



## ANÁLISIS DE SECTOR

### SUBASTA INVERSA ELECTRONICA

**“PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL MEDIANTE EL SUMINISTRO DE VEHÍCULOS TIPO CAMIONETA A TODO COSTO (INCLUYE CONDUCTOR, COMBUSTIBLE, MANTENIMIENTO, SEGUROS Y DEMÁS INSUMOS), PARA GARANTIZAR EL APOYO LOGÍSTICO, OPERATIVO Y LA MOVILIDAD NECESARIA EN LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y SERVICIO DE APOYO INTEGRAL DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, EN EL MARCO DEL PROYECTO BPIN 2024004540020 EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER”**

**MAYO 2026**



## ANÁLISIS DE SECTOR

De acuerdo con lo señalado en el Numeral 7° del Artículo 25 de la Ley 80 de 1993, el Artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y el Artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015; la **GOBERNACIÓN DE NORTE DE SANTANDER**, presenta el Análisis de Sector para la Contratación que contribuye a **“PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL MEDIANTE EL SUMINISTRO DE VEHÍCULOS TIPO CAMIONETA A TODO COSTO (INCLUYE CONDUCTOR, COMBUSTIBLE, MANTENIMIENTO, SEGUROS Y DEMÁS INSUMOS), PARA GARANTIZAR EL APOYO LOGÍSTICO, OPERATIVO Y LA MOVILIDAD NECESARIA EN LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y SERVICIO DE APOYO INTEGRAL DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, EN EL MARCO DEL PROYECTO BPIN 2024004540020 EN EL DEPARTAMENTO NORTE DE SANTANDER”**

### 1. INTRODUCCIÓN

La función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la Entidad Estatal y obtener el mayor valor por el dinero público, por tanto, la Gobernación de Norte de Santander por medio de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, de acuerdo con lo contemplado por el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 (Deber de análisis de las Entidades Estatales), con la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector 2025 V3<sup>1</sup> y acorde a las recomendaciones y lineamientos de Colombia Compra Eficiente, desarrolla el presente estudio del sector, toda vez que resulta indispensable para estructurar un proceso contractual que materialice los principios de planeación, responsabilidad y transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993.

Con base en lo anterior, el siguiente análisis de sector constituye una herramienta técnica para la Entidad Estatal, que permite comprender las características del mercado del servicio requerido, identificar las condiciones de idoneidad y experiencia del proveedor a contratar, y establecer criterios objetivos para asegurar que una persona natural o jurídica esté en capacidad de desarrollar eficientemente el objeto del proceso de contratación.

Ahora bien, la Constitución Política de Colombia prevé en su artículo 2 como fines esenciales del Estado: “...servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación...”

Asimismo, el artículo 209 establece que la función administrativa debe estar al servicio del interés general y se desarrollará con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Estos principios, pilares del derecho administrativo, obligan a las autoridades públicas a coordinar sus actuaciones para garantizar el cumplimiento efectivo de los fines del Estado. En este contexto, las entidades territoriales como la Gobernación de Norte de Santander, y en particular la Secretaría de Seguridad Ciudadana, deben orientar su actuación institucional a salvaguardar el orden público, la seguridad ciudadana y el bienestar colectivo, promoviendo condiciones adecuadas para la gobernanza territorial y la convivencia pacífica.

<sup>1</sup> Guía para la Elaboración de Estudios del Sector 2025 V3 <https://short.do/djwIS5>



La Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Gobernación de Norte de Santander, en ejercicio de sus competencias constitucionales, legales y administrativas en materia de seguridad, convivencia ciudadana, articulación institucional y apoyo a la conservación del orden público en el territorio departamental, actúa como instancia de coordinación, seguimiento y acompañamiento a las acciones orientadas al fortalecimiento de la seguridad humana, la convivencia pacífica, la prevención de violencias, la atención territorial y la presencia institucional en los municipios del Departamento.

En desarrollo del Proyecto de Inversión Pública BPIN 2024004540020, denominado “Fortalecimiento institucional y servicio de apoyo integral como estrategia para la seguridad ciudadana en el Departamento de Norte de Santander”, la Entidad identifica la necesidad de contar con un servicio de transporte terrestre automotor especial que garantice la movilidad logística, administrativa y operativa requerida para el cumplimiento de las actividades propias de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, especialmente aquellas relacionadas con la articulación interinstitucional, el acompañamiento territorial, la asistencia a escenarios de coordinación en materia de seguridad y convivencia, el seguimiento a situaciones de orden público y la presencia institucional en los diferentes municipios del Departamento.

El Departamento de Norte de Santander presenta condiciones territoriales, geográficas, viales y de seguridad que exigen una capacidad de desplazamiento flexible, oportuna y permanente; la dinámica institucional de la Secretaría no se circunscribe exclusivamente a la ciudad capital ni a cabeceras municipales, sino que puede requerir desplazamientos hacia zonas urbanas, rurales, corregimientos, veredas, vías secundarias y terciarias, áreas de frontera y sectores de difícil acceso, en atención a la naturaleza de las funciones que desarrolla y a las necesidades que se derivan de la gestión territorial en materia de seguridad ciudadana.

En este contexto, el servicio de transporte requerido no corresponde a una necesidad ordinaria, estática o plenamente programable, si bien la Secretaría puede contar con agendas, cronogramas de visitas, reuniones institucionales, consejos de seguridad, mesas de trabajo, actividades de seguimiento y demás compromisos previamente establecidos, también debe responder a situaciones sobrevinientes que pueden requerir desplazamientos inmediatos o en horarios no convencionales, incluidos fines de semana, días no hábiles, horas nocturnas o de madrugada. Lo anterior exige contar con vehículos disponibles, adecuados y operativamente aptos para atender los requerimientos de movilidad que surjan durante la ejecución del proyecto.

La movilidad institucional constituye un componente esencial para garantizar la ejecución efectiva de las actividades de fortalecimiento institucional y servicio de apoyo integral previstas en el Proyecto BPIN 2024004540020. Sin un servicio de transporte adecuado, oportuno y con cobertura departamental, se afectaría la capacidad de la Secretaría para realizar seguimiento territorial, participar en espacios de coordinación interinstitucional, acompañar actividades en municipios priorizados, atender requerimientos derivados de situaciones de seguridad y convivencia, y cumplir las acciones orientadas a fortalecer la presencia institucional en el Departamento.

Por lo anterior, se requiere contratar la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial mediante el suministro de dos vehículos tipo camioneta doble cabina 4x4 a todo costo, incluyendo conductor, combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, peajes, parqueaderos, administración, gastos de operación, impuestos, revisiones técnico-mecánicas, documentos habilitantes y demás insumos necesarios para garantizar la prestación integral del servicio durante el plazo de ejecución contractual.



La exigencia de vehículos tipo camioneta doble cabina 4x4 se justifica en las condiciones propias del territorio departamental, caracterizado por la existencia de corredores rurales, vías secundarias y terciarias, zonas de difícil acceso, variaciones topográficas, trayectos intermunicipales extensos y sectores donde las condiciones de movilidad pueden variar por factores climáticos, viales o de seguridad. En consecuencia, la tipología vehicular requerida no obedece a una preferencia discrecional de la Entidad, sino a una necesidad técnica asociada a la seguridad, continuidad, idoneidad y eficacia del servicio.

Así mismo, la contratación del servicio a todo costo permite garantizar que la Entidad cuente con una solución integral de movilidad, sin asumir costos adicionales o variables durante la ejecución contractual. Esta estructura resulta necesaria porque, dada la naturaleza de las actividades de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, no es posible determinar con exactitud, desde la etapa de planeación, el número total de desplazamientos, los municipios específicos que serán atendidos, la frecuencia de los recorridos, los horarios de salida y retorno, ni los peajes o gastos asociados a cada trayecto. Por ello, resulta técnica y financieramente conveniente que el contratista asuma integralmente los costos de operación bajo una tarifa mensual, asegurando la disponibilidad del vehículo y evitando reclamaciones posteriores por conceptos no previstos.

La necesidad de transporte también se encuentra directamente relacionada con las condiciones de orden público y seguridad que se presentan en diferentes zonas del Departamento de Norte de Santander. La Secretaría de Seguridad Ciudadana debe contar con capacidad logística para apoyar la articulación con autoridades civiles, fuerza pública, organismos de seguridad, entidades territoriales, comunidades y demás actores institucionales vinculados con la gestión de la seguridad y la convivencia. Esta labor exige presencia en territorio y capacidad de desplazamiento hacia los municipios donde se desarrollen actividades del proyecto o donde se presenten situaciones que requieran acompañamiento institucional.

En consecuencia, la prestación del servicio debe garantizar cobertura en todo el Departamento de Norte de Santander, además requiere que los vehículos puedan ser utilizados conforme a la necesidad del servicio, tanto para desplazamientos programados como para requerimientos imprevistos, dentro de las actividades propias de la Secretaría y en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020. Esta condición resulta fundamental para asegurar que el contrato cumpla su finalidad pública y no se convierta en una herramienta limitada o insuficiente frente a las necesidades reales de la dependencia.

Desde el punto de vista jurídico, la contratación proyectada se enmarca en los principios de la función administrativa y de la contratación estatal, especialmente los de planeación, economía, responsabilidad, transparencia, eficacia y selección objetiva. La Entidad debe estructurar el proceso contractual de manera que el objeto, las obligaciones, las condiciones técnicas, el plazo, el presupuesto y la modalidad de selección respondan de forma coherente a la necesidad identificada. En ese sentido, el servicio de transporte terrestre automotor especial requerido debe contratarse bajo condiciones que aseguren idoneidad del prestador, habilitación legal para la prestación del servicio, disponibilidad operativa, cobertura territorial, cumplimiento de las normas de transporte y capacidad de atención durante el plazo contractual.

El servicio requerido tiene características técnicas uniformes y de común utilización, en la medida en que puede ser definido mediante especificaciones objetivas y comparables, tales como tipo de vehículo, tracción 4x4, modelo mínimo, capacidad, disponibilidad, conductor, combustible, seguros, mantenimiento, documentos habilitantes, cobertura territorial, condiciones de operación y demás requisitos técnicos necesarios para la prestación del servicio. Por tal razón, resulta procedente estructurar el proceso bajo la modalidad de selección abreviada mediante subasta inversa electrónica, conforme a lo previsto en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y las disposiciones aplicables del Decreto 1082 de 2015.

La modalidad de subasta inversa permite garantizar la selección objetiva del contratista, en tanto la Entidad define previamente las condiciones técnicas mínimas del servicio y habilita la competencia económica entre oferentes que cumplan los requisitos jurídicos, técnicos, financieros y de experiencia establecidos. De esta manera, se promueve la pluralidad de participantes, se optimiza el uso de los recursos públicos y se busca obtener la oferta más favorable para la Gobernación, sin sacrificar la calidad, seguridad, legalidad y oportunidad del servicio requerido.

La contratación del servicio de transporte terrestre automotor especial es, por tanto, necesaria, conveniente y proporcional frente a las actividades que debe desarrollar la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Su ejecución permitirá garantizar la movilidad del personal autorizado para el cumplimiento de actividades misionales y de apoyo institucional, facilitará el seguimiento territorial de las acciones del proyecto, fortalecerá la capacidad de articulación con los municipios y autoridades competentes, y contribuirá a la presencia efectiva de la Gobernación en el territorio departamental.

### 1.1 ASPECTOS GENERALES

La presente sección realiza un abordaje macroeconómico del sector relacionado con el objeto de contratación, detalla las especificaciones técnicas del objeto o servicio.

Ahora bien, conforme al objeto contractual se procede a identificar el sector y la rama de actividad relacionada de acuerdo a dos tipos de clasificaciones; por un lado, con base al Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) en el clasificador de bienes y servicios que dispone Colombia Compra Eficiente y por otro, según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) revisada y adaptada para Colombia por el DANE (ver tabla 1 y 2).

**Tabla 1.**

*Actividad económica (Código CIIU) relacionada con el objeto contractual*

CODIGO CIIU		
DIVISIÓN	GRUPO	CLASE
SECCIÓN H TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO		
49 Transporte terrestre; transporte por tuberías.	492 Transporte terrestre público automotor.	4921 Transporte de pasajeros.

Fuente: Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas Revisión 4 Adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C. Elaboración propia.

**Tabla 2.**

*Bienes y servicios relacionados con el objeto contractual*

CÓDIGO	PRODUCTO
78111800	Transporte de pasajeros por carretera
78111808	Alquiler de vehículos

Fuente: Clasificador de Bienes y Servicios – Colombia Compra Eficiente. Elaboración propia.

## 1.2 CONTEXTO ECONÓMICO

### 1.2.1. Comportamiento del sector

Para efectos de contextualizar el análisis económico asociado al presente proceso contractual, resulta pertinente examinar el comportamiento reciente del Valor Agregado Bruto (VAB) y su tasa de crecimiento a nivel nacional durante el periodo 2016 – 2025 IV, tal como se presenta en la Gráfica 1. En términos generales, la serie evidencia tres momentos claramente diferenciados: una fase de estabilidad previa a la pandemia (2016–2019), un choque abrupto en 2020, y un ciclo de recuperación seguido de desaceleración y consolidación entre 2021 y 2025.

Durante el periodo 2016–2019, el VAB mostró una tendencia creciente y relativamente estable, ubicándose en un rango aproximado entre 170.000 y 195.000 miles de millones de pesos. Las tasas de variación porcentual en estos años fueron moderadas y consistentes, oscilando en niveles bajos pero positivos, lo que refleja un entorno macroeconómico de crecimiento sostenido, sin episodios de alta volatilidad. Este comportamiento es coherente con una economía que avanzaba a ritmos prudentes, apoyada en la estabilidad de la demanda interna y condiciones externas relativamente favorables.

A partir del segundo trimestre de 2020 se observa la ruptura estructural más significativa de la serie. El impacto de la pandemia por COVID-19 generó una contracción abrupta de la actividad económica, evidenciada tanto en la caída del nivel del VAB como en una tasa de crecimiento que descendió a valores cercanos al –16%, constituyéndose en el punto más bajo del periodo analizado. Este choque afectó transversalmente los sectores productivos y marcó un hito en la dinámica económica reciente del país.

No obstante, durante 2021 se presenta un efecto rebote pronunciado; el VAB experimenta una recuperación acelerada, superando nuevamente los 200.000 miles de millones de pesos y alcanzando tasas de crecimiento superiores al 15% en algunos trimestres; este comportamiento responde a la reapertura económica, la normalización progresiva de las actividades productivas y el efecto estadístico derivado de la baja base comparativa de 2020; se trata de un crecimiento extraordinario, asociado más a la recuperación del terreno perdido que a una expansión estructural de largo plazo. En 2022 se mantiene un crecimiento positivo, aunque con una desaceleración gradual frente al repunte excepcional de 2021. En esa medida, el VAB continúa incrementándose en términos absolutos, pero las tasas de variación retornan a niveles más moderados, reflejando un proceso de ajuste y normalización macroeconómica. Durante 2023 y 2024 se consolida esta tendencia: el nivel del VAB se estabiliza por encima de los valores prepandemia, mientras que las tasas de crecimiento se ubican en rangos bajos pero positivos, coherentes con un escenario de menor dinamismo, influenciado por condiciones monetarias más restrictivas, ajustes en el consumo y moderación de la inversión.

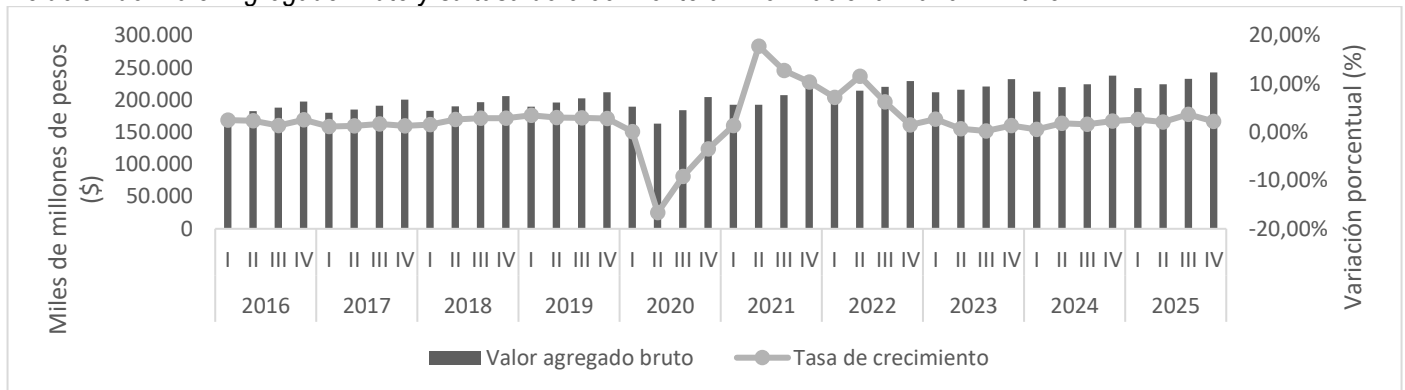
Finalmente, al cierre de 2025 (IV trimestre), la economía nacional exhibe un VAB en sus niveles más altos de toda la serie analizada, superando los 240.000 miles de millones de pesos. Sin embargo, la tasa de crecimiento muestra variaciones moderadas, sin picos extraordinarios, lo que indica una fase de consolidación y expansión controlada, lo que sugiere que la economía ha superado el ciclo de choque y rebote, entrando en una etapa de crecimiento más estable y estructural.

En síntesis, el periodo 2016–2025 IV evidencia una economía que, tras enfrentar una contracción histórica en 2020, logró recuperar y superar los niveles previos a la crisis, alcanzando máximos históricos en términos de Valor Agregado Bruto. Las variaciones actuales reflejan un entorno de estabilidad macroeconómica, con crecimiento moderado pero sostenido, lo cual

configura un contexto favorable para la ejecución de procesos contractuales, al estar respaldados por una base productiva consolidada y una dinámica económica que mantiene niveles históricamente altos de generación de valor agregado.

### Grafica 1.

Evolución del Valor Agregado Bruto y su tasa de crecimiento a nivel Nacional 2016 I – 2025 IV.



Fuente: elaboración propia. Cuentas nacionales – DANE.

La Gráfica 2 presenta la evolución del Valor Agregado Bruto (VAB) correspondiente al conjunto de actividades de comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida, durante el periodo 2016 I – 2025 IV. Este agregado sectorial, altamente dependiente del consumo, la movilidad y la dinámica empresarial, refleja con mayor intensidad los ciclos macroeconómicos observados a nivel nacional.

Entre 2016 y 2019, el sector exhibe una trayectoria relativamente estable, con una tendencia gradual de crecimiento. El VAB se ubica en un rango aproximado entre 30.000 y 38.000 miles de millones de pesos, acompañado de tasas de crecimiento moderadas y mayoritariamente positivas; este comportamiento evidencia un entorno económico equilibrado, caracterizado por niveles sostenidos de demanda interna, estabilidad en el comercio minorista y mayorista, y una dinámica constante en el transporte y los servicios asociados al turismo y la alimentación.

El año 2020 representa el punto de quiebre más significativo de la serie como consecuencia de las restricciones de movilidad, el cierre temporal de establecimientos comerciales, la reducción del transporte de pasajeros y la contracción del turismo durante la emergencia sanitaria por COVID-19, el sector experimenta una caída abrupta. En ese sentido, el VAB desciende de manera considerable y la tasa de crecimiento alcanza valores cercanos al -30%, constituyéndose en una de las contracciones más profundas dentro de los sectores intensivos en interacción social y movilidad física. Este impacto evidencia la alta elasticidad del sector frente a choques externos que afectan directamente la circulación de bienes y personas.

Durante 2021 se observa un proceso de recuperación acelerada, el VAB supera nuevamente los 40.000 miles de millones de pesos y la tasa de crecimiento registra picos cercanos al 40%, reflejando un efecto rebote derivado tanto de la reapertura económica como del restablecimiento progresivo del comercio, el transporte intermunicipal, el turismo y los servicios de alimentación. Este crecimiento extraordinario responde en buena medida a la baja base comparativa de 2020, más que a una expansión estructural permanente.

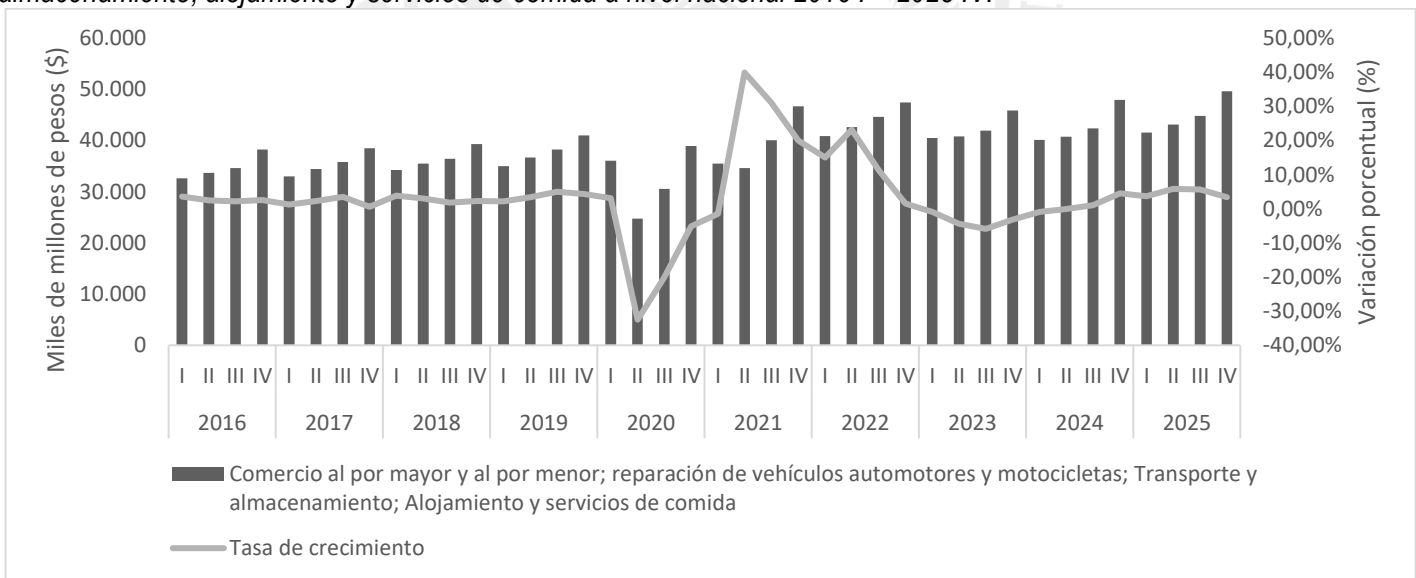
En 2022 se consolida la recuperación, aunque con una desaceleración natural del ritmo de crecimiento, el VAB mantiene niveles elevados, mientras que la tasa de variación retorna a rangos más moderados, coherentes con una economía que entra en fase de ajuste tras el repunte excepcional del año anterior. Durante 2023 se evidencia una moderación adicional, con tasas cercanas a cero o ligeramente positivas, lo que sugiere un entorno de menor dinamismo, posiblemente asociado a presiones inflacionarias, mayores tasas de interés y ajustes en el consumo de los hogares.

Finalmente, en 2024 y al cierre de 2025 IV, el sector muestra señales de estabilización y crecimiento moderado, el VAB se mantiene en niveles superiores a los observados antes de la pandemia, ubicándose en torno a los 45.000–48.000 miles de millones de pesos, mientras que las tasas de crecimiento se sitúan en rangos positivos pero contenidos, cercanos al 3%–6%, este comportamiento indica que el sector ha superado el ciclo de choque y rebote, entrando en una etapa de consolidación estructural, con una dinámica más estable y alineada con el desempeño general de la economía nacional.

En síntesis, la serie 2016–2025 IV evidencia que el comercio, el transporte y los servicios asociados son sectores altamente sensibles a los ciclos económicos, pero con una notable capacidad de recuperación. Actualmente operan en niveles de VAB históricamente altos, con variaciones moderadas que reflejan una fase de estabilidad y madurez, lo que configura un entorno sectorial favorable para procesos contractuales relacionados con actividades logísticas, comerciales y de servicios.

**Grafica 2.**

*Evolución del VAB Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida a nivel nacional 2016 I – 2025 IV.*



Fuente: elaboración propia. Cuentas nacionales – DANE.

De manera complementaria, la Gráfica 3 muestra la distribución porcentual del Valor Agregado Bruto (VAB) del agregado conformado por comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; y alojamiento y servicios de comida, durante el periodo 2016 I – 2025 IV. En términos generales, se observa

una composición sectorial estable, sin cambios estructurales significativos en la participación relativa de cada subsector.

El comercio y la reparación de vehículos mantiene la mayor participación dentro del agregado, concentrando de manera sostenida cerca del 45%–50% del VAB total. Este comportamiento reafirma su papel como componente principal del sector, al estar directamente vinculado con la dinámica del consumo y la actividad empresarial.

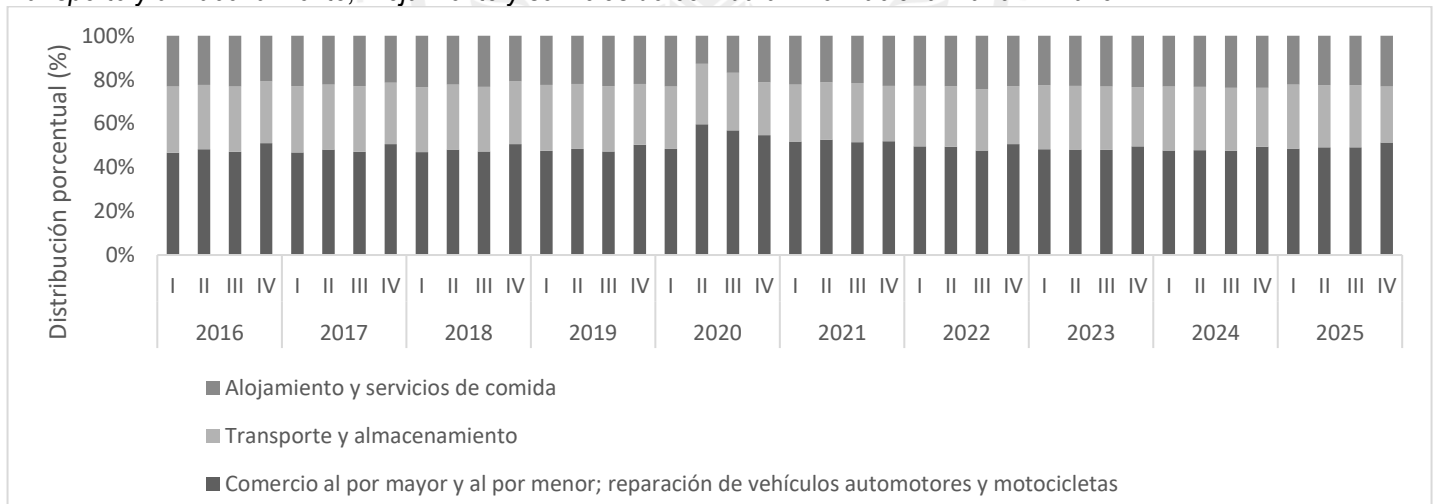
El subsector de transporte y almacenamiento conserva una participación intermedia, cercana al 25%–30%, con variaciones leves a lo largo de la serie. Su estabilidad evidencia el carácter estructural de las actividades logísticas como soporte del comercio y la distribución de bienes a nivel nacional.

Por su parte, alojamiento y servicios de comida representa el componente de menor participación, aproximadamente entre el 20% y el 25%, registrando una leve reducción en 2020 asociada a las restricciones de movilidad y afectación del turismo, seguida de una recuperación progresiva desde 2021 y una posterior estabilización.

En conjunto, la gráfica evidencia que, pese al choque económico de 2020, la estructura interna del sector se ha mantenido equilibrada, sin alteraciones sustanciales en su composición, lo que refleja resiliencia y capacidad de adaptación frente a escenarios adversos.

**Gráfica 3.**

*Distribución del VAB de la Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida a nivel nacional 2016 I – 2025 IV.*



Fuente: elaboración propia. Cuentas nacionales – DANE.

La Gráfica 4 evidencia la evolución del VAB del sector Transporte y Almacenamiento entre 2016 I y 2025 IV, mostrando una tendencia de crecimiento sostenido antes de la pandemia, una fuerte contracción en 2020 y una recuperación significativa a partir de 2021.

Entre 2016 y 2019, el sector presentó un comportamiento estable y creciente, con tasas de variación moderadas, reflejando



una dinámica favorable de las actividades de transporte, logística y almacenamiento.

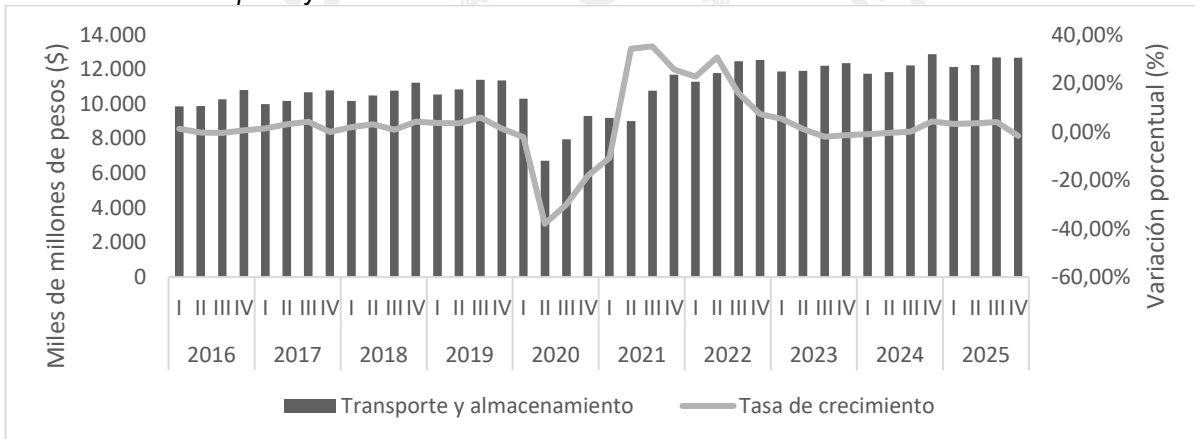
En 2020 se registra la mayor caída de la serie, con una contracción cercana al -40 %, asociada a las restricciones de movilidad y la disminución de la actividad económica durante la emergencia sanitaria.

A partir de 2021, el sector muestra una recuperación acelerada, alcanzando nuevamente niveles prepandemia y registrando tasas de crecimiento elevadas. Posteriormente, entre 2022 y 2025, el VAB se estabiliza en niveles históricamente altos, con variaciones más moderadas.

En conclusión, la gráfica demuestra que el sector Transporte y Almacenamiento superó el choque de 2020 y se encuentra en una fase de consolidación, lo que permite evidenciar un mercado activo y con capacidad operativa para atender servicios de transporte terrestre especial.

#### Grafica 4.

Distribución del VAB de Transporte y Almacenamiento a nivel nacional 2016 I – 2025 IV.



Fuente: elaboración propia. Cuentas nacionales – DANE.

#### 1.2.2. Precios

La Gráfica 5 presenta la variación porcentual anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC) en Colombia para el período comprendido entre 2016 y 2025, con corte al mes de octubre, con base en información del DANE. Este indicador permite analizar el comportamiento de la inflación y su incidencia sobre los costos asociados a bienes y servicios, entre ellos los relacionados con el mercado inmobiliario y los contratos de arrendamiento. Entre los años 2016 y 2019, la inflación muestra una tendencia descendente y relativamente estable, pasando de 5,75% en 2016 a 3,80% en 2019. Este comportamiento refleja un entorno macroeconómico de control inflacionario, con variaciones moderadas en el nivel general de precios, lo que favoreció la estabilidad de los costos y una mayor previsibilidad en las obligaciones contractuales de largo plazo.

En 2020 se registra una caída significativa del IPC, alcanzando un nivel de 1,61%, asociado a la desaceleración económica derivada de la pandemia, la reducción del consumo y la disminución de la demanda agregada. Este escenario generó un contexto de baja presión inflacionaria, aunque acompañado de incertidumbre económica generalizada. A partir de 2021, la

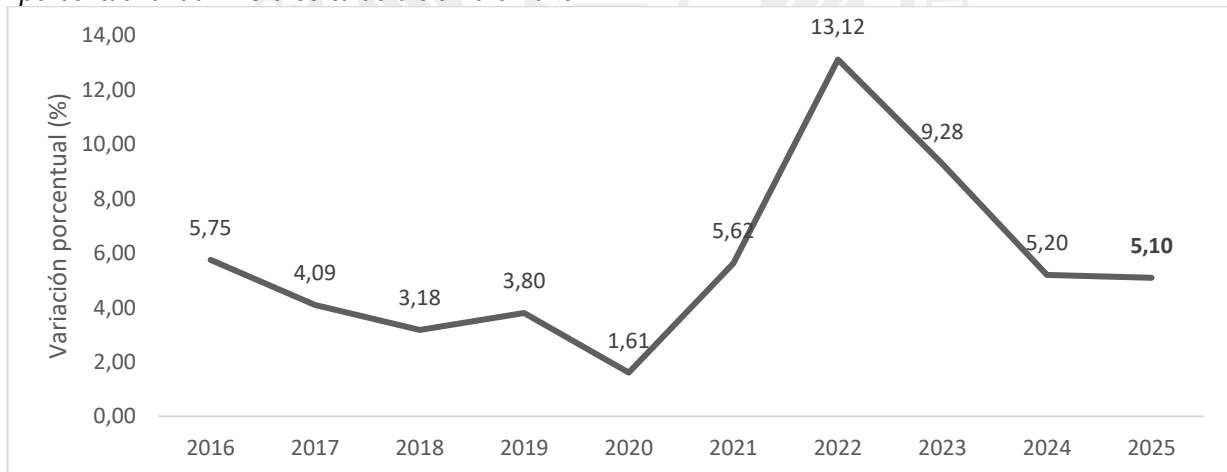
inflación retoma una senda ascendente, con una variación del 5,62%, reflejando el proceso de reactivación económica, el aumento de la demanda y los ajustes en los precios de bienes y servicios. Esta tendencia se intensifica en 2022, año en el cual el IPC alcanza su punto máximo del período analizado, con una variación anual de 13,12%, evidenciando presiones inflacionarias significativas asociadas a factores internos y externos, como el encarecimiento de insumos, disrupciones en cadenas de suministro y choques internacionales.

Durante 2023 se observa una desaceleración gradual de la inflación, con una variación anual de 9,28%, lo que indica el inicio de un proceso de ajuste y corrección de las presiones inflacionarias acumuladas. Esta tendencia descendente continúa en 2024, cuando el IPC se ubica en 5,20%, y se consolida en 2025 con un nivel cercano al 5,10%, mostrando una convergencia progresiva hacia rangos más consistentes con la estabilidad macroeconómica.

Desde la perspectiva del estudio del sector, la evolución del IPC evidencia que, si bien el período reciente estuvo marcado por un choque inflacionario excepcional, el comportamiento más reciente muestra una normalización gradual del nivel de precios. Este contexto es relevante para la contratación de arrendamientos, en la medida en que el IPC suele utilizarse como referencia para la actualización de cánones, permitiendo estimar de forma razonable los ajustes futuros y reducir la incertidumbre financiera para la entidad contratante.

### Grafica 5.

Variación porcentual anual IPC a corte de diciembre 2025.



Fuente: Elaboración propia - DANE

Para la determinación del valor de referencia del presente proceso contractual, se adelantó un estudio de mercado en observancia de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, el cual establece la obligación de realizar un análisis del sector que permita identificar condiciones técnicas, económicas y comerciales que respalden la estimación presupuestal del objeto a contratar.

En cumplimiento de lo anterior, se publicó la Solicitud de Información a Proveedores No. SSC-SIP-003-2026 en la plataforma SECOP II, con el propósito de invitar al mercado a presentar propuestas económicas relacionadas con los bienes requeridos y así contar con insumos objetivos para la estructuración financiera del proceso.



Una vez vencido el término establecido para la recepción de observaciones y cotizaciones a través del mecanismo inicialmente dispuesto por la Entidad, se verificó que no se recibieron propuestas ni manifestaciones económicas por dicho medio, registrándose un total de cero (0) cotizaciones.

En atención a lo anterior, y con el fin de garantizar la suficiencia del análisis económico, la trazabilidad del estudio de mercado y la adecuada determinación del presupuesto oficial, la Entidad procedió a complementar la solicitud de información mediante requerimientos remitidos vía correo electrónico a potenciales proveedores del servicio de transporte terrestre automotor especial.

Como resultado de dicha gestión, se recibieron tres (3) cotizaciones, las cuales fueron revisadas en función de su correspondencia con las condiciones técnicas requeridas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, esto es, suministro de vehículos tipo camioneta 4x4 a todo costo, incluyendo conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes, parqueaderos, administración y demás costos directos e indirectos asociados a la prestación integral del servicio.

Las cotizaciones obtenidas fueron consolidadas y comparadas con el propósito de establecer un valor de referencia razonable, objetivo y acorde con las condiciones del mercado, sirviendo de soporte para la determinación del presupuesto oficial del presente proceso contractual.

**Tabla 3.**

*Cotizaciones para el presente proceso.*

#	Ítem	Descripción	UNIDAD DE MEDIDA	COT 1	COT 2	COT 3	PRECIO PROMEDIO UNITARIO INCLUIDO IVA, ESTAMPILLAS Y GRVAMENES ADICIONALES(\$)
1	Camioneta Doble cabina 04 PASAJEROS GASOLINA Y/O ACPM Y/O GAS Modelo 2026 Placa de servicio público	Servicio de transporte de pasajeros especial en CAMIONETA a todo costo, entre los cuales se entiende incluidos gastos de combustible, mantenimiento y conductor, para apoyar el cumplimiento de los diferentes programas y proyectos y garantizar el desplazamiento de los funcionarios a las diferentes zonas del departamento.	Mes	\$ 13.200.000	\$ 15.500.000	\$ 12.700.000	\$ 13.800.000

**Tabla 4.**

*Presupuesto oficial para el presente proceso.*

#	Item	Descripción	CANTIDAD DE MESES	CANTIDAD DE CAMIONETAS	PRECIO PROMEDIO UNITARIO INCLUIDO IVA, ESTAMPILLAS Y GRVAMENES ADICIONALES	PRECIO TOTAL INCLUIDO IVA, ESTAMPILLAS Y GRVAMENES ADICIONALES
1	Camioneta Doble cabina 04 PASAJEROS GASOLINA Y/O ACPM Y/O GAS Modelo 2026 Placa de servicio público	Servicio de transporte de pasajeros especial en CAMIONETA a todo costo, entre los cuales se entiende incluidos gastos de combustible, mantenimiento y conductor, para apoyar el cumplimiento de los diferentes programas y proyectos y garantizar el desplazamiento de los funcionarios a las diferentes zonas del departamento.	6	2	\$ 13.800.000	\$ 165.600.000

Como se puede observar de la tabla anterior, La Secretaría de Seguridad Ciudadana orientó la fijación del valor del proceso de contratación, por medio del correspondiente estudio de mercado, el cual, se basó en la consulta de precios de servicio de transporte especial. Esto se fundamentó en la recepción de cotizaciones que empresas, que normalmente proveen estos insumos y servicios, y que de manera potencial pueden satisfacer la necesidad contenida en la parte técnica de los estudios previos; siempre en conformidad con el objeto contractual de la respectiva compra pública, y con los lineamientos necesarios para la valoración objetiva del proceso, en aplicación de los principios rectores de la Contratación Estatal.

En ese sentido, aplicando el procedimiento descrito se obtuvo como resultado que el valor estimado para la presente contratación corresponde a la suma de **CIENTO SESENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS MIL PESOS M.C/TE (\$ 165.600.000)** incluidos todos los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, gravámenes, retenciones y contribuciones necesarios para la ejecución del contrato.

A lo descrito, es pertinente aclarar que los Impuestos y retenciones que surjan del presente contrato, corren por cuenta del Contratista, la Gobernación de Norte de Santander hará las retenciones del caso y cumplirá con las obligaciones fiscales que ordene la ley.

ESTAMPILLAS ORDENANZA 0018 DEL 2025	
CONCEPTO	DESCUENTO
ESTAMPILLA HOSPITAL ERAZMO MEOZ (MAYOR A 2 SMLV)	2%
ESTAMPILLA PRODESARROLLO SOBRE PAGOS A TESORERIA	1%
ESTAMPILLA PROFRONTERIZO SOBRE PAGOS A TESORERIA	1%
ESTAMPILLA PROANCIANO SOBRE PAGOS A TESORERIA	3%
ESTAMPILLA PROCULTURA DEPARTAMENTAL	1%
ESTAMPILLA PRODESARROLLO ACADEMICA Y CIENTIFICA	1%
ESTAMPILLA PRODEPORTE DEPARTAMENTAL	2,5%



ESTAMPILLA PRO-ELECTRIFICACION RURAL (MAYOR A 2,1 SMMLV)	1%
--	----

**1.3 DETALLES TÉCNICOS**

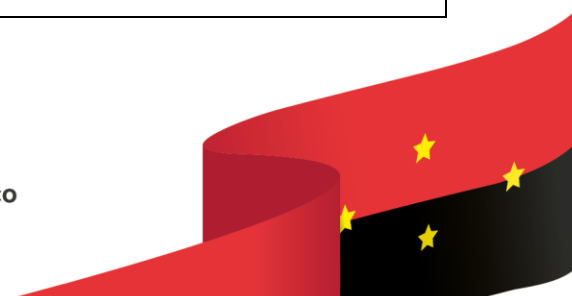
**1.3.1. Condiciones técnicas del objeto**

LA GOBERNACIÓN DE NORTE DE SANTANDER por medio de la SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, da a conocer las Especificaciones Técnicas requeridas dentro del objeto que se pretende contratar:

**Tabla 5.**  
*Especificaciones técnicas de las camionetas doble cabina 4x4*

ESPECIFICACIÓN	CARACTERÍSTICAS
COMBUSTIBLE	GASOLINA Y/O ACPM Y/O GAS
VEHICULOS REQUERIDOS	Dos Camionetas Doble cabina
NUMERO DE PASAJEROS	04 PASAJEROS
MODELOS	2026
PLACA	Placa de servicio público
ADICIONALES	El servicio de transporte a todo costo, entre los cuales se entiende incluido el servicio de conducción, peajes, parqueo, combustible, mantenimiento, rodamiento, seguros, remuneración y prestaciones sociales legales del conductor, y demás gastos que el servicio genere
COPIA DE DOCUMENTOS Y/O PERMISOS VIGENTES	TARJETA DE OPERACIÓN – Servicio Especial
	LICENCIA DE TRANSITO
	SOAT – TECNOMECANICA – TODO RIESGO
	SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL
	FORMATO FICHA TECNICA POR VEHICULO
	FORMATO RUNT
	CERTIFICADO ULTIMO MANTENIMIENTO

CARACTERÍSTICA	ESPECIFICACIÓN MÍNIMA EXIGIDA
TIPO DE VEHÍCULO	Camioneta, Doble Cabina, 4 puertas.
MODELO (AÑO)	2026.





CARACTERÍSTICA	ESPECIFICACIÓN MÍNIMA EXIGIDA
TRACCIÓN	4x4 con bajo (Transfer Case con accionamiento manual o electrónico).
MOTORIZACIÓN	Turbo Diesel Intercooler (Tecnología Euro VI o superior).
POTENCIA / TORQUE	Mínimo 145 HP / Mínimo 400 Nm.
CILINDRAJE	1.900 cc en adelante.
CAPACIDAD DE CARGA	Mínimo 800 Kg en el platón.
ALTURA AL PISO	Mínimo 210 mm (medido desde el punto más bajo del chasis).
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Frenos ABS+EBD, Control de Estabilidad (ESC/ESP), mínimo 6 Airbags.
LLANTAS	Tipo All-Terrain (A/T) de alta resistencia para terreno mixto.
PROTECCIONES	Protector de platón (Duraliner), Carpa Plana de lona o cubierta rígida, y Ski Plate (protección de cárter).

Tabla 6.

Perfiles conductores

CRITERIO	REQUISITO MÍNIMO	SOPORTE DE VERIFICACIÓN
FORMACIÓN ACADÉMICA	Bachiller.	Diploma o Acta de Grado.
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	Categoría C1 o superior (vigente y sin	Consulta SIMIT / RUNT.



CRITERIO	REQUISITO MÍNIMO	SOPORTE DE VERIFICACIÓN
	multas pendientes).	
<b>EXPERIENCIA LABORAL</b>	Mínimo tres (3) años como conductor de vehículos tipo camioneta doble cabina 4x4 o de transporte especial, vinculados al oferente u oferentes plurales por al menos 06 meses en nómina directa.	Certificaciones laborales.
<b>EXPERIENCIA ESPECÍFICA</b>	Experiencia comprobable en conducción por la red vial de Norte de Santander (zonas rurales y urbanas).	Certificaciones o declaración.
<b>APORTES SEGURIDAD SOCIAL</b>	Copia de Aportes Parafiscales del oferente donde enuncie cada conductor con planilla paga de los últimos (6) seis meses a la fecha de publicación de la presente propuesta.	Planillas de pago parafiscales.
<b>ANTECEDENTES</b>	Certificados antecedentes que muestre que el conductor no tiene multas y/o sanciones por infracciones de tránsito, disciplinario y/o penal con una vigencia no mayor a 30 días contados a partir del cierre del proceso.	Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación, Antecedentes judiciales Policía Nacional, antecedentes Medidas Correctivas, también Certificación del SIMIT.
<b>CAPACITACIÓN ADICIONAL</b>	Certificación que realice los cursos con máximo un año de haberse realizado de: - Primeros auxilios. - Manejo de extintores: control de incendios. - Seguridad vial manejo defensivo. - Mecánica básica.	Certificado de entidad idónea.

Ver las obligaciones del contratista en el Estudio Previo.

## 1.4 ÁMBITO REGULATORIO

### 1.4.1 Regulación del mercado del servicio

La normativa vigente aplicable al objeto del presente proceso se enmarca en el régimen constitucional, legal, reglamentario y sectorial que regula la contratación estatal, la adquisición de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización, la selección abreviada mediante subasta inversa, la verificación de instrumentos de agregación de demanda y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. En este contexto, el marco normativo principal está constituido por:

- La Constitución Política de Colombia, en especial el artículo 209, el cual consagra los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad como fundamentos de la función administrativa. Estos principios orientan la actuación contractual de la Gobernación de Norte de Santander, en la medida en que el proceso debe estructurarse de manera que permita satisfacer, de forma eficiente, transparente y oportuna, la necesidad de movilidad logística, operativa e institucional de la Secretaría de Seguridad Ciudadana en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020.
- La Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, especialmente en lo relacionado con los principios de transparencia, economía y responsabilidad, así como con el deber de las entidades estatales de adelantar procesos contractuales orientados al cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados. En aplicación de esta norma, la Entidad debe garantizar que el contrato responda de manera real y suficiente a la necesidad identificada, asegurando condiciones de idoneidad, oportunidad, cobertura, eficiencia y adecuada administración de los recursos públicos.
- La Ley 1150 de 2007, particularmente el literal a) del numeral 2 del artículo 2, que regula la modalidad de selección abreviada para la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización. Esta modalidad resulta aplicable al presente proceso, toda vez que el servicio de transporte terrestre automotor especial requerido puede definirse mediante especificaciones técnicas objetivas, homogéneas y comparables, tales como tipo de vehículo, tracción 4x4, modelo mínimo, capacidad, conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes, parqueaderos, disponibilidad operativa, cobertura territorial, documentos habilitantes y demás condiciones necesarias para la prestación integral del servicio.
- El Decreto 1082 de 2015, en lo pertinente a la planeación contractual, estudios y documentos previos, análisis del sector, estimación del presupuesto oficial, determinación y justificación de requisitos habilitantes, estimación y asignación de riesgos, publicidad del proceso, estructuración del pliego de condiciones y reglas aplicables a la selección abreviada para bienes y servicios de características técnicas uniformes. Así mismo, este decreto regula la subasta inversa como mecanismo de selección cuando el bien o servicio puede ser estandarizado y comparado principalmente por precio, previa verificación del cumplimiento de los requisitos habilitantes y condiciones técnicas mínimas establecidas por la Entidad.

- La Ley 1474 de 2011, en lo relacionado con los mecanismos de prevención de la corrupción, responsabilidad en el manejo de recursos públicos, deber de planeación, control de la gestión contractual y protección del patrimonio público. Esta norma refuerza la obligación de estructurar procesos contractuales con soportes técnicos, económicos y jurídicos suficientes, que permitan justificar adecuadamente la necesidad, la modalidad de selección, el presupuesto oficial, los requisitos habilitantes, las condiciones técnicas mínimas y la idoneidad del futuro contratista.
- El Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, y las demás normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, en cuanto regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. En virtud de este régimen sectorial, el contratista que resulte seleccionado deberá encontrarse legalmente habilitado para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial y cumplir con las exigencias propias de la modalidad, incluyendo habilitación vigente, tarjeta de operación, documentos del vehículo, revisión técnico-mecánica, seguros obligatorios y contractuales, vinculación legal del conductor, cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, condiciones de seguridad, mantenimiento y operación de los vehículos, y demás requisitos exigibles por la autoridad competente.

Adicionalmente, el proceso se enmarca en el Proyecto de Inversión Pública BPIN 2024004540020, denominado “Fortalecimiento institucional y servicio de apoyo integral como estrategia para la seguridad ciudadana en el Departamento de Norte de Santander”, mediante el cual la Secretaría de Seguridad Ciudadana requiere garantizar la movilidad institucional necesaria para desarrollar actividades de articulación interinstitucional, seguimiento territorial, acompañamiento a municipios, coordinación en materia de seguridad y convivencia ciudadana, apoyo logístico y operativo, atención de requerimientos programados o sobrevinientes y presencia institucional en zonas urbanas, rurales y de difícil acceso del Departamento.

El objeto contractual consiste en prestar el servicio de transporte terrestre automotor especial mediante el suministro de vehículos tipo camioneta 4x4 a todo costo, incluyendo conductor, combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, peajes, parqueaderos, administración, gastos de operación y demás insumos necesarios para garantizar la movilidad requerida por la Secretaría de Seguridad Ciudadana. En consecuencia, no se trata de un simple alquiler de vehículos, sino de la prestación integral de un servicio público de transporte especial, sujeto al cumplimiento de la normativa sectorial aplicable y a la acreditación de idoneidad jurídica, técnica, operativa y administrativa por parte del contratista.

De conformidad con lo anterior, la modalidad aplicable corresponde a la selección abreviada mediante subasta inversa electrónica, en los términos del literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y las disposiciones reglamentarias del Decreto 1082 de 2015. Esta modalidad resulta procedente por cuanto el servicio requerido puede ser definido mediante condiciones técnicas uniformes, objetivas y comparables, y porque permite que la competencia económica se realice entre oferentes que previamente acrediten el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las condiciones mínimas exigidas por la Entidad.

El proceso competitivo garantiza pluralidad de oferentes, transparencia, selección objetiva, eficiencia del gasto público y escogencia de la oferta más favorable para la Gobernación de Norte de Santander. Así mismo, permite exigir que los proponentes cuenten con habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial,



experiencia específica, capacidad operativa, disponibilidad de vehículos tipo camioneta 4x4, cobertura territorial en el Departamento y capacidad para prestar el servicio a todo costo, con conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes y demás componentes necesarios para su adecuada ejecución.

En consecuencia, el presente proceso se sujetará al marco constitucional del artículo 209 de la Constitución Política, a la Ley 80 de 1993, a la Ley 1150 de 2007, al Decreto 1082 de 2015, al Decreto 310 de 2021, a la Ley 1474 de 2011, al Decreto 1079 de 2015 y a las demás normas concordantes que regulan la contratación estatal y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. Todo ello con el fin de garantizar que los recursos públicos se destinen de manera adecuada a la contratación de un servicio integral de transporte que permita satisfacer la necesidad de movilidad, apoyo logístico y operación territorial de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Gobernación de Norte de Santander, en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020.

## JUSTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La Gobernación de Norte de Santander, a través de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, requiere contratar el servicio de transporte terrestre automotor especial mediante el suministro de vehículos tipo camioneta doble cabina 4x4 a todo costo, incluyendo conductor, combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, peajes, parqueaderos, administración, gastos de operación y demás insumos necesarios para garantizar la movilidad institucional, logística y operativa requerida en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020.

La necesidad contractual se deriva de las funciones misionales de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, dependencia que tiene a su cargo actividades asociadas al fortalecimiento institucional, la articulación territorial, el seguimiento a situaciones de seguridad y convivencia ciudadana, el acompañamiento a escenarios de coordinación interinstitucional y la atención de requerimientos operativos que pueden presentarse en cualquiera de los municipios del Departamento Norte de Santander. En tal sentido, el servicio de transporte no constituye un simple apoyo administrativo ordinario, sino un medio logístico necesario para garantizar presencia institucional, oportunidad de respuesta y movilidad efectiva en un territorio con condiciones geográficas, viales, sociales y de orden público que exigen disponibilidad permanente y cobertura integral.

En cumplimiento del principio de planeación, la Entidad verificó la existencia y vigencia del **Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II**, identificado como **CCENEG-068-01-2022 / CCE-144-2023**, dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en la Tienda Virtual del Estado Colombiano. Esta verificación se realiza conforme al artículo 2.2.1.2.1.2.9 del Decreto 1082 de 2015, según el cual, en la etapa de planeación, la Entidad debe verificar si existe un Acuerdo Marco de Precios vigente con el cual pueda satisfacer la necesidad identificada.

No obstante, la existencia formal de un Acuerdo Marco de Precios no desplaza el deber de la Entidad de verificar si dicho instrumento satisface material, técnica, territorial, económica y operativamente la necesidad específica que se pretende atender; la obligatoriedad de acudir a los Acuerdos Marco de Precios debe interpretarse de manera armónica con los principios de transparencia, economía, responsabilidad, planeación, selección objetiva, eficacia y cumplimiento de los fines estatales, previstos en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. En ese sentido, la utilización del Acuerdo Marco resulta procedente cuando el catálogo permite atender de manera completa la necesidad pública; pero no cuando, como ocurre en el presente caso, el análisis de planeación evidencia limitaciones que comprometen la cobertura, la oportunidad, la eficiencia del gasto y la adecuada ejecución del objeto contractual.

El presente análisis no desconoce la existencia ni utilidad general de los Acuerdos Marco de Precios como instrumentos de agregación de demanda. Por el contrario, parte de su revisión expresa y documentada. Sin embargo, concluye que, para este caso concreto, el Acuerdo Marco no satisface integralmente la necesidad pública identificada, por las siguientes razones articuladas entre sí: i) inexistencia de una unidad de medida mixta compatible con la operación real del servicio; ii) imposibilidad de determinar con exactitud los peajes y costos variables asociados a los desplazamientos; iii) diferencia económica sustancial entre los valores obtenidos en la Tienda Virtual del Estado Colombiano y las cotizaciones del mercado local; y iv) cobertura territorial insuficiente frente a los municipios que deben ser atendidos por la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Estas circunstancias fueron advertidas en el documento base de justificación elaborado por la Entidad y se desarrollan a continuación como soporte integral de la decisión contractual.

### **i) Inexistencia de una unidad de medida mixta compatible con la operación real del servicio**

El Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II clasifica el servicio de campero/camioneta doble cabina 4x4 en unidades de medida diferenciadas según la zona de prestación del servicio. Para el caso de la zona aplicable, el catálogo contempla unidades tales como Mes Zona Urbana, Mes Zona Rural y Mes Zona Dificil Acceso, de la siguiente manera:

<b>Código</b>	<b>Modalidad</b>	<b>Zona</b>	<b>Segmento</b>	<b>Nivel de servicio</b>	<b>Vehículo</b>	<b>Unidad</b>
CI-Z9-EM-N2-V7-MU	Vehículos con motor de combustión interna	9	Empresarial	2	Campero/camioneta 4x4	Mes Zona Urbana
CI-Z9-EM-N2-V7-MR	Vehículos con motor de combustión interna	9	Empresarial	2	Campero/camioneta 4x4	Mes Zona Rural
CI-Z9-EM-N2-V7-MDA	Vehículos con motor de combustión interna	9	Empresarial	2	Campero/camioneta 4x4	Mes Zona Dificil Acceso

Esta estructura puede resultar adecuada para necesidades previamente delimitadas territorialmente, en las que la Entidad conozca con certeza si el servicio se prestará exclusivamente en una zona urbana, en una zona rural o en una zona de difícil acceso. Sin embargo, no corresponde a la realidad operativa de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Gobernación de Norte de Santander.

La necesidad de la Secretaría no se agota en desplazamientos urbanos ni rurales ordinarios, ni puede limitarse anticipadamente a una categoría única de operación. El servicio requerido debe permitir que los vehículos sean utilizados, durante el mismo periodo de ejecución contractual, en zonas urbanas, rurales, intermunicipales, corregimientos, veredas, vías secundarias y terciarias, zonas de frontera y sectores de difícil acceso, de acuerdo con la agenda institucional y con las situaciones sobrevinientes que se presenten en materia de seguridad y convivencia ciudadana. Esta condición genera una necesidad de transporte de carácter mixto, flexible e integral, que no se encuentra reflejada de manera suficiente en la segmentación rígida del catálogo.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana debe atender actividades programadas y no programadas. Si bien pueden existir cronogramas de visitas, mesas de trabajo, consejos de seguridad, actividades de fortalecimiento institucional o acompañamientos territoriales previamente definidos, también pueden presentarse eventos imprevistos que exijan

desplazamientos inmediatos hacia diferentes municipios o zonas del departamento. En contextos de seguridad ciudadana y orden público, la movilidad institucional no siempre es previsible, pues depende de factores externos como alteraciones de convivencia, requerimientos de articulación con fuerza pública, alertas territoriales, acompañamiento a comunidades, reuniones extraordinarias o situaciones que demanden presencia institucional oportuna.

Por esa razón, la unidad de medida no puede ser entendida como un aspecto meramente tarifario. En este caso, la unidad de medida define el alcance operativo del servicio y, por tanto, incide directamente en la capacidad de la Entidad para satisfacer su necesidad. Si la Gobernación selecciona una unidad urbana, podría verse limitada para ordenar desplazamientos rurales o de difícil acceso. Si selecciona una unidad rural, podría generar discusiones sobre desplazamientos urbanos o de carácter mixto. Y si selecciona una unidad de difícil acceso, aunque es la alternativa más amplia dentro del catálogo, no resuelve integralmente la ausencia de una unidad que permita combinar libremente los diferentes escenarios de operación sin restricciones o controversias durante la ejecución.

Desde el punto de vista jurídico, el principio de planeación exige que la Entidad estructure el proceso contractual conforme a la necesidad real que pretende satisfacer, y no que ajuste artificialmente dicha necesidad a una unidad de medida que no refleja su operación. La jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que la planeación contractual exige estudios previos serios, completos y suficientes, orientados a asegurar que el contrato pueda ejecutarse de manera adecuada y cumpla la finalidad pública perseguida. En consecuencia, si desde la etapa precontractual se advierte que la unidad de medida del Acuerdo Marco no permite atender integralmente la dinámica real del servicio, la Entidad no solo puede, sino que debe adoptar una alternativa contractual que responda de manera más adecuada a la necesidad identificada.

En este sentido, la decisión de apartarse del Acuerdo Marco se justifica porque la Secretaría requiere un servicio de transporte especial con disponibilidad y cobertura mixta en todo el departamento, sin que sea técnicamente posible predeterminar, durante la etapa de planeación, la proporción exacta de desplazamientos urbanos, rurales o de difícil acceso. La subasta inversa electrónica permite estructurar una ficha técnica propia en la que se defina expresamente que el servicio deberá prestarse en cualquiera de las zonas del Departamento Norte de Santander, bajo una tarifa mensual integral a todo costo, sin segmentaciones que limiten la operación institucional.

## **ii) Imposibilidad de determinar con exactitud los peajes y costos variables asociados a los desplazamientos**

El segundo elemento que afecta la aplicabilidad del Acuerdo Marco corresponde a los peajes y demás costos variables asociados a los desplazamientos. El Departamento Norte de Santander cuenta con corredores viales en los que existen peajes ubicados en diferentes sectores, incluyendo rutas de conexión intermunicipal, vías principales, accesos al área metropolitana de Cúcuta y trayectos hacia municipios del departamento. En una contratación ordinaria, con rutas fijas y recorridos previamente determinados, podría ser viable estimar de manera exacta el costo mensual de peajes. Sin embargo, la necesidad de la Secretaría de Seguridad Ciudadana no se estructura sobre rutas permanentes, repetitivas o plenamente previsibles.



SOLICITUD DE COTIZACIÓN									
Acuerdo Marco de Transporte de Pasajeros II									
Nombre de la Entidad	Gobernación de Norte de Santander		NIT	800103927					
Dirección de la Entidad	Av 5 esquina entre calle 13 y 14 Cúcuta		Correo electrónico	contratacionseguridad2025@gmail.com					
Ubicación	Dpto	N. DE SANTANDER	Municipio	CUCUTA	Teléfono de contacto	3006515729			
Nombre funcionario comprador	GEORGE EDISON QUINTERO MEDINA		Número de solicitud de Información (RFI)	RFI-000					
Especificaciones de la Solicitud de Cotización									
Modalidad	Vehículos con motor de combustión interna	Zona	9	Segmento	Empresarial	Nivel de Servicio	2	Peajes	

La Entidad no puede conocer con certeza, al momento de adelantar la planeación, cuántos desplazamientos se realizarán mensualmente, hacia qué municipios, por cuáles corredores viales, en qué horarios, con qué frecuencia ni bajo qué condiciones operativas. La Secretaría puede requerir desplazamientos por agenda institucional, pero también por situaciones imprevistas relacionadas con seguridad, convivencia, alteraciones del orden público, acompañamiento a reuniones extraordinarias, articulación interinstitucional o atención territorial. Esta imposibilidad de predicción exacta hace que el costo de peajes no pueda ser tratado como un componente fijo calculable con precisión absoluta desde el inicio.

En este contexto, la exigencia de estructurar el servicio a todo costo resulta indispensable; la Entidad necesita que el contratista asuma integralmente los costos asociados a la prestación del servicio, incluidos peajes, combustible, conductor, mantenimiento, seguros, parqueaderos, administración y demás gastos necesarios para garantizar la disponibilidad y operación de los vehículos. De esta manera, se evita trasladar a la Gobernación riesgos operativos no previstos, reclamaciones posteriores, cobros adicionales por desplazamientos no estimados o discusiones contractuales derivadas de la frecuencia o destino de los recorridos.

La dificultad no radica en la existencia de peajes como tal, sino en la imposibilidad técnica de asociarlos a una ruta mensual fija. La Secretaría de Seguridad Ciudadana requiere que el servicio esté disponible para responder a necesidades territoriales variables, algunas programadas y otras sobrevinientes. Por ello, una estructura contractual que pretenda calcular de forma previa y cerrada todos los peajes puede resultar insuficiente, especialmente si el servicio debe cubrir municipios ubicados en diferentes subregiones del departamento o zonas con condiciones cambiantes de movilidad.

El principio de economía, previsto en la Ley 80 de 1993, exige que los procesos contractuales se estructuren de manera eficiente, evitando trámites, cargas o configuraciones que puedan generar mayores costos, reprocesos o ineficiencias durante la ejecución contractual. A su vez, el principio de responsabilidad impone a los servidores públicos el deber de adelantar una planeación suficiente y de abstenerse de celebrar contratos que, por su diseño, puedan generar controversias o no atender adecuadamente la necesidad pública. Los principios de transparencia, economía y responsabilidad rigen las actuaciones contractuales de las entidades estatales conforme al artículo 23 de la Ley 80 de 1993.

Por lo anterior, resulta jurídicamente más sólido estructurar un proceso de subasta inversa en el que la Entidad establezca de manera expresa que el valor ofertado debe incluir todos los costos asociados a la operación, incluidos peajes y demás gastos variables, bajo el entendido de que el contratista debe contar con la capacidad logística, financiera y operativa para cubrir desplazamientos en todo el Departamento Norte de Santander. Esta alternativa permite trasladar el riesgo operativo al contratista en condiciones claras, objetivas y conocidas desde la presentación de la oferta, evitando ambigüedades durante la ejecución.

En consecuencia, la imposibilidad de determinar con exactitud los peajes no es una debilidad de la planeación, sino una característica propia de la necesidad institucional. Precisamente por ello, la Entidad debe diseñar una contratación que absorba dicha variabilidad mediante una tarifa integral mensual, en lugar de acudir a una herramienta que no refleja plenamente la dinámica real de desplazamientos ni permite ajustar el servicio a la cobertura total requerida.

**iii) Diferencia económica sustancial entre los valores obtenidos en la Tienda Virtual del Estado Colombiano y las cotizaciones del mercado local**

El tercer elemento determinante corresponde al análisis económico. La Entidad realizó la simulación correspondiente en la Tienda Virtual del Estado Colombiano para el servicio requerido, obteniendo un valor mensual de **\$22.403.573,71** por camioneta. Por su parte, el estudio de mercado adelantado con proveedores locales arrojó un valor mensual de **\$13.800.000** por camioneta, a todo costo, incluyendo conductor, combustible, peajes, mantenimiento, seguros, administración y demás gastos necesarios para la prestación integral del servicio.

Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente		RESUMEN DE COTIZACIÓN							
Acuerdo Marco de Transporte de Pasajeros II									
Version: 31 Fecha: 13/04/2026									
Especificaciones de la Solicitud de Cotización									
Item	Código	Vehículo	Unidad de tiempo	Cantidad de tiempo	Cantidad de vehículos	Número pasajeros	Descripción detallada del lugar de partida y destino	Valor Unitario	Valor Unitario + gravámen
1	CI-29-EM-A12-V7-MDA	Camperol/camioneta 4x4	Mes Zona Difícil Acceso	7	2	4	Cúcuta a los municipios de Norte de Santander	\$ 19.603.127,00	\$ 22.403.573,71

#	Item	Descripción	UNIDAD DE MEDIDA	COT 1	COT 2	COT 3	PRECIO PROMEDIO* UNITARIO INCLUIDO IVA, ESTAMPILLAS Y GRVAMENES ADICIONALES	PRECIO MENSUAL TVEC INCLUIDO IVA, ESTAMPILLAS Y GRVAMENES ADICIONALES	DIFERENCIA ENTRE MERCADO LOCAL Y TVEC
1	Camioneta Doble cabina 4x4 04 PASAJEROS GASOLINA Y/O ACPM Y/O GAS Modelo 2026 Placa de servicio público	Servicio de transporte de pasajeros especial en CAMIONETA a todo costo, entre los cuales se entiende incluidos gastos de combustible, mantenimiento y conductor, para apoyar el cumplimiento de los diferentes programas y proyectos y garantizar el desplazamiento de los funcionarios a las diferentes zonas del departamento.	Mes	\$ 13.200.000	\$ 15.500.000	\$ 12.700.000	\$ 13.800.000	\$ 22.403.574	-\$ 8.603.574

\* Con el fin de determinar un valor de referencia ajustado a las condiciones reales del mercado, se realizó el análisis de las cotizaciones obtenidas para la prestación del servicio de transporte especial en camioneta a todo costo. A partir de estas cotizaciones, se calculó el valor promedio del mercado, el cual asciende a \$13.800.000, resultado de la media aritmética de los valores ofertados.



La diferencia económica entre ambos valores es sustancial. El valor mensual obtenido en la Tienda Virtual supera en **\$8.603.573,71** el valor mensual identificado en el mercado local por cada camioneta. Esto representa un incremento aproximado del **62,34 %** frente al valor cotizado localmente. Al proyectar esta diferencia sobre la necesidad total de la Entidad, consistente en dos camionetas durante siete meses, el valor estimado mediante la Tienda Virtual ascendería aproximadamente a **\$313.650.031,94**, mientras que el valor obtenido a partir de cotizaciones locales asciende a **\$193.200.000**, coincidente con el presupuesto oficial disponible. La diferencia total aproximada sería de **\$120.450.031,94**.

Esta diferencia no puede ser considerada marginal, accidental o irrelevante. Por el contrario, constituye un elemento objetivo de análisis dentro de la etapa de planeación contractual, pues acudir al Acuerdo Marco bajo las condiciones simuladas implicaría superar el presupuesto disponible o reducir la necesidad contractual, afectando la finalidad pública del proyecto. En cualquiera de esos escenarios, la Entidad se vería enfrentada a una alternativa inconveniente: contratar menos cobertura de la requerida, disminuir el plazo, reducir la cantidad de vehículos o asumir un costo superior sin una ventaja técnica proporcional.

La selección objetiva no se satisface únicamente con acudir a un instrumento agregado de compra. La selección objetiva exige escoger la alternativa más favorable a la Entidad y a los fines que esta busca, considerando factores técnicos, económicos, jurídicos y operativos. La Ley 1150 de 2007 prevé la selección abreviada como modalidad orientada a garantizar la eficiencia de la gestión contractual en aquellos casos en los que las características del objeto permiten adelantar procedimientos simplificados. En el presente caso, la subasta inversa permite que proveedores habilitados compitan bajo especificaciones técnicas uniformes, con cobertura integral y con una estructura de costos ajustada al mercado regional.

La menor cotización del mercado local no debe interpretarse automáticamente como un precio artificialmente bajo. Para llegar a esa conclusión sería necesario demostrar que el valor ofertado no permite cubrir los costos directos e indirectos del servicio o que compromete la calidad y continuidad de la prestación. En este caso, las cotizaciones locales indican expresamente que el valor mensual incluye los componentes esenciales del servicio: vehículo tipo camioneta doble cabina 4x4, conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes y demás costos asociados. En consecuencia, la diferencia puede explicarse razonablemente por condiciones propias del mercado regional, tales como operación local, disponibilidad de vehículos en el territorio, conocimiento de rutas, menores costos de alistamiento, menores tiempos muertos, menor intermediación y capacidad efectiva para operar en municipios donde el Acuerdo Marco presenta limitaciones.

Desde el punto de vista de la eficiencia del gasto, la contratación estatal no puede orientarse a pagar un mayor valor cuando existe evidencia objetiva de que el mercado ofrece una alternativa técnicamente equivalente o superior, con mayor cobertura y menor costo. El principio de economía obliga a optimizar los recursos públicos y a maximizar la relación costo-beneficio, siempre que se garantice la calidad, idoneidad y legalidad de la prestación.

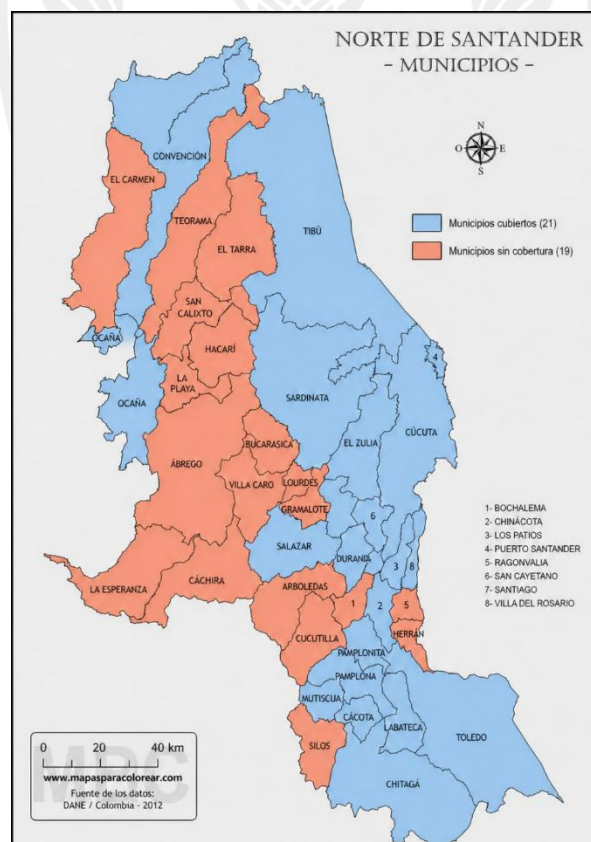
#### **iv) Cobertura territorial insuficiente frente a los municipios que deben ser atendidos por la Secretaría de Seguridad Ciudadana**

El cuarto elemento, y uno de los más relevantes para soportar la decisión, corresponde a la cobertura territorial; la necesidad de la Secretaría de Seguridad Ciudadana tiene alcance departamental, esto significa que el servicio debe estar disponible para atender desplazamientos en cualquiera de los municipios del Departamento Norte de Santander, de acuerdo con la programación institucional y con las situaciones sobrevinientes que puedan presentarse en materia de seguridad, convivencia y orden público.

Del análisis realizado por la Entidad se evidencia que el Acuerdo Marco no ofrece cobertura en la totalidad de los municipios del departamento. Según la verificación efectuada, el instrumento cubre únicamente **21 de los 40 municipios**, lo que equivale al **47,5 %** de la cobertura territorial requerida, dejando por fuera **19 municipios**, equivalentes al **52,5 %** de los municipios del Departamento Norte de Santander. Esta situación impide concluir que el Acuerdo Marco satisfaga integralmente la necesidad identificada.

La cobertura parcial es incompatible con el objeto contractual proyectado, la Secretaría no requiere transporte únicamente para municipios con cobertura dentro del catálogo, sino para apoyar actividades de fortalecimiento institucional, presencia territorial, seguimiento, articulación y respuesta operativa en todo el departamento. En consecuencia, una alternativa contractual que deje sin cobertura más de la mitad de los municipios no satisface la necesidad pública, genera riesgo de contratación incompleta y puede afectar directamente la ejecución de las actividades asociadas al Proyecto BPIN 2024004540020.

La situación se agrava si se tiene en cuenta que Norte de Santander presenta condiciones territoriales y de orden público que hacen indispensable contar con movilidad flexible y oportuna. La necesidad de presencia institucional puede surgir precisamente en municipios apartados, rurales, fronterizos o con mayores complejidades de acceso, que no necesariamente coinciden con los municipios incluidos en el Acuerdo Marco. En materia de seguridad ciudadana, la falta de cobertura no es un aspecto menor, pues puede traducirse en incapacidad de respuesta logística frente a situaciones que exijan desplazamiento institucional.



Aunque el Acuerdo Marco prevé que, para municipios no incluidos, la Entidad pueda tomar como referencia el municipio con conexión de infraestructura vial más cercana, dicha regla no resuelve la necesidad concreta de la Gobernación. Esta fórmula puede ser funcional para necesidades ordinarias o programables, pero resulta insuficiente cuando se requiere disponibilidad real en todo el departamento, capacidad de reacción, desplazamiento a zonas rurales y atención de situaciones no previsibles. Además, la Entidad ha identificado casos en los que el municipio cercano con conexión vial tampoco cuenta con cobertura efectiva dentro del Acuerdo Marco o no garantiza una solución operativa idónea para el desplazamiento requerido.

La contratación pública debe orientarse al cumplimiento de los fines estatales y a la satisfacción efectiva de la necesidad pública. Por ello, no basta con una cobertura aproximada, indirecta o parcial. La Entidad requiere certeza contractual de que el proveedor seleccionado podrá prestar el servicio en todos los municipios del Departamento Norte de Santander, sin restricciones derivadas del catálogo, sin discusiones sobre municipios no cubiertos y sin necesidad de acudir a contrataciones adicionales que fragmenten la necesidad.

Acudir al Acuerdo Marco en estas condiciones podría generar riesgos contractuales y administrativos. En primer lugar, podría obligar a la Entidad a contratar servicios complementarios para los municipios no cubiertos, con el consecuente riesgo de fragmentación de la necesidad. En segundo lugar, podría limitar la movilidad institucional a zonas incluidas en el catálogo, afectando la finalidad del contrato. En tercer lugar, podría generar mayores costos y tiempos de respuesta, al depender de municipios cercanos o de soluciones indirectas para atender zonas no cubiertas. Y, en cuarto lugar, podría comprometer la ejecución del proyecto, al impedir que la Secretaría disponga de vehículos con cobertura integral durante el plazo contractual.

En ese sentido, la cobertura insuficiente del Acuerdo Marco no es una diferencia menor de alcance, sino una incompatibilidad sustancial frente a la necesidad de la Entidad. La Gobernación requiere contratar un servicio que garantice disponibilidad en la totalidad del Departamento Norte de Santander, mientras que el Acuerdo Marco solo cubre parcialmente el territorio. Por esta razón, la subasta inversa electrónica permite estructurar una obligación clara para el futuro contratista: prestar el servicio de transporte especial, a todo costo, con disponibilidad 24/7 y cobertura en todos los municipios del departamento, conforme a los requerimientos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

## 2. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATEGICO

En concordancia con lo dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, la Gobernación de Norte de Santander adopta el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE, versión 3.0) como marco metodológico para el desarrollo del presente estudio de sector. Este modelo constituye una herramienta esencial para planear las adquisiciones públicas con criterios de eficiencia, transparencia y valor por dinero, asegurando que la contratación responda efectivamente a las necesidades institucionales y a los fines del Estado.

El MAE permite estructurar la planeación contractual a partir de tres fases secuenciales: análisis de la oferta, análisis de la demanda y estrategia de compra.

## 2.1 ANALISIS DE LA OFERTA

La Imagen 1 presenta información del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de Colombia Compra Eficiente, relacionada con los proveedores y contratos registrados en Norte de Santander bajo la codificación UNSPSC 781118, correspondiente a servicios de transporte de pasajeros por carretera, para el periodo 2020–2026.

La información evidencia un mercado territorialmente activo y con pluralidad de oferentes, toda vez que se identifican 167 proveedores que han participado en contrataciones asociadas a esta codificación, con un total de 1.504 contratos celebrados y un valor acumulado de contratación de aproximadamente \$212,14 mil millones. Estos datos permiten concluir que en el Departamento existe una dinámica contractual relevante en materia de servicios de transporte, lo cual soporta la posibilidad de adelantar un proceso competitivo con concurrencia efectiva de interesados.

El comportamiento reflejado en la gráfica muestra que, aunque algunos proveedores concentran mayores valores de contratación y número de contratos, también existe una base amplia de operadores con experiencia en el sector. Esta situación es favorable para la Entidad, en la medida en que permite estructurar un proceso de selección que promueva pluralidad, competencia y comparación objetiva de ofertas, sin depender exclusivamente de un único operador o de un mercado restringido.

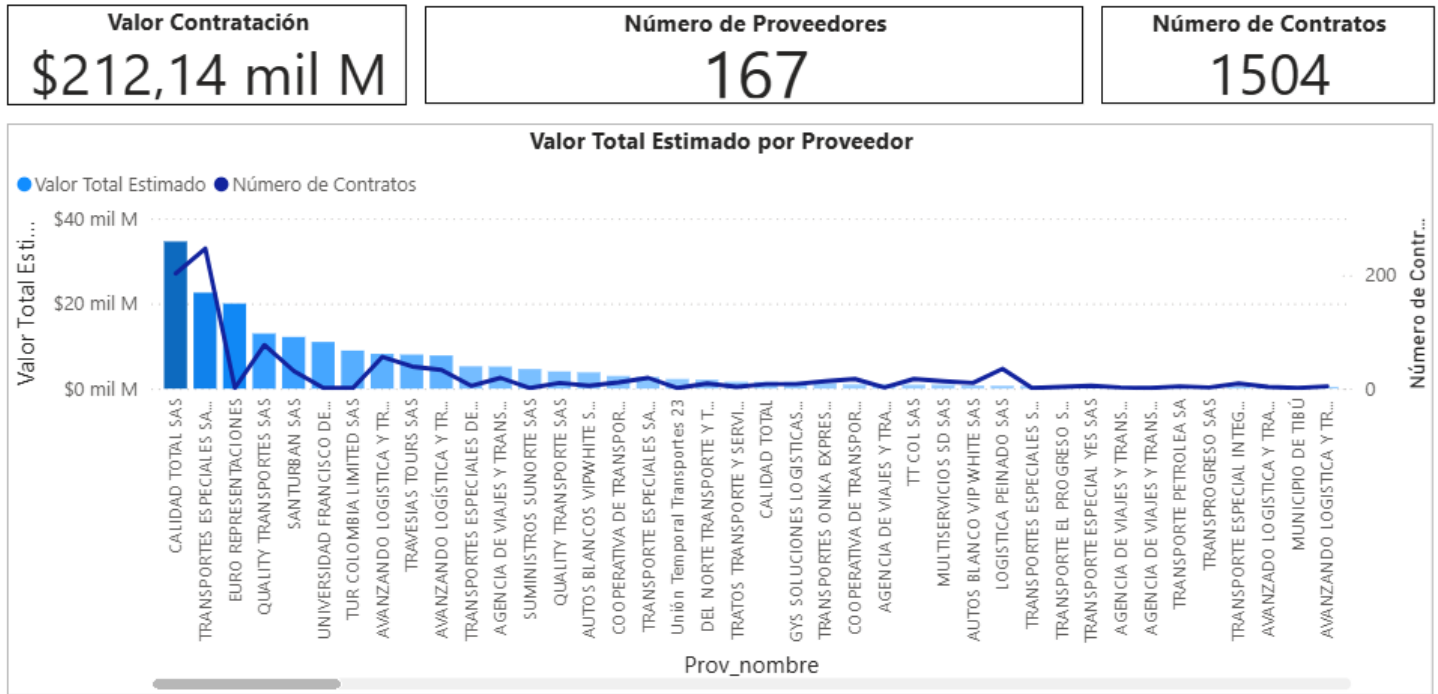
Desde la perspectiva del estudio del sector, la existencia de 1.504 contratos asociados al código analizado demuestra que los servicios de transporte han sido recurrentemente contratados en el territorio, lo cual permite inferir disponibilidad de oferta, experiencia previa de proveedores y capacidad del mercado para atender necesidades públicas similares. Así mismo, el número de proveedores identificados evidencia que la Entidad puede acudir a un proceso competitivo abierto, como la selección abreviada mediante subasta inversa, con expectativa razonable de participación.

Para el presente proceso, esta información resulta relevante porque respalda la decisión de estructurar una contratación independiente para el servicio de transporte terrestre automotor especial mediante camionetas doble cabina 4x4 a todo costo. La amplitud del mercado local permite considerar que existen proveedores con capacidad para prestar el servicio en condiciones competitivas, especialmente cuando la necesidad exige cobertura territorial, disponibilidad operativa, conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes y demás costos incluidos.

En conclusión, la Imagen 2 permite sustentar que el mercado de servicios de transporte en Norte de Santander cuenta con antecedentes contractuales suficientes, pluralidad de proveedores y volumen significativo de contratación pública. Por tanto, existe un entorno favorable para adelantar una selección abreviada mediante subasta inversa electrónica, orientada a obtener mejores condiciones económicas y técnicas para la Gobernación de Norte de Santander, garantizando la selección objetiva, la eficiencia del gasto y la satisfacción integral de la necesidad de movilidad de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

**Imagen 1.**

*Proveedores y cantidad de contratos realizados en Norte de Santander con la codificación 781118 para el periodo 2020-2026 (A corte de Abril)*



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) – Colombia Compra Eficiente

La Imagen 2 presenta el valor total estimado por modalidad de selección en Norte de Santander, para la codificación analizada, durante lo corrido de la vigencia 2026. La información permite identificar que la contratación asociada a estos servicios se ha desarrollado principalmente a través de modalidades competitivas, con un valor total estimado cercano a \$25,74 mil millones, frente a una participación marginal de la contratación directa, que registra aproximadamente \$0,15 mil millones.

Dentro de las modalidades competitivas, se observa una participación relevante de la selección abreviada mediante subasta inversa, la cual concentra el mayor valor estimado dentro del grupo analizado. También se evidencian valores asociados a licitación pública, mínima cuantía y otras formas de selección abreviada, lo que demuestra que el mercado de estos servicios ha sido atendido principalmente mediante procesos abiertos y concursenciales.

Este comportamiento resulta relevante para el presente estudio, toda vez que evidencia que, en lo corrido de 2026, la contratación de servicios asociados al código analizado en Norte de Santander ha tenido una orientación predominante hacia mecanismos de competencia, especialmente la subasta inversa. Esto respalda la procedencia de estructurar el presente proceso bajo la modalidad de selección abreviada mediante subasta inversa electrónica, en la medida en que el servicio requerido puede definirse mediante condiciones técnicas uniformes y comparables, permitiendo que el factor económico sea objeto de competencia entre oferentes previamente habilitados.

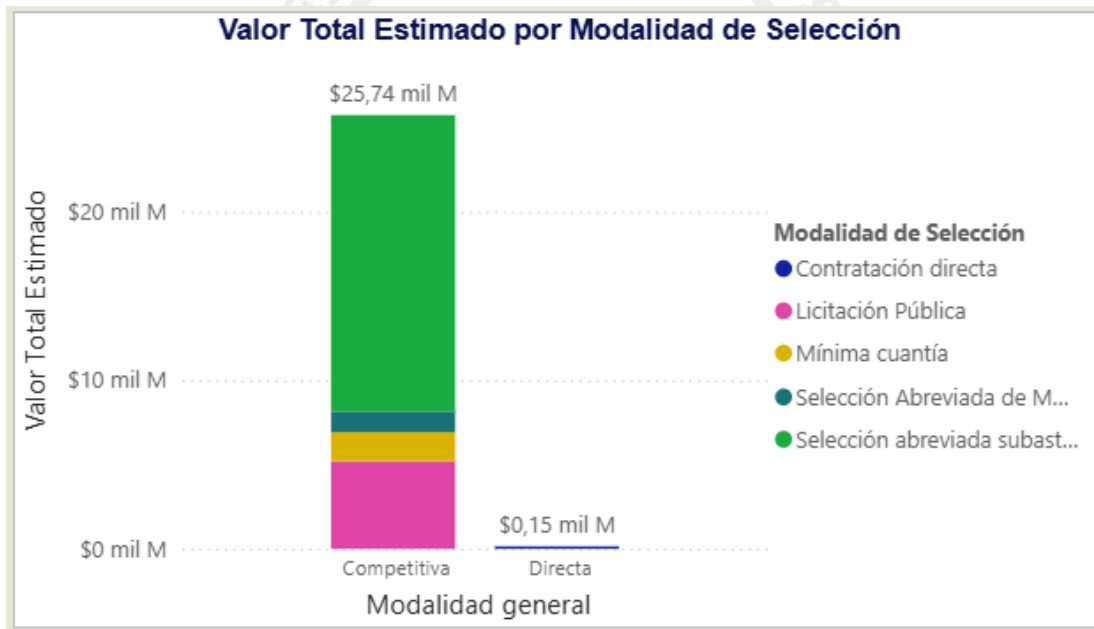


Así mismo, la baja participación de la contratación directa permite inferir que, para este tipo de servicios, existe un mercado con capacidad de concurrencia y pluralidad suficiente, por lo que resulta conveniente promover un proceso competitivo que garantice transparencia, selección objetiva y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

En conclusión, la información reportada por el MAE de Colombia Compra Eficiente para lo corrido de 2026 confirma que la selección abreviada por subasta inversa constituye una modalidad usual y pertinente para la contratación de servicios asociados al transporte en Norte de Santander, al permitir la comparación objetiva de ofertas, la generación de competencia económica y la obtención de condiciones favorables para la Entidad.

**Imagen 2.**

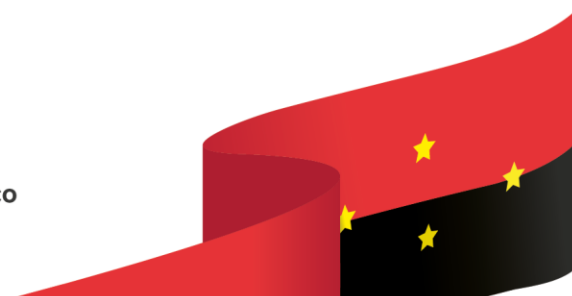
Valor total estimado por modalidad de selección en Norte de Santander correspondiente a la codificación mencionada en 2026.



Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) – Colombia Compra Eficiente

**2.1.1 PROVEEDORES**

A partir de la consulta realizada a corte del 30 de Abril de 2026 al portal Compite 360 se indagaron las empresas en el Departamento y la Ciudad relacionadas con el actual proceso de contratación para lo cual se construyó el siguiente cuadro que sintetiza a grandes rasgos las características del mercado local.



**Tabla 7.**

*Mercado local de empresas relacionadas al proceso de contratación*

	Total empresas de NS	Total empresas de Cúcuta	Participación de las empresas de la ciudad en el total departamental	Micro empresas	Tipo jurídico (persona natural)	Edad (0-14 años)
Total empresas a corte 30/04/2026	65.941	41.045	62,4%			
4921 Transporte de pasajeros	330	178	53,9%	88,8%	33,1%	83,2%

Fuente: Compite 360 Corte 30 de abril 2026. Elaboración propia

Como se puede observar en la tabla 7, a nivel departamental el 54% de las empresas relacionadas con el actual proceso se encuentran en Cúcuta, de estas el 88% son microempresas, el 33% son personas naturales y cerca de 83% son empresas no mayores a 14 años, esta información sugiere que existe una concentración relevante en la ciudad de empresas que podrían participar en el presente proceso.

Ahora bien, para el análisis nacional se identifican las empresas con actividades relacionadas con el actual proceso conforme a los reportes de los estados financieros ante la cámara de comercio y verificados en el RUES a corte del 31 de diciembre de 2024, las cuales se observan en la tabla 8.

**Tabla 8.**

*Muestra inicial de empresas a nivel nacional relacionadas con la actividad del actual proceso de contratación.*

NIT	ENTIDAD
900312577-1	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL DINA EXPRESS
901394117-1	C&G LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S
900251817-1	TRANSPORTE RELATURG
890111032-1	TRANSPORTE SERVIBUS S.A.S.
830115149-4	SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S.
830092229-4	EMPRESA DE TRANSPORTE LINEAS ESPECIALES DE COLOMBIA LINESCOL S.A.S.
830090037-8	SERVITAC S.A.S SERVICIOS DE ALQUILER Y TRANSPORTE ALVARADO Y CIA.
830021171-2	TRANSPORTE NUEVO RUMBO LTDA
900643686-6	TRANSPORTE ESPECIAL TURISCAFE S.A.S
900928517-4	TRANSPORTE, LOGISTICA DE PASAJES Y SERVICIOS S.A.S
890270131-3	TRANSPORTE ESPECIALIZADO DE LOS ANDES LA TEA S.A.
900915833-0	TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS SYLMA SAS
900945182-2	TRANSPORTE ESPECIAL DE COLOMBIA Y DEL VALLE S A S
901384180-3	EMPRESA DE TRANSPORTE GRAN FARALLONES SAS
800113955-6	EMPRESA DE SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE MAMONAL SAS
900149757-2	K-ROS LOGISTICA Y TRANSPORTE
811010604-3	TRANSPORTE Y TURISMO 1 A S.A.S
900687445-7	TRANSPORTE ESPECIALES NARVAEZ S.A.S.
901304393-3	TRANSPORTE CAPIBARA S.A.S
813004745-6	ESCOTUR HUILA S.A.S.
900801902-0	MULTIDESTINOS JRB S.A.S



860004023-8	RAPIDO GIGANTE S.A.S.
824006836-7	SEORCOOP
830090037-8	SERVITAC S.A.S SERVICIOS DE ALQUILER Y TRANSPORTE ALVARADO Y CIA.
830021171-2	TRANSPORTE NUEVO RUMBO LTDA
830115149-4	SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S.
901045060-4	QUALITY TRANSPORTES S.A.S.
830038996-6	ESTURIVANNS SAS
901020771-4	AVANZANDO LTE S.A.S.
901005119-9	TRANSPORTES ESPECIALES DE OCCIDENTE S.A.S.
900559986-1	TRANSPORTES CANIPAS SAS
830021171-2	TRANSPORTE NUEVO RUMBO LTDA
900418945-5	TRANSPORTE ESPECIAL INTEGRAL POR LOS RINCONES DE COLOMBIA S.A.S.
901250270-2	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S.
901638128-1	TRANSPORTE ESPECIAL YES S.A.S.

Fuente: Registro Único Empresarial y Social (RUES). Elaboración propia

### 2.1.1 Análisis financiero

De conformidad con lo señalado en el Artículo 2.2.1.1.1.6.2. del Decreto 1082 de 2015 el cual trata de la Determinación de los Requisitos Habilitantes señala que: “La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial”.

De igual forma, el numeral 1 del artículo 5 de la ley 1150 de 2007 expresa que: 1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje, con excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo”.

La capacidad financiera del oferente se verificará a través del RUP o ESTADOS FINANCIEROS con ajuste a lo determinado en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015, en concordancia con los artículos 1,2, 3 del decreto 579 del 31 de mayo de 2021.

En ese orden de ideas, la Secretaría de Seguridad Ciudadana procedió a cotejar la información de los estados financieros a corte del 31 de diciembre de 2024 de aquellas empresas cuyas actividades se encuentran relacionadas con el actual estudio del sector, esto con el fin de establecer los requisitos habilitantes para el proceso de contratación, esta información es tomada de la Superintendencia de Sociedades.

Ahora bien, los indicadores y requisitos habilitantes de la capacidad financiera aquí establecidos, se fundamentan en los manuales de estudio del sector y de requisitos habilitantes de Colombia Compra Eficiente, estos sugieren tres indicadores financieros a saber: Índice de liquidez, índice de endeudamiento y razón de cobertura de intereses. A partir de esto, la Secretaría de Seguridad Ciudadana calculó los requisitos habilitantes de la capacidad financiera teniendo en cuenta las especificaciones de Colombia Compra eficiente.



Finalmente se referencia a continuación en la tabla 9 los indicadores financieros de las empresas cuyas actividades se relacionan con el actual estudio de sector:

**Tabla 9.***Indicadores financieros de las empresas relacionadas con el proceso de contratación*

RAZON SOCIAL	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	COBERTURA DE INTERESES
TRANSPORTE, LOGISTICA DE PASAJES Y SERVICIOS S.A.S	4,21	61%	4,35
TRANSPORTE ESPECIALIZADO DE LOS ANDES LA TEA S.A.	6,48	46%	5,68
TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS SYLMA SAS	4,92	41%	6,36
TRANSPORTE ESPECIAL DE COLOMBIA Y DEL VALLE S A S	4,92	41%	6,36
EMPRESA DE TRANSPORTE GRAN FARALLONES SAS	5,34	40%	1,34
EMPRESA DE SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE MAMONAL SAS	6,28	37%	3,76
K-ROS LOGISTICA Y TRANSPORTE	7,12	32%	22,57
TRANSPORTE Y TURISMO 1 A S.A.S	7,79	30%	INDETERMINADO
TRANSPORTE ESPECIALES NARVAEZ S.A.S.	9,93	26%	33,8
TRANSPORTE CAPIBARA S.A.S	6,3	17%	56,31
ESCOTUR HUILA S.A.S.	9,81	12%	11,54
MULTIDESTINOS JRB S.A.S	9,39	9%	16,54
RAPIDO GIGANTE S.A.S.	6,24	5%	172,86

Es necesario tener presente que Colombia Compra Eficiente en el “Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación” señala en el tercer párrafo de la página 28 que: “Debido a que hay indicadores que resultan de realizar divisiones entre valores, la Entidad Estatal debe establecer explícitamente en los Documentos del Proceso una regla para determinar cómo evaluará el indicador cuando el denominador es cero, pues en este caso no es posible realizar esta operación matemática. Por ejemplo, en el caso del indicador de cobertura de intereses, puede haber empresas que no presentan obligaciones financieras y por ende no incurren en gastos financieros, es decir, el denominador es cero (0) y no sería posible calcular el indicador.”

Finaliza estableciendo que: “EN ESTE CASO, LA REGLA PUEDE SER QUE EL PROPONENTE QUE NO TIENE OBLIGACIONES FINANCIERAS RESULTA HABILITADO.” De manera definitiva se comprende de acuerdo a lo anterior, que todo aquel proponente cuyas obligaciones financieras seas iguales a cero, cumplirá satisfactoriamente los requisitos financieros establecidos que se le relacionen conforme al indicador.

En ese orden de ideas, el proponente que no tenga pasivos corrientes queda habilitado respecto al índice de liquidez; de igual forma, el proponente que no tenga gastos financieros queda habilitado respecto de la razón de cobertura de interés.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Secretaría de Seguridad Ciudadana establece los siguientes requisitos habilitantes en la

tabla 10, los cuales buscan que las empresas que apliquen al actual proceso de contratación, ofrezcan las mejores condiciones financieras para responder de forma adecuada al objeto.

**Tabla 10.***Requisitos habilitantes financieros del proceso de contratación*

INDICADORES FINANCIEROS DEL SECTOR	PROMEDIO EMPRESAS MUESTRA	DESVIACIÓN ESTANDAR A APLICAR	REQUERIMIENTO PARA EL PROCESO
INDICE DE LIQUIDEZ	6,83	1,90	Mayor o igual a 4,92 /INDETERMINADO
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	28,46	48,19	Mayor o igual a  19,73  /INDETERMINADO
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO TOTAL	30,54%	16,29%	Menor o igual a 46,83%

Fuente: Cálculos del equipo de la SSC.

En caso que una persona jurídica fuese creada en 2026 y desee participar a través de alguna de la figura asociativas (Consortio – Unión Temporal), los indicadores financieros se calcularán con base en la información financiera que aparezca relacionada en el RUP y se aplicarán las fórmulas establecidas en la invitación pública.

El proponente que no supere o no cumplan con uno o varios de los requisitos habilitantes establecidos, su oferta no será habilitada.

Ahora bien, si el proponente es un consorcio o unión temporal, estos indicadores de capacidad financiera se calcularán teniendo en cuenta las PARTIDAS CONTABLES registradas en el RUP de cada integrante, en proporción del porcentaje de participación que cada uno tenga en la respectiva forma asociativa, aplicando las fórmulas de la OPCIÓN 1 del Manual de requisitos habilitantes de Colombia Compra Eficiente para proponentes plurales como se observa en la imagen 3.

### Imagen 3

*Opción 1 del cálculo de indicadores financieros en proponentes plurales*

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^n \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^n \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

Fuente: Guía de elaboración de estudio del sector Colombia Compra Eficiente

### 2.1.2. Capacidad organizacional

Al igual que en la sección del análisis financiero, los indicadores y el cálculo de los requisitos habilitantes de la capacidad organizacional se hace conforme a lo sugerido por los manuales de Colombia Compra Eficiente; en ello, la empresa que llegara a resultar seleccionada como contratista, deberá además cumplir con los requisitos habilitantes de capacidad organizacional, que le permita garantizar el cumplimiento del contrato con la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, requiere contar con la participación de empresas que en el desarrollo de su objeto social logren aplicar e implementar las mejores prácticas empresariales socialmente responsables, con las que aporte al crecimiento y al desarrollo sostenible.

En ese orden de ideas, se referencia a continuación en la tabla 11 los indicadores de la capacidad organizacional de las empresas cuyas actividades se relacionan con el actual estudio de sector:

**Tabla 11.***Indicadores organizacionales de las empresas relacionadas en el actual proceso de contratación*

RAZON SOCIAL	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
TRANSPORTE, LOGISTICA DE PASAJES Y SERVICIOS S.A.S	0,49	0,19
TRANSPORTE ESPECIALIZADO DE LOS ANDES LA TEA S.A.	0,5	0,27
TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS SYLMA SAS	0,44	0,36
TRANSPORTE ESPECIAL DE COLOMBIA Y DEL VALLE S A S	0,44	0,26
EMPRESA DE TRANSPORTE GRAN FARALLONES SAS	0,14	0,08
EMPRESA DE SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE MAMONAL SAS	0,24	0,15
K-ROS LOGISTICA Y TRANSPORTE	0,22	0,15
TRANSPORTE Y TURISMO 1 A S.A.S	0,16	0,11
TRANSPORTE ESPECIALES NARVAEZ S.A.S.	0,4	0,3
TRANSPORTE CAPIBARA S.A.S	0,49	0,41
ESCOTUR HUILA S.A.S.	0,24	0,21
MULTIDESTINOS JRB S.A.S	0,21	0,19
RAPIDO GIGANTE S.A.S.	0,15	0,14

Teniendo en cuenta la tabla anterior, la Secretaría de Seguridad Ciudadana establece los siguientes requisitos habilitantes, los cuales buscan que las empresas que apliquen al actual proceso de contratación, ofrezcan las mejores condiciones organizacionales para responder de forma adecuada al objeto:

**Tabla 12.***Requisitos habilitantes organizacionales del presente proceso de contratación*

INDICADORES ORGANIZACIONALES DEL SECTOR	PROMEDIO EMPRESAS MUESTRA	DESVIACIÓN ESTANDAR A APLICAR	REQUERIMIENTO PARA EL PROCESO
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	0,22	0,10	0,12 Mayor o igual a 0,12
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	0,32	0,14	0,17 Mayor o igual a 0,17

Fuente: Cálculos del equipo de la SSC.

## 2.2. ESTUDIO DE LA DEMANDA

El análisis de la demanda del presente estudio de sector es un insumo que permite enriquecer el proceso a partir del estudio de diversas variables que contribuyen a la comprensión de las dinámicas de la demanda del sector tanto a nivel nacional como por regiones, en ese sentido se expone un histórico de contrataciones similares al objeto contractual del presente estudio.

### 2.2.1. HISTÓRICO DE ADQUISICIÓN

La identificación de las características más relevantes de los procesos contractuales afines a la necesidad del presente estudio nutre el ejercicio de contratación, dado que brinda información clave a la hora de direccionar el proceso por la vía que mejor se adecue a los requerimientos del objeto contractual; en virtud de ello, esta subsección contiene, en primer lugar, el histórico de procesos similares al presente estudio realizados en otras oportunidades por entidades territoriales a nivel departamental y nacional, cuyo objeto contractual guarda cierto grado de similitud con el especificado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Y, en segundo lugar, se exponen aspectos clave de dichos procesos contractuales.

En ese sentido, es preciso señalar que las referencias históricas expuestas no se deben interpretar como procesos de contratación completamente afines a las necesidades del actual estudio, dado que las diversas características centrales como lo son: las cuantías a contratar, los objetos contractuales, los plazos de ejecución, la modalidad de contratación, entre otros, presentan cierto margen de variación derivado de las necesidades específicas de cada una de las entidades expuestas. Es por ello que la información presentada a continuación se debe interpretar como una guía.

Histórico de procesos realizados en el país relacionados con el servicio de transporte especial de pasajeros.

En la tabla 13 se enlistan algunos procesos de contratación realizados en los últimos años a nivel departamental y nacional en relación a contrataciones basadas en Servicios de transporte, embalaje y correo; los cuales fueron consultados en la plataforma del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP) I - II; del total de procesos contractuales identificados en la muestra analizada, asociados a servicios de transporte, alquiler o prestación de servicio de vehículos tipo camioneta para el desplazamiento de personal institucional, se observa que el 66,67 % corresponde a procesos adelantados bajo la modalidad de mínima cuantía; el 8,33 % corresponde a subasta; el 8,33 % a selección abreviada de menor cuantía; el 8,33 % a régimen especial; y el 8,33 % restante a contratos y convenios con más de dos partes. Esta distribución evidencia que, aunque la mínima cuantía ha sido la modalidad más utilizada en la muestra, también existen antecedentes de contratación mediante modalidades competitivas como la subasta y la selección abreviada. En tal sentido, en la tabla igualmente se detalla: 1) la entidad territorial; 2) el número del proceso; 3) el plazo de ejecución; 4) el link del SECOP; 5) el contratista al cual se adjudicó el contrato y 6) el objeto contractual.

**Tabla 13.**

*Procesos con objetos contractuales similares al del actual estudio 2021-2026.*

ENTIDAD TERRITORIAL	CARACTERÍSTICAS CONTRACTUALES	
Nariño: San Lorenzo	<i>Número del proceso</i>	M.C 124-2025
	<i>Año</i>	2026



	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	BRENDA NATHALY MUÑOZ CORDOBA
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/xfi5c">https://n9.cl/xfi5c</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$5,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	15 DÍAS
	<i>Objeto del Contrato</i>	CONTRATAR EL SERVICIO DE ALQUILER DE UN VEHICULO PARA EL TRANSPORTE DE FUNCIONARIOS EN EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES Y GESTIONES DENTRO DEL MUNICIPIO DE SAN LORENZO NARIÑO Y DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO
Santander: Puerto Parra	<i>Número del proceso</i>	SASI-001-2026
	<i>Año</i>	2026
	<i>Modalidad del proceso</i>	SUBASTA
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTES ESPECIALES ANDEMOS POR COLOMBIA S.A.S.
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/p9w7s">https://n9.cl/p9w7s</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$188,800,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	6 MESES
<i>Objeto del Contrato</i>	SERVICIO DE TRANSPORTE PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL ALCALDE MUNICIPAL Y DE LOS FUNCIONARIOS DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL DE PUERTO PARRA – SANTANDER, EN CUMPLIMIENTO DE ACCIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD, ORDEN PÚBLICO, ASISTENCIA A GRUPOS VULNERABLES Y DEMÁS ACCIONES MISIONALES DE LA ENTIDAD	
Magdalena: Plato	<i>Número del proceso</i>	P-MC-MP-043-2025
	<i>Año</i>	2025
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTES ESPECIALES DE PLATO S.A.S
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/22797">https://n9.cl/22797</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$19,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	2 MESES
<i>Objeto del Contrato</i>	CONTRATAR EL ALQUILER DE UN VEHÍCULO TIPO CAMIONETA, INCLUYE CONDUCTOR, PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS Y FUNCIONES ASIGNADAS A LA COMISARIA DE FAMILIA DURANTE LA VIGENCIA 2025 DEL MUNICIPIO DE PLATO MAGDALENA.	
Antioquia: Tarazá	<i>Número del proceso</i>	CMC-007-2025
	<i>Año</i>	2025
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	WILLIAM ALONSO CADAVID
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/oh7et">https://n9.cl/oh7et</a>



	<i>Valor del Contrato</i>	\$38,500,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	5 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	ARRENDAMIENTO OPERATIVO DE CAMIONETA 4X4 PARA EL TRASLADO DE PERSONAL Y EQUIPOS EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS Y ACCIONES DE SALUD PÚBLICA EN EL MUNICIPIO DE TARAZÁ, ANTIOQUIA.
Tolima: Rioblanco	<i>Número del proceso</i>	MC 030-2024
	<i>Año</i>	2024
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTE DE SERVICIOS ESPECIALES BAHIACLASS SAS
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/wbv7t">https://n9.cl/wbv7t</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$30,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	3 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	ALQUILER DE VEHÍCULO TIPO CAMIONETA, INCLUYE CONDUCTOR, PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS COMPETENCIAS Y FUNCIONES ASIGNADAS A LA COMISARIA DE FAMILIA DURANTE LA VIGENCIA 2024 DE RIOBLANCO TOLIMA.
La Guajira: Riohacha	<i>Número del proceso</i>	CONTRATO PRESTACION DE SERVICIOS NO 06 DE 2024
	<i>Año</i>	2024
	<i>Modalidad del proceso</i>	CONTRATOS Y CONVENIOS CON MÁS DE DOS PARTES
	<i>Nombre del contratista</i>	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO COOTRANS PAL
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/57yf0">https://n9.cl/57yf0</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$39,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	6 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE A LAS EMPRESAS PUBLICAS DE +PALERMO ESP A TRAVES DE UN VEHICULO AUTOMOTOR TIPO CAMIONETA DE CARROCERIA DOBLE CABINA, SERVICIO PUBLICO, COMBISTIBLE DIESEL, DE TRASMISION 4X4, QUE CUENTE CON SEGUROS Y TECNICOMECANICA VIGENTE, SEGUN PROPUESTA ADJUNTA. PARAGRAFO: EL SERVICIO AQUI CONTRATADO SE ENTIENDE PRESTADO A TODO COSTO, ESTO ES, INCLUYENDO EL SUMINISTRO DE CONDUCTOR, COMBUSTIBLE Y MANTENIMIENTO DEL VEHICULO.
Tolima: Ataco	<i>Número del proceso</i>	AMA-MC-080-2023
	<i>Año</i>	2023
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTE CAPIBARA SAS "TRANSCAPIBARA SAS"
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/zilai">https://n9.cl/zilai</a>



	<i>Valor del Contrato</i>	\$15,518,184
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	43 DÍAS
	<i>Objeto del Contrato</i>	ALQUILER DE VEHÍCULO TIPO CAMIONETA PARA LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES Y SEGUIMIENTO A LA INVERSIÓN DE LA OBRA CIVIL DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL MUNICIPIO DE ATACO TOLIMA
Santander: Puente Nacional	<i>Número del proceso</i>	MC-004-2023
	<i>Año</i>	2023
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTES FUNDADORES S.A.S
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/arxlm">https://n9.cl/arxlm</a>
	<i>Valor del Contrato</i>	\$32,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	160 DÍAS
	<i>Objeto del Contrato</i>	ALQUILER DE UN VEHICULO AUTOMOTOR TIPO CAMIONETA DOBLECABINA 4X4 CON PLATÓN PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAL Y ELEMENTOS DE TRABAJO, DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL DEL MUNICIPIO DE PUENTE NACIONAL –SANTANDER, A LOS DIFERENTES SECTORES DEL MUNICIPIO PARA EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES
Casanare: San Luis de Palenque	<i>Número del proceso</i>	MIN-MSLP-042-2022
	<i>Año</i>	2022
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/lmvax">https://n9.cl/lmvax</a>
	<i>Nombre del contratista</i>	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
	<i>Valor del Contrato</i>	\$22,800,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	2 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	GARANTIZAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL A TODO COSTO, PARA MOVILIZAR AL PERSONAL DE SALUD PÚBLICA Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SAN LUIS DE PALENQUE-CASANARE
Santander: Cimitarra	<i>Número del proceso</i>	CIM-SA-09-22
	<i>Año</i>	2022
	<i>Modalidad del proceso</i>	SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA (LEY 1150 DE 2007)
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/gnxidx">https://n9.cl/gnxidx</a>
	<i>Nombre del contratista</i>	EMPRESA DE TRANSPORTES DEL CARARE LIMITADA - TRANSCARARE
	<i>Valor del Contrato</i>	\$60,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	182 DÍAS



	<i>Objeto del Contrato</i>	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COMO FORTALECIMIENTO A LOS PROGRAMAS DE ATENCION A LA POBLACION VULNERABLE EN EL MUNICIPIO DE CIMITARRA
Norte De Santander: San José de Cúcuta	<i>Número del proceso</i>	OPS-F11282
	<i>Año</i>	2021
	<i>Modalidad del proceso</i>	RÉGIMEN ESPECIAL
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/d153p1">https://n9.cl/d153p1</a>
	<i>Nombre del contratista</i>	EUG TOURS S.A.S
	<i>Valor del Contrato</i>	\$30,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	5 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL CON VEHÍCULOS TIPO CAMIONETA 4 X 4 PARA EL TRASLADO DEL PERSONAL TÉCNICO DEL CONVENIO EN LOS DEPARTAMENTOS DE SANTANDER Y NORTE DE SANTANDER EN DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES OBJETO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO GGC N°.521 DEL 2021 CELEBRADO ENTRE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER Y EL MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA. PLAZO DE EJECUCION: A PARTIR DE LA EXPEDICIÓN DE LA ORDEN, HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021. FORMA DE PAGO: ÚNICO PAGO POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE A TODO COSTO, PREVIA PRESENTACIÓN DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS: FACTURA CORRESPONDIENTE, CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO A ENTERA SATISFACCIÓN EXPEDIDO POR EL SUPERVISOR DEL CONTRATO, ACREDITACIÓN MEDIANTE COPIA DE LOS RECIBOS DE PAGO QUE POR CONCEPTO DE SEGURIDAD SOCIAL Y PARAFISCALES SE EFECTÚE AL PERSONAL QUE SE EMPLEE EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO RESULTANTE DEL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN, SI ESTOS APLICAN, DE ACUERDO A LA ACTUAL NORMATIVIDAD TRIBUTARIA, EL PAGO DE LOS IMPUESTOS A QUE HUBIERE LUGAR. ACTIVIDADES A REALIZAR: SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL, 4 (CUATRO) CAMIONETAS DOBLE CABINA, CUATRO (04) PUESTOS, TIPO 4 X 4, A TODO COSTO PARA LOS SIGUIENTES MUNICIPIOS: BOCHALEMA, BUCARAMANGA, CALIFORNIA, CHITAGA, CÚCUTA, EL ZULIA, LABATECA, LEBRIJA, PAMPLONA, PAMPLONITA, PIEDECUESTA, SAN CAYETANO, SANTIAGO, SARDINATA, TOLEDO, LOS REQUISITOS MINIMOS.
Santander: Vélez	<i>Número del proceso</i>	VLZ-MC-019-2021



	<i>Año</i>	2021
	<i>Modalidad del proceso</i>	MÍNIMA CUANTÍA
	<i>Link SECOP</i>	<a href="https://n9.cl/gq2b7">https://n9.cl/gq2b7</a>
	<i>Nombre del contratista</i>	WILLINTO LEON MARIN
	<i>Valor del Contrato</i>	\$17,000,000
	<i>Plazo de Ejecución del Contrato</i>	3 MESES
	<i>Objeto del Contrato</i>	ALQUILER DE VEHÍCULO TIPO CAMIONETA A TODO COSTO PARA EL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE SALUD MUNICIPAL EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE VÉLEZ SANTANDER, EN APOYO A LAS ACCIONES EN VIGILANCIA EN SALUD PUBLICA

Fuente: elaboración propia. SECOP I.

De acuerdo con la revisión histórica de procesos contractuales con objetos similares, se pudo evidenciar que los servicios de transporte terrestre automotor especial han sido contratados de manera recurrente por entidades públicas del orden territorial y nacional para atender necesidades de movilidad institucional, apoyo logístico, desplazamiento de funcionarios, acompañamiento operativo y ejecución de actividades misionales en territorio. Esta trazabilidad contractual permite establecer que se trata de un servicio usual en la gestión pública, susceptible de ser estructurado mediante condiciones técnicas uniformes, objetivas y comparables, especialmente cuando la Entidad define con claridad el tipo de vehículo requerido, la modalidad del servicio, la disponibilidad, la cobertura territorial y los componentes incluidos en la tarifa.

El análisis de experiencias previas registradas en las plataformas de contratación pública evidencia que este tipo de procesos se ejecuta generalmente bajo esquemas contractuales que incluyen vehículos con conductor, combustible, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, peajes, parqueaderos, administración y demás costos asociados a la operación. En ese sentido, la contratación del servicio a todo costo constituye una práctica técnica y financieramente adecuada, en la medida en que permite a la Entidad garantizar control presupuestal, continuidad del servicio y traslado claro de las obligaciones operativas al contratista, evitando cobros adicionales o controversias durante la ejecución.

Esta información permite inferir que el mercado cuenta con una oferta activa de empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, con experiencia en el suministro de vehículos para entidades estatales y capacidad para atender requerimientos institucionales en zonas urbanas, rurales e intermunicipales. Para el presente proceso, esta circunstancia resulta relevante, dado que la Secretaría de Seguridad Ciudadana requiere dos vehículos tipo camioneta 4x4 con disponibilidad operativa y cobertura en el Departamento de Norte de Santander, en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020.

Así mismo, la revisión del comportamiento del mercado permite advertir que los servicios de transporte especial pueden ser objeto de competencia efectiva entre proveedores, siempre que los requisitos habilitantes y las especificaciones técnicas se estructuren de manera proporcional y asociada a la necesidad real de la Entidad. La existencia de pluralidad de operadores con antecedentes contractuales en servicios de transporte favorece la procedencia de un proceso competitivo, permite comparar ofertas económicas bajo condiciones técnicas homogéneas y fortalece la selección objetiva del contratista.

En este contexto, la modalidad de selección abreviada mediante subasta inversa electrónica resulta coherente con la naturaleza del servicio requerido, toda vez que la Entidad puede definir previamente las condiciones mínimas de prestación,

tales como camioneta 4x4, modelo mínimo, conductor, combustible, mantenimiento, seguros, documentos habilitantes, disponibilidad, cobertura territorial, atención de desplazamientos programados y sobrevinientes, y prestación integral a todo costo. Una vez verificado el cumplimiento de estas condiciones, la competencia puede concentrarse en el factor precio, garantizando eficiencia en el gasto público y escogencia de la oferta más favorable.

De igual forma, los antecedentes contractuales permiten identificar riesgos recurrentes en este tipo de servicios, tales como indisponibilidad del vehículo, fallas mecánicas, incumplimiento de horarios, falta de conductor, ausencia de documentos habilitantes, insuficiencia en la cobertura territorial, reclamaciones por costos no previstos, afectaciones por estado de vías, condiciones de orden público o dificultades para atender desplazamientos no programados. Estos riesgos pueden ser mitigados mediante una ficha técnica clara, obligaciones específicas del contratista, exigencia de vehículo de reemplazo, supervisión permanente, verificación documental, garantías contractuales, protocolos de atención y definición expresa de que la tarifa incluye todos los costos directos e indirectos del servicio.

En consecuencia, la experiencia acumulada en procesos similares constituye un soporte relevante para validar la viabilidad técnica, jurídica y presupuestal del presente proceso, al evidenciar un mercado activo, plural y con capacidad para atender servicios de transporte terrestre automotor especial en condiciones competitivas. Al estructurar la contratación con especificaciones técnicas uniformes, requisitos habilitantes proporcionales, cobertura departamental, disponibilidad operativa, obligaciones claras, mecanismos de supervisión y tarifa integral a todo costo, la Entidad fortalece la ejecución contractual y garantiza el cumplimiento de los principios de planeación, economía, transparencia, responsabilidad, eficacia y selección objetiva.

### 3. ANALISIS DE RIESGOS

Los riesgos que puede tener la planeación y ejecución del contrato objeto de la presente contratación pueden ser:

De conformidad con lo estipulado en el Artículo 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, que cita “La Entidad Estatal debe evaluar el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente” y según lo establecido en el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación (Versión 1), donde se establecen los parámetros y los elementos a tener en cuenta a la hora de hacer el análisis del Riesgo (clase, fuente, etapa del proceso y tipo de riesgos), se hizo un análisis con base en la matriz de evaluación del riesgo como aparece a continuación:

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



<b>IMPACTO DEL RIESGO</b>						
Calificación cualitativa		Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente.	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual	Afecta la ejecución del contrato sin alterar el beneficio para las partes	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la consecución del objeto contractual	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual
Calificación monetaria		Los sobrecostos no representan más del uno por ciento (1%) del valor del contrato	Los sobrecostos no representan más del cinco por ciento (5%) del valor del contrato	Incrementa el valor del contrato entre el cinco (5%) y el quince por ciento (15%)	Incrementa el valor del contrato entre el quince (15%) y el treinta por ciento (30%)	Impacto sobre el valor del contrato en más del treinta por ciento (30%)
Categoría	Valoración	Insignificante 1	Menor 2	Moderado 3	Mayor 4	Catastrófico 5

<b>VALORACIÓN DEL RIESGO</b>						
Calificación cualitativa	Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente.		Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual	Afecta la ejecución del contrato sin alterar el beneficio para las partes	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la consecución del objeto contractual	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual
Calificación monetaria	Los sobrecostos no representan más del uno por ciento (1%) del valor del contrato		Los sobrecostos no representan más del cinco por ciento (5%) del valor del contrato	Incrementa el valor del contrato entre el cinco (5%) y el quince por ciento (15%)	Incrementa el valor del contrato entre el quince (15%) y el treinta por ciento (30%)	Impacto sobre el valor del contrato en más del treinta por ciento (30%)
Categoría	Valoración	Insignificante 1	Menor 2	Moderado 3	Mayor 4	Catastrófico 5
Raro (puede ocurrir excepcionalmente)	1	2	3	4	5	6



Improbable (puede ocurrir ocasionalment e)	2	3	4	5	6	7
Posible (puede ocurrir en cualquier momento futuro)	3	4	5	6	7	8
Probable (probablement e va a ocurrir)	4	5	6	7	8	9
Casi cierto (ocurre en la mayoría de circunstancias )	5	6	7	8	9	10

**CATEGORIA DEL RIESGO**

Valoración del Riesgo	Categoría
8, 9 y 10	Riesgo externo
6 y 7	Riesgo alto
5	Riesgo medio
2, 3 y 4	Riesgo bajo

**ANÁLISIS DEL RIESGO Y TRATAMIENTO**

N	Clase	Fuente	Etiapa	Tipo	Descripción	Consecuenci a de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento / Control a ser implementado	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del tratamiento?	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y revisión	
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría					¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad



1	General	Externo	Ejecución	Económico	Variación en los precios de combustibles y peajes.	Desequilibrio económico para el contratista al ser un contrato "A Todo Costo".	4	3	7	Riesgo Alto	Contratista	Realizar estudio de mercado riguroso y establecer que el canon es fijo e integral.	3	2	5	Riesgo Medio	Si	Contratista	Desde la oferta técnica del Contrato.	Liquidación del contrato	Verificación de facturación mensual y precios de mercado.	Mensual
2	General	Externo	Ejecución	Operacional	Fallas mecánicas o falta de disponibilidad de los vehículos Modelo 2026.	Suspensión de la movilidad institucional y retraso en cumplimiento de metas del PDD.	3	4	7	Riesgo Alto	Contratista	Aplicación de ANS (Acuerdo de Niveles de Servicio) y exigencia de vehículo de reemplazo (4-8h).	2	3	5	Riesgo Medio	Si	Contratista	Inicio de la ejecución del contrato	Fin de la ejecución del contrato	Seguimiento por parte del supervisor al estado de la flota y GPS.	Permanente
3	General	Externo	Ejecución	Sociales – políticos / Orden Público	Alteraciones de orden público, retenciones o daños a vehículos por GAO (Catatumbo).	Pérdida de activos, riesgo a la integridad del personal y suspensión del servicio.	4	5	9	Riesgo Muy Alto	Contratista	Exigencia de póliza Todo Riesgo con amparo de terrorismo y actos malintencionados.	3	4	7	Riesgo alto	Si	Contratista -entidad	Acta de inicio	Liquidación del contrato	Reportes de inteligencia y comunicación constante con el supervisor.	Cuando se presente la situación
4	Específico	Externo	Ejecución	Operacional / legal	Vencimiento de Tarjetas de Operación o falta de expedición del FUEC.	Inmovilización de vehículos por autoridades de tránsito y multas legales.	2	4	6	Riesgo Medio	Contratista	Verificación documental previa y plataforma para generación de FUEC 24/7.	1	4	5	Riesgo medio	si	Contratista	Antes del acta de inicio.	Durante la ejecución	Revisión de documentos en cada comité técnico mensual.	Mensual
5	General	Externo	Ejecución	Operacional / laboral	Incumplimiento en obligaciones de seguridad social o accidentes de trabajo de conductores.	Acciones legales, responsabilidad solidaria de la entidad e imposición de multas.	2	3	5	Riesgo medio	Contratista	Verificación estricta de planillas de pago (Riesgo IVV) previa a la autorización del pago.	1	3	4	Riesgo bajo	Si	Supervisor	Inicio de ejecución	A la finalización del contrato	Revisión de aportes al sistema de seguridad social integral.	Mensual

6	General	Interno	Ejecución	Económico	Retraso en los pagos mensuales por parte de la Gobernación (PAC).	Afectación del flujo de caja del contratista y posible suspensión por falta de insumos.	3	3	6	Riesgo Medio	Entidad	Planificación presupuestal adecuada (CDP/RP) y seguimiento al flujo de caja.	2	2	4	Riesgo bajo	SI	Entidad (Hacienda/Seguridad)	Elaboración estudios previos	Liquidación	Seguimiento al trámite de facturación en el sistema financiero.	Mensual
7	Específico	Externo	Ejecución	Ambiental	Incumplimiento en normas de emisiones o disposición de residuos (aceites / llantas)	Sanciones ambientales y daño a la imagen institucional.	2	2	4	Riesgo Bajo	Contratista	Exigencia de Tecnología Euro VI y Plan de disposición final de residuos.	1	1	2	Riesgo bajo	NO	Contratista	Inicio de ejecución	Finalización del contrato	Verificación de fichas de homologación y certificados ambientales.	Trimestral

## MECANISMOS DE COBERTURA

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007, el Artículo 2.2.1.2.3.1.7 del Decreto 1082 de 2015, y teniendo en cuenta la modalidad de contratación de este proceso, se ha determinado que el contratista debe asumir los riesgos expuesto anteriormente a través de una garantía expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, y cuyas pólizas estén aprobadas por la superintendencia financiera, en donde figure como beneficiario al Departamento de Norte de Santander se aclara que en el texto de la póliza deberá incluirse la entidad con su respectivo NIT (800.103.927-7).

El contratista deberá constituir a su costa y a favor de la Entidad, a través de cualquiera de las clases de garantías previstas en el artículo 2.2.1.2.3.1.2. del Decreto 1082 de 2015, los siguientes amparos:

AMPAROS EXIGIBLES	SÍ	NO	(%)	VIGENCIA
<b>Seriedad de la Oferta</b>	X		10%	Tres (3) meses contados a partir del cierre del proceso.
<b>Cumplimiento</b>	X		10%	Por el término de ejecución del contrato y seis (6) meses más.



AMPAROS EXIGIBLES	SÍ	NO	(%)	VIGENCIA
Pago de Salarios y Prestaciones	X		10%	Por el término de ejecución del contrato y tres (3) años más.
Calidad del Servicio	X		10%	Por el término de ejecución del contrato y seis (6) meses más.
Responsabilidad Civil Extracontractual	X		*	Por el término de ejecución (Mínimo 200 SMMLV o lo exigido por el Decreto 1079 de 2015).
Estabilidad de la Obra		X	N/A	No aplica por la naturaleza del objeto.

#### CONDICIONES ADICIONALES DE LAS GARANTÍAS

- **PÓLIZA TODO RIESGO (Vehículos):** Independiente de la Garantía Única, el contratista deberá acreditar que los vehículos modelo 2026 cuentan con una Póliza Todo Riesgo vigente, que incluya amparos contra hurto, pérdida total y daños a terceros.
- **PÓLIZAS DE TRANSPORTE (RCC y RCE):** El contratista debe mantener vigentes las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Extracontractual (RCE) exigidas por el Ministerio de Transporte para las empresas de Servicio Público de Transporte Especial.

En todo caso, corresponderá a la Entidad, realizar todos los actos de verificación, estudio, seguimiento, ejecución, aprobación y custodia, así como todos los demás actos que sean necesarios para la efectividad de estas.

La Gobernación de Norte de Santander por medio de la Secretaría de Seguridad Ciudadana realizará la revisión y verificación de la suficiencia de las garantías y de los amparos en concordancia con lo establecido en la ley y en el Decreto 1082 de 2015.

Nota: La garantía única debe ser suscrita y cargada por el contratista en la plataforma SECOP II, y debe ser aprobada por la Entidad como requisito para la ejecución del contrato. El contratista quedará obligado a efectuar las correcciones a que haya lugar, dentro del día hábil siguiente al requerimiento escrito en tal sentido.

#### 4. CONCLUSIÓN

Con base en el análisis institucional, sectorial, técnico y económico, se concluye que existen condiciones favorables para adelantar el proceso de contratación del servicio de transporte terrestre automotor especial mediante vehículos tipo



camioneta 4x4 a todo costo, requerido por la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Gobernación de Norte de Santander en el marco del Proyecto BPIN 2024004540020.

El estudio del sector evidencia un mercado activo, plural y con experiencia en la prestación de servicios de transporte institucional, incluyendo vehículos con conductor, combustible, mantenimiento, seguros, peajes y demás costos operativos incluidos. Así mismo, los antecedentes contractuales y la información del MAE respaldan la viabilidad de adelantar un proceso competitivo mediante selección abreviada por subasta inversa electrónica, al tratarse de un servicio con condiciones técnicas uniformes y comparables.

Desde el punto de vista financiero, el presupuesto oficial se encuentra soportado en cotizaciones verificables y en un análisis comparativo frente a los valores de la Tienda Virtual del Estado Colombiano, lo que permite establecer un valor razonable y acorde con las condiciones del mercado. Igualmente, la matriz de riesgos identifica eventos previsibles asociados a disponibilidad, operación, cobertura y continuidad del servicio, incorporando medidas de mitigación mediante exigencias técnicas, garantías, supervisión y seguimiento contractual.

En consecuencia, el proceso cuenta con soporte técnico, económico y operativo suficiente para su estructuración, garantizando los principios de planeación, economía, transparencia, responsabilidad y selección objetiva, y permitiendo satisfacer de manera integral la necesidad de movilidad, apoyo logístico y operación territorial de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

## 5. BIBLIOGRAFIA

Guía para la Elaboración de Estudios del Sector 2025 V3 <https://short.do/djwIS5>  
DANE (2026). Cuentas nacionales trimestrales. <https://bit.ly/2V5QKRu>  
DANE (2026). Índice de Precios del Consumidor. <https://bit.ly/2JWBnzw>  
DANE (2021). Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas Revisión 4 Adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C. <https://bit.ly/3kKcAmu>  
SECOP I. Consultas avanzadas. <https://bit.ly/3kKUoZT>  
Clasificador de bienes y servicios, Colombia Compra Eficiente  
Compite360 (2026). Información Empresarial de Colombia <https://www.compitem360.com/>  
Superintendencia de Sociedades (2024). Sistema Integrado de Información Societaria (SIIS) <https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports>

Pilar Ordoñez B  
Pilar Tatiana Ordoñez Briceño  
Profesional Contratado