Inasistencia acumulada con riesgo de deserción escolar.	3	2	5	Moderado	Notificación al supervisor en ≤6 h ante cierre vial. Coordinación con Infraestructura municipal para mantenimiento preventivo. Días de inaccesibilidad comprobada no generan penalidad al contratista.	2	2	4	Moderado	Sí	Entidad y Contratista	Firma del contrato	Fin del contrato	Alertas IDEAM y reporte de vías	Permanente

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
3	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	Accidente vial durante el traslado de estudiantes en la ruta Guayabal–Los Álamos con posibles daños físicos, psicológicos o pérdida de vida de los menores.	Daños a la integridad de los menores. Responsabilidad civil y penal del contratista. Vulneración Ley 1098/2006. Responsabilidad concurrente de la entidad.	2	3	5	**Moderado**	Exigir póliza de RC extracontractual para transporte de menores. Verificar SOAT, RTM y licencia habilitada para transporte escolar. Visitas aleatorias de supervisión durante la ejecución.	1	3	4	**Moderado**	Sí	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Verificación documental y visitas aleatorias	Mensual
4	Específico	Interna y Externa	Ejecución	Operacional	Entidad	Suspensión del servicio por más de 2 días hábiles continuos —por cualquier causa— que provoque inasistencia repetida y retiro definitivo de los estudiantes.	Vulneración del derecho a la educación de los 10 menores (Art. 67 CP, Ley 115/1994, Sentencia T-425/2020). Agravamiento de la emergencia educativa.	2	3	5	**Moderado**	Activar mecanismos alternativos ante suspensiones >2 días hábiles, incluyendo contratación de respaldo por urgencia manifiesta. Registro diario de asistencia y reporte inmediato a Secretaría de Educación.	1	3	4	**Moderado**	Sí	Entidad / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Registro diario de asistencia al servicio	Diario

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
5	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	El conductor asignado presenta incapacidad médica o ausencia injustificada sin que el contratista designe reemplazo con las calificaciones requeridas.	Suspensión inmediata del servicio. Inasistencia de los estudiantes. Incumplimiento contractual.	2	2	4	**Moderado**	Identificar conductor suplente con mismos requisitos desde el inicio del contrato y presentarlo al supervisor. Activación del reemplazo en ≤2 h ante cualquier ausencia.	1	2	3	**Bajo**	Sí	Contratista	Firma del contrato	Fin del contrato	Verificación de disponibilidad del suplente	Ante cada ausencia
6	Específico	Interna y Externa	Precontractual	Operacional	Entidad	Ningún proponente presenta oferta válida en la invitación de Mínima Cuantía, obligando a declarar desierto el proceso.	Los 10 estudiantes continúan sin transporte, prolongando el riesgo de deserción documentado desde enero 2026. Necesidad de reiniciar el proceso.	2	3	5	**Moderado**	Amplia publicidad en SECOP II y comunicación directa a los 41 oferentes identificados. Condiciones sin barreras innecesarias. Ante desierta, activar contratación directa por urgencia manifiesta (Art. 42 Ley 80/1993).	1	2	3	**Bajo**	Sí	Entidad	Publicación del proceso	Adjudicación	Seguimiento al proceso en SECOP II	Etapa precontractual

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
7	Específico	Externa	Ejecución	Regulatorio	Contratista	El contratista no constituye o deja vencer las pólizas exigidas, dejando a los menores sin cobertura ante accidentes.	Desprotección de los menores. Incumplimiento Ley 1098/2006. Responsabilidad solidaria de la entidad por omisión en supervisión.	1	3	4	**Moderado**	Verificar vigencia de pólizas al inicio del contrato y mensualmente. Suspender pagos ante vencimiento hasta acreditar cobertura vigente.	1	2	3	**Bajo**	Sí	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Verificación mensual de pólizas	Mensual
8	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	El conductor incurre en conductas inapropiadas, negligentes o constitutivas de maltrato hacia los menores durante la prestación del servicio.	Daño físico, psicológico o moral a los niños. Responsabilidad penal y civil. Abandono del servicio por las familias. Violación Ley 1098/2006.	1	3	4	**Moderado**	Acreditar que el conductor no registra antecedentes por delitos contra menores. Canal de reporte habilitado para padres. Cambio inmediato del conductor ante reporte fundamentado.	1	2	3	**Bajo**	Sí	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Canal de reporte a padres de familia	Permanente

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
9	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Entidad y Contratista	Alteración del orden público (bloqueos, paros, conflicto) o desastres naturales que impidan la prestación del servicio en la zona rural de Chinácota.	Interrupción total o parcial del servicio. Posible fuerza mayor. Inasistencia de los estudiantes por causas no imputables a las partes.	3	3	6	ALTO	Notificación al supervisor en ≤6 h ante el evento. Coordinación con Alcaldía, Gobernación y autoridades. Días no prestados por fuerza mayor documentados sin penalidad. Monitoreo de alertas IDEAM y orden público.	2	3	5	Moderado	Sí	Entidad y Contratista	Firma del contrato	Fin del contrato	Alertas IDEAM y autoridades de orden público	Permanente
10	Específico	Interna	Ejecución	Regulatorio	Entidad	El supervisor no realiza seguimiento adecuado a las condiciones técnicas, de seguridad y calidad del servicio durante la ejecución.	Prestación del servicio en condiciones inadecuadas sin detección oportuna. Omisión en deber de vigilancia de contratos con población vulnerable.	2	2	4	Moderado	Designación formal del supervisor mediante acto administrativo. Bitácora con registro diario de la prestación del servicio. Visitas presenciales mínimo una vez por semana.	1	2	3	Bajo	Sí	Entidad / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Bitácora diaria de supervisión	Diario / Semanal

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
11	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	El servicio se presta en condiciones que no cumplen las especificaciones : vehículo en mal estado, impuntualidad reiterada o incumplimiento de condiciones de seguridad.	Insatisfacción de las familias y riesgo de abandono voluntario del servicio. Llegadas tardías que afectan el proceso educativo.	2	2	4	Moderado	Indicadores mínimos de calidad: puntualidad (tolerancia ≤10 min), vehículo limpio con cinturones funcionales. Documentar quejas y aplicar mecanismos de apremio ante incumplimientos reiterados.	1	2	3	Bajo	Moderada	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Registro de quejas y verificaciones	Semanal
12	Específico	Externa	Ejecución	Operacional	Contratista	El contratista no realiza aportes al sistema de seguridad social del conductor, generando riesgo de solidaridad laboral de la entidad.	Responsabilidad solidaria de la entidad. Posible abandono del conductor por falta de pago que afecte la continuidad del servicio.	1	2	3	Bajo	El supervisor verifica el pago de aportes a seguridad social como requisito previo a cada pago al contratista.	1	1	2	Bajo	Poco	Contratista / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Verificación con cada cuenta de cobro	Con cada pago

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
13	Específico	Externa	Ejecución	Regulatorio	Contratista	Modificaciones en normatividad tributaria o requerimientos técnicos para transporte escolar generan costos no previstos al momento de la oferta.	Posibles solicitudes de desequilibrio económico del contrato.	1	1	2	Bajo	El contratista asume cambios normativos previsibles al momento de la oferta. La entidad evalúa solicitudes de desequilibrio solo ante cambios sobrevinientes e imprevisibles.	1	1	2	Bajo	No significativa	Contratista	Firma del contrato	Fin del contrato	Seguimiento normativo	Según novedad
14	Específico	Interna	Financiero	Operacional	Entidad	Retrasos en el flujo de caja o demoras en aprobación de cuentas de cobro que impidan el pago oportuno al contratista.	Causación de intereses de mora (Art. 4 Ley 80/1993). Riesgo de interrupción del servicio ante falta de pago sostenida.	1	1	2	Bajo	Verificar CDP vigente antes del inicio del proceso. El ordenador del gasto priorizará el pago de este contrato dada la naturaleza de la necesidad y la población beneficiaria.	1	1	2	Bajo	Poco	Entidad	Firma del contrato	Fin del contrato	Seguimiento presupuestal	Mensual

N°	CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	A QUIÉN SE ASIGNA	DESCRIPCIÓN (¿Qué puede pasar?)	CONSECUENCIAS DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO	ANTES DEL TRATAMIENTO				TRATAMIENTO / CONTROLES A SER IMPLEMENTADOS	DESPUÉS DEL TRATAMIENTO				¿AFECTA LA EJECUCIÓN?	PERSONA RESPONSABLE	FECHA ESTIMADA DE INICIO	FECHA ESTIMADA DE FIN	MONITOREO Y REVISIÓN	
								PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA		PROB.	IMP.	VAL.	CATEGORÍA					¿CÓMO SE REALIZA?	PERIODICIDAD
15	Específico	Interna y Externa	Ejecución	Operacional	Entidad y Contratista	Decisiones de la Secretaría de Educación Departamental sobre la sede temporal de la CER Palocolarado generan necesidad de ampliar el plazo del contrato.	Desequilibrios presupuestales si la ampliación supera el CDP. Necesidad de adición contractual (Art. 40 Ley 80/1993).	2	2	4	Moderado	Seguimiento a decisiones de la Secretaría de Educación sobre la CER Palocolarado. Tramitar adición presupuestal y modificación contractual antes del vencimiento del plazo vigente.	1	1	2	Bajo	Moderada	Entidad / Supervisor	Firma del contrato	Fin del contrato	Seguimiento a decisiones Sec. Educación	Mensual

Escala de valoración:

- ALTO (V=6): Probabilidad alta + Impacto alto — requiere acción inmediata
- MODERADO (V=4 o 5): Requiere seguimiento periódico y controles específicos
- BAJO (V=2 o 3): Riesgo aceptable con controles de rutina

P = Probabilidad | I = Impacto | V = Valoración (P+I) | 1=Muy poco probable/Bajo | 2=Poco probable/Medio | 3=Posible/Alto