



## ANÁLISIS DEL SECTOR

El presente documento corresponde al Análisis del Sector requerido en el marco del proceso de contratación de mínima cuantía que adelanta el Municipio de Puerto Berrío – Antioquia, a través de la Secretaría de Movilidad, Tránsito y Transporte, para la ejecución de actividades de mantenimiento del parque automotor municipal de la Secretaría de Movilidad, Tránsito y Transporte del municipio de Puerto Berrío. Este análisis se realiza en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, como parte integral de los estudios previos exigidos por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y los lineamientos técnicos de Colombia Compra Eficiente.

La contratación proyectada tiene como objetivo garantizar la seguridad vial del municipio de Puerto Berrío, así como garantizar una buena movilidad, toda vez como se determina en el Plan de Desarrollo municipio de Puerto Berrío 2024 – 2027 “un Gobierno cercano a la Gente”, en la que se especifica: “La libre locomoción en Colombia es un derecho fundamental consagrado en el artículo 24 de la Constitución Política, que permite a toda persona circular libremente, entrar, salir y residir en el territorio nacional. Aunque esencial para la dignidad humana, no es absoluto y puede limitarse por ley”.

En este contexto, el análisis del sector examina de manera integral las condiciones del mercado relacionadas con la oferta disponible, la demanda institucional y social del servicio, las capacidades operativas y logísticas existentes, así como los factores económicos, normativos, sociales y territoriales que inciden en la viabilidad del proceso. Este ejercicio permite a la entidad contratante contar con una base objetiva, transparente y técnicamente sustentada para la toma de decisiones públicas eficientes, en línea con los principios de planeación, economía, equidad y responsabilidad fiscal.

A partir del diagnóstico social y de siniestralidad vial evidenciado en el municipio de Puerto Berrío, y de la identificación de factores de oferta y demanda, se justifica plenamente la contratación de un operador con capacidad técnica, administrativa y logística que garantice la ejecución integral del proyecto con enfoque diferencial, territorial y de seguridad vial. Que le permita al Municipio poder reaccionar a tiempo en la atención de los accidentes de tránsito y en los diferentes controles viales en la localidad.

### 1. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La demanda del servicio de mantenimiento de los parques automotores, se fundamenta en una situación preocupante de inseguridad vial. Según datos del Observatorio de Seguridad Vial, Revista FORENSIS:

- En el municipio de Puerto Berrío para la anualidad del 2022 se presentaron cuatro (04) siniestros fatales y nueve siniestros no fatales, mientras que para el año 2023 se presentaron en el municipio 14 siniestros fatales y 24 siniestros no fatales, para el 2024 se presentaron 13 siniestros fatales y seis lesionados, cifras que son altamente preocupantes ya que si tomamos como punto de referencia el número de víctimas por cada cien mil habitantes, el indicador tiene un comportamiento similar, ya que mientras el índice departamental por cada cien mil habitantes para el 2022 era de 64,45 para lesionados y muertos en la vía, para el municipio era de 28,93, sin embargo, para la anualidad del 2023 el indicador ascendía al 66,78 y para el municipio 59.73, lo que al comparar el 2022 con el 2023, el municipio incremento en más de un 100% la siniestralidad vial.



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

En consecuencia, se evidencia un alto incremento en siniestros viales producto de la falta de respeto a las señales viales, a una inadecuada cultura vial enfocada en la seguridad vial.

## 2. ANÁLISIS DE MERCADO

El servicio objeto del presente proceso de contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) con el nivel que se indica a continuación:

Código	Nombre
78181500	SERVICIO MANTENIMIENTO Y REPARACION DE VEHICULOS
78181503	SERVICIO DE CAMBIO DE FLUIDOS Y ACEITES

## 3. SECTOR DE LA ECONOMÍA

Las grandes inversiones en infraestructura y en sistemas de movilidad son fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos pues aumentan la productividad y competitividad de las ciudades, además de tener impactos en el comportamiento del mercado laboral. El sector del transporte es una de las actividades más dinámicas de la economía colombiana y a su vez, fundamental para incrementar la productividad en otros sectores económicos. En este tipo de inversiones, los análisis de movilidad son un soporte fundamental y objetivo para la correcta toma de decisiones en relación con el transporte público y la estructuración de los planes de movilidad municipales, toda vez que brinda el conocimiento y capacidades técnicas y especializadas, así como el juicio independiente y la experiencia requerida que permitan la adecuada ejecución de los proyectos.

Los servicios que se pretenden contratar a través del contrato de mínima cuantía pertenecen principalmente al sector terciario (servicios), el cual ofrece asesoramiento intelectual y profesional que no produce bienes tangibles. Sin embargo, dado su énfasis en la innovación, la investigación y el conocimiento especializado, en ocasiones se incluye en el sector cuaternario, que se enfoca en actividades de alta tecnología, investigación y servicios basados en el conocimiento.

Aunque la economía de Colombia sigue desacelerándose, el desempleo muestra una tendencia a la baja, con un promedio del 10,2 % en 2023. Esta divergencia entre el crecimiento y el empleo fue analizada por el Grupo de Coyuntura Económica de EAFIT en su último informe Coyunturas y perspectivas de la economía colombiana. En este, se destaca que el sector servicios ha ganado una participación significativa en el total de empleados en el país en un 3.3 %, un asunto importante para revisar a propósito del Día del Trabajo, a fin de reflexionar sobre la situación actual del mercado laboral, sus desafíos y oportunidades. <sup>1</sup>

Este incremento, explica Isaac Hurtado Rivera, graduado de la maestría en Economía e integrante del Grupo de Coyuntura Económica de la Universidad, hay que verlo en perspectiva. "En 2018 los servicios representaban el 44.6 % del empleo y para 2023 terminó siendo el 48 %, casi la mitad del empleo. En el sector terciario está alojamiento, comida, servicios profesionales, salud y educación. Esa diferencia del 3.3 % es básicamente lo que ha perdido la agricultura y el comercio", afirma.

En el informe presentado por el Grupo se esbozan posibles respuestas sobre por qué el sector servicios ha ganado esta participación. Una de esas es que hay un cambio de preferencias de los consumidores, probablemente debido a las altas tasas de interés en los últimos dos años y las



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

expectativas de inflación en el país, destacándose las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación, que, en comparación con el primer trimestre de 2020, tuvieron un crecimiento económico significativo (84.6 %), relacionado con el aumento del consumo.

Si bien la proliferación de call centers, el auge turístico en ciudades como Medellín y eventos masivos como conciertos han impactado en el incremento del empleo en el sector servicios, para Jesús Botero García, director del Área de Mercados y Estrategia Financiera de la Escuela de Finanzas, Economía y Gobierno de EAFIT, este crecimiento puede explicarse por el efecto de nuevos modelos de negocio en la logística de servicio a clientes y por desarrollos novedosos, aunque, “podría reflejar también algún deterioro de la calidad de empleo, que empezaría a notarse con cierto retraso en las estadísticas del mercado laboral y que estaría propiciando la búsqueda de empleos precarios por parte de quienes no tienen acceso a trabajos formales bien consolidados”.

Según Samuel Acosta Ochoa, estudiante de Economía y coordinador del Grupo de Coyuntura Económica, el aumento del empleo es una buena noticia a pesar de la incertidumbre política e institucional que enfrenta el país. “Esto ha impedido una caída fuerte de la ocupación. Por otro lado, preocupa que la productividad por trabajador en Colombia no parece estar mejorando, y se sigue configurando como un factor que perjudica el desarrollo económico”.

Asimismo, señala que, en términos de productividad, el valor agregado por trabajador cayó un 2.7 % entre 2022 y 2023. La mayor disminución por sectores se registró en actividades inmobiliarias, alojamiento y servicios de comida e industrias manufactureras, mientras que las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación fueron el segundo sector de mayor crecimiento en el valor agregado (2.9 %). El documento deja una pregunta abierta de si estos fenómenos son el resultado de políticas como la economía naranja o si la pandemia sirvió como catalizador de este cambio estructural.

Las personas están frecuentando más restaurantes, viajando y contratando otro tipo de servicios, lo que podría tener un impacto en diferentes sectores, afirma Isaac. Mientras que países como México están aprovechando estas dinámicas, los entornos macroeconómicos en Colombia pueden estar obstaculizando este proceso. “Es una oportunidad para el país, pero no se deben descuidar otros sectores. La disminución de las tasas de interés podría impulsar el sector servicios y también revitalizar la economía primaria y secundaria”, concluye.

Con relación a las puertas que se abren con este panorama, el profesor Jesús Botero considera relevante consolidar nuevas formas de educación para el trabajo, “que permitan a las personas integrarse a mercados novedosos, en los que las habilidades de comunicación, el análisis de datos y la orientación creativa cumplan un papel preponderante”. Igualmente, fortalecer los procesos de innovación será decisivo para determinar cómo se aprovechan en el país las transformaciones disruptivas en curso.

### **3.1. ANÁLISIS MACROECONÓMICO DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA 3.1.1. PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)**

#### **3.1.1.1. PIB DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN**

En el segundo trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2024pr

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

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175  
Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,1 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 3,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 1,8% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,4%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,8% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,3% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,4% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,5%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Información y comunicaciones crece 2,3%.
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 1,5%.

### **3.1.1.2. VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA**

#### **3.1.1.2.1. Actividades profesionales, científicas y técnicas**

En el segundo trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,0%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,8%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 0,7%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 0,6%.



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,4%.
- **Industrias manufactureras crece 1,0%.**

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y técnicas<sup>1</sup>  
Tasas de crecimiento en volumen<sup>2</sup>  
Segundo trimestre 2025<sup>Pr</sup>

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2024 <sup>Pr</sup> -II	2025 <sup>Pr</sup> / 2024 <sup>Pr</sup>	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2025 <sup>Pr</sup> -I
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,0	1,0	0,6
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,8	1,6	0,4
<b>Actividades profesionales, científicas y técnicas<sup>1</sup></b>	<b>1,5</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>

Fuente: DANE, PIB\_T

### 3.1.1.2.2. ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y DEFENSA

En el segundo trimestre de 2025pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 1,8% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 2,3%.
- Educación crece 2,4%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 0,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales decrece 0,04%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria decrece 0,1%.
- Educación decrece 0,04%



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales decrece 0,5%.

Tabla 12. Administración pública y defensa<sup>1</sup>  
Tasas de crecimiento en volumen<sup>2</sup>  
Segundo trimestre 2025<sup>Pr</sup>

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2024 <sup>Pr</sup> -II	2025 <sup>Pr</sup> / 2024 <sup>Pr</sup>	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2025 <sup>Pr</sup> -I
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	2,3	3,4	-0,1
Educación	2,4	3,0	-0,04
Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales	0,4	1,6	-0,5
<b>Administración pública y defensa<sup>1</sup></b>	<b>1,8</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,04</b>

Fuente: DANE, PIB\_T

### 3.1.1.2.3. PIB DESDE EL ENFOQUE DEL GASTO

En el segundo trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto:

- Gasto en consumo final crece 3,8%.
- Formación bruta de capital crece 6,4%.
- Exportaciones decrecen 1,6%.
- Importaciones crecen 9,7%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 0,5%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 0,7%.
- Formación bruta de capital crece 2,7%.
- Exportaciones decrecen 0,3%.



- Importaciones crecen 2,6%.

Tabla 14. Componentes del gasto  
Tasas de crecimiento en volumen<sup>1</sup>  
Segundo trimestre 2025<sup>Pr</sup>

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2024 <sup>Pr</sup> -II	2025 <sup>Pr</sup> / 2024 <sup>Pr</sup>	2025 <sup>Pr</sup> -II / 2025 <sup>Pr</sup> -I
Gasto de consumo final <sup>2</sup>	3,8	3,8	0,7
Formación bruta de capital <sup>3</sup>	6,4	7,3	2,7
Exportaciones	-1,6	0,7	-0,3
Importaciones	9,7	10,7	2,6
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>2,1</b>	<b>2,4</b>	<b>0,5</b>

Fuente: DANE, PIB\_T

### 3.1.2. INDICADORES ECONÓMICOS ALREDEDOR DEL SECTOR TRANSPORTE

La logística, que se representa en las cuentas nacionales en la rama económica de transporte y el almacenamiento, es fundamental para el crecimiento del país, ya que facilita la movilidad de mercancías y servicios dentro de la economía nacional. Su participación en el PIB refleja el papel clave que desempeña en los encadenamientos productivos y en el desarrollo económico de Colombia.

En el segundo trimestre de 2025, esta rama económica representó el 4,9% del PIB nacional. Esto demuestra que fue uno de los principales impulsores de la economía, pues, en comparación con el mismo periodo del año anterior, registró un crecimiento del 3,1%, es decir, 9 p.p. por encima del crecimiento general del PIB. En otras palabras, 4 de cada 100 pesos producidos en el país provienen del sector transporte.

Dentro de la rama, la subpartida de transporte terrestre y por tuberías aportó el 3,1% del PIB, lo que equivale al 63% de participación en la rama económica. Según Ministerio de Transporte, a julio de 2025 el transporte de carga sólida por vía terrestre movilizó más de 73,7 millones de toneladas. Cabe destacar que el de transporte en el modo carretero ha mostrado avances importantes gracias al auge

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)

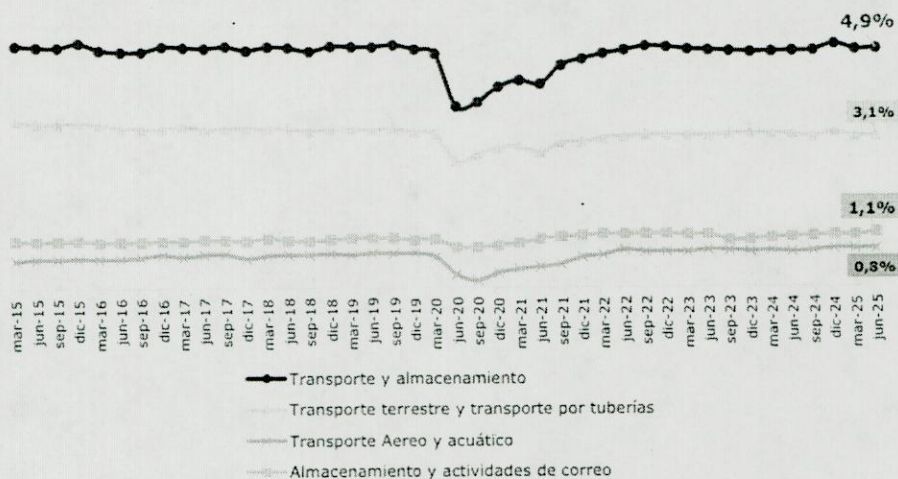


MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

del comercio electrónico, la modernización de herramientas como el RNDC y los programas de capacitación puestos en marcha en las regiones del país.

Por otro lado, las subpartidas de transporte acuático y transporte aéreo alcanzaron en conjunto una participación del 0,8% en la economía nacional, es decir, 0,8 pesos de cada 100 producidos corresponden a estas actividades. A su vez, el almacenamiento y las actividades de correo representaron aproximadamente el 1,13% total producido en el país, es decir, 1 de cada 100 pesos producidos en el país proviene de este subsector. En relación con lo anterior, se estima que el sector mantenga un crecimiento constante, impulsado por apuestas del Gobierno Nacional para mejorar la infraestructura del país. Entre ellas destacan la inversión en corredores férreos, como el tramo de Bogotá-Belencito, con una inversión de \$156 mil millones, y la apertura de Puerto Antioquia, prevista para finales de 2025, la cual aportaría más de \$80 mil millones anuales a la economía nacional.

**Participación histórica 2015-2025: Transporte y Almacenamiento y sus subsectores en el PIB nacional**



### 3.1.2.1. PRODUCTO INTERNO BRUTO

Durante el primer semestre de 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,4%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,8% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,3% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,4% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

### 3.1.2.2. EMPLEO

Tabla 19. Valor agregado por actividad económica  
Tasas de crecimiento a precios corrientes  
Segundo trimestre 2025<sup>PR</sup>

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie Original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 <sup>PR</sup> -II / 2024 <sup>PR</sup> -II	2025 <sup>PR</sup> / 2024 <sup>PR</sup>	2025 <sup>PR</sup> -II / 2025 <sup>PR</sup> -I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	13,4	21,2	-0,5
Explotación de minas y canteras	-12,5	-5,8	-9,9
Industrias manufactureras	4,8	5,3	0,8
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>1</sup>	-2,1	-2,6	2,7
Construcción	3,3	3,8	1,7
Comercio al por mayor y al por menor <sup>2</sup>	12,2	11,2	3,1
Información y comunicaciones	5,3	3,9	3,4
Actividades financieras y de seguros	9,2	9,7	2,3
Actividades inmobiliarias	8,4	8,8	2,0
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>3</sup>	6,2	6,3	2,0
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>4</sup>	6,3	7,9	0,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>5</sup>	13,6	17,6	-1,3
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>7,1</b>	<b>8,5</b>	<b>0,5</b>
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	13,3	13,2	0,5
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>7,6</b>	<b>9,0</b>	<b>0,5</b>

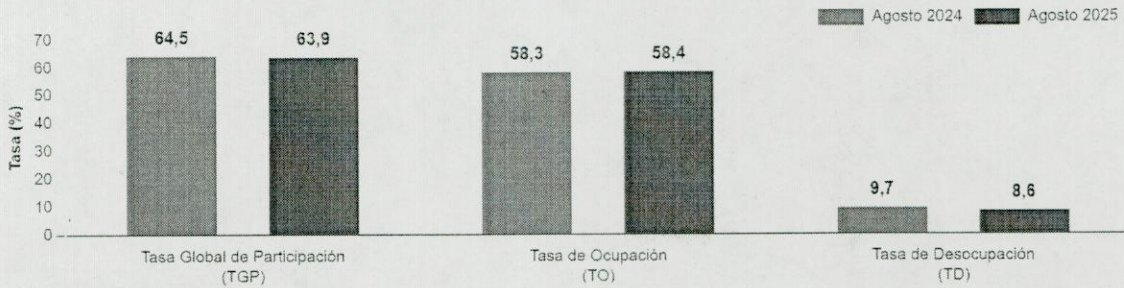
Fuente: DANE, PIB\_T

Para el mes de agosto de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,6%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (9,7%). La tasa global de participación se ubicó en 63,9% y la tasa de ocupación en 58,4%, mientras que en agosto de 2024 fueron 64,5% y 58,3%, respectivamente.



### Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total nacional  
Agosto (2024-2025)



En agosto de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 7,8%, lo que representó una disminución de 2,2 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (10,0%). La tasa global de participación se ubicó en 66,7% y la tasa de ocupación en 61,5%, mientras que en agosto de 2024 fueron 67,2% y 60,5%, respectivamente.

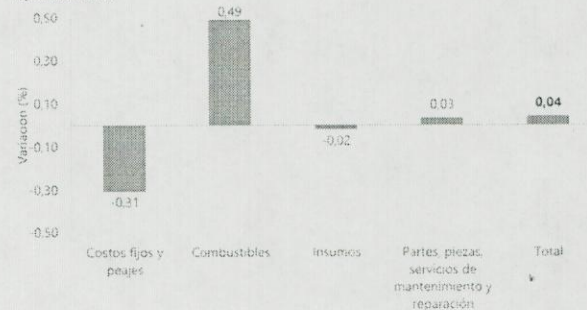
#### 3.1.2.3. ÍNDICE DE COSTOS DE SECTOR TRANSPORTE (ICTC)

El ICTC permite medir las variaciones promedio de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios, para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por carretera en el país, a lo largo del tiempo. Es un indicador especializado que permite la toma de decisiones por parte de entidades del gobierno y empresas privadas del sector El índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera.

En septiembre de 2025, la variación mensual del ICTC fue 0,04%, en comparación con agosto de 2025. El grupo Combustibles (0,49%), registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,03%), Insumos (-0,02%) y Costos fijos y peajes (-0,31%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

### Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) Septiembre 2025

Gráfico 1. Variación mensual del ICTC, según grupos de costos  
Total nacional  
Septiembre 2025



Fuente: DANE, ICTC



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

Tabla 1. Variación y contribución mensual  
Según grupos de costos  
Septiembre 2024 – 2025

Grupos de costos	Peso %	Variación %	2025		2024	
			Contribución Puntos Porcentuales	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales	Variación %
Combustibles	40,20	0,49	0,19	5,45	1,97	
Insumos	9,79	-0,02	0,00	0,10	0,01	
Costos fijos y peajes	45,19	-0,31	-0,15	0,27	0,13	
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	0,03	0,00	0,06	0,00	
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>	<b>2,11</b>	<b>2,11</b>	

Fuente: DANE, ICTC.

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

### 3.1.2.4. VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN MENSUAL POR GRUPOS DE COSTOS EN SEPTIEMBRE DE 2025,

la variación mensual del ICTC fue 0,04%, en comparación con agosto de 2025. El grupo Combustibles (0,49%), registró la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento del parque automotor, y reparación (0,03%), Insumos (-0,02%) y Costos fijos y peajes (-0,31%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

### 3.1.2.5. Indicador de cobertura

El porcentaje de cobertura es un instrumento que permite hacer seguimiento al desarrollo de la recolección de los registros reportados por las fuentes en la operación estadística. Para el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera -ICTC- es denominado indicador de tasa de respuesta o cobertura por registros (ITRR) y mide la relación entre el número de registros recolectados con información efectiva y el número de registros que se esperan recolectar en el mes de referencia, al comienzo del operativo de campo.

Por medio del ITRR se puede determinar el grado de respuesta efectiva o cobertura en términos de los registros, frente al número esperado en la investigación como criterio disponible para efectuar el seguimiento y control operativo. Los registros efectivos son aquellos que permiten calcular variaciones de precios para variedades comparables, con las cuales se realiza el cálculo del índice.

$$\text{ITRR} = (\text{Registros efectivos} / \text{Registros esperados}) * 100$$

Donde:

$$\text{ITRR} = (\text{REF} / \text{RES}) * 100$$

REF = Registros recolectados en el mes que efectivamente entran al cálculo del índice.

RES = Registros en el mes previamente diligenciados para recolección.

$$\text{ITRR} = (12.900 / 13.115) * 100 = 98,36\%$$

El ICTC para el mes de septiembre de 2025 presenta un índice de cobertura de 98,36%.

## 4. Análisis Normativo

El marco legal aplicable incluye:

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- **Ley 80 de 1993** y **Ley 1150 de 2007**: Régimen general de contratación estatal.
- **Decreto 1082 de 2015**: Requisitos para estudios previos y análisis del sector.
- **Ley 1474 de 2011**: Control fiscal y transparencia contractual.
- **Ley 1251 de 2008** y **Ley 2040 de 2020**: Protección al adulto mayor.
- **Ley 1448 de 2011**: Atención a víctimas del conflicto armado.
- **Decreto 248 de 2021**: Compra pública local de alimentos.
- **Resolución 0312 de 2019** y **Decreto 1072 de 2015**: Seguridad y salud en el trabajo.

Esta normatividad impone condiciones técnicas, sociales y éticas estrictas, y obliga al municipio a promover contratación transparente, articulación institucional, enfoque diferencial y criterios de inclusión social.

## 5. Barreras de Entrada

Entre las principales barreras para nuevos operadores del servicio se destacan:

- Exigencias informáticas especializadas (Conectividad).
- Altos costos para cubrir las zonas de calor (conflictos) en materia de movilidad que permitan el cumplimiento de infraestructura y normatividad vial.
- Requisitos técnicos y financieros elevados para contratar con entidades públicas.
- Necesidad de cumplimiento de normativas viales, sociales, ambientales y laborales.

Por tanto, se sugiere la participación de entidades con trayectoria en la ejecución de programas en materia de consultorías de tránsito, seguridad vial y movilidad.

## 6. Factores Económicos

### ➤ Incremento de la inseguridad vial

El departamento de Antioquia se ha consolidado como la región con mayor mortalidad vial en Colombia, registrando cifras preocupantes en años recientes, registrando aproximadamente 1 de cada 6 muertes por accidentes en el país, desafortunadamente, el municipio de Puerto Berrío no ha sido ajeno a esta problemática, registrando para el 2025 la desafortunada cifra de 12 fallecimientos en vía (siniestros fatales) y seis lesionados para el mismo período de tiempo, es importante basados en la política de "Visión Cero" elaborar estrategias que permitan la disminución de los indicadores de siniestralidad vial.

La implementación del sistema seguro en Colombia, liderada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), busca reducir drásticamente la mortalidad vial bajo la premisa de que los errores humanos no deben costar vidas. Este enfoque, alineado al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, abarca ocho áreas clave que incluyen infraestructura segura, vehículos seguros y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para empresas.

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los accidentes viales cobran anualmente la vida de 1,3 millones de personas en todo el mundo, mientras que otras 50 millones quedan heridas de gravedad. La magnitud de este fenómeno ha llevado al organismo a calificar los accidentes viales como "una epidemia silenciosa y ambulante". La seguridad vial, por ende, se ha convertido en un desafío prioritario de esta nueva década, donde la implementación de un sistema seguro se plantea como una necesidad imperante. En Colombia, de acuerdo con Daniel Villaveces, presidente del Consejo Consultivo de Seguridad Vial de Colombia y miembro de la Comisión

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrío-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrío-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) del sector transporte, el panorama también es alarmante: en las vías y carreteras nacionales diariamente 21 personas pierden la vida en siniestros viales, situación que ha ido incrementado en los últimos años.

Ahora bien, uno de los retos más importantes en esta materia es la seguridad de la malla vial. Villaveces enfatiza que es fundamental garantizar vías con una infraestructura adecuada, libres de huecos y deterioros que puedan desencadenar eventos viales, especialmente para los actores más vulnerables como ciclistas y motociclistas. “Además, debemos replantear la forma en que construimos nuestras ciudades, buscando una adecuada segregación del tráfico y minimizando la interacción entre vehículos de carga y actores viales vulnerables. No solo debemos mantener las vías en buenas condiciones, sino también construirlas de manera segura y tolerante al error humano”, argumenta. El otro gran reto es el fomento de comportamientos seguros en la vía y la toma de conciencia frente a una movilidad responsable por parte de los distintos actores viales, donde proteger la vida y la integridad debe ser un compromiso ineludible y justamente es aquí donde cobra relevancia el rol del sector privado. “Aunque el control de los actos inseguros recae principalmente en los gobiernos y las autoridades de tránsito, las empresas tienen también la responsabilidad de promover una movilidad segura desde su propia gestión de la seguridad laboral —afirma Villaveces—. Entonces, las organizaciones desempeñan un papel fundamental en este aspecto, ya que tienen la capacidad de controlar los actos inseguros de sus colaboradores y generar una movilidad responsable en los entornos laborales, irradiando estos cambios positivos en las sociedades donde operan”.

El sistema semafórico en Colombia es fundamental para regular el tráfico y salvar vidas, reduciendo siniestros viales. Además de ordenar la movilidad y reducir tiempos de viaje hasta en un 30% con tecnologías inteligentes, garantiza la seguridad de peatones, ciclistas y conductores al gestionar intersecciones peligrosas.

Finalmente, es posible concluir que un sistema de control de tráfico debe permitir gestionar la ciudad mediante la información obtenida a través de los medidores de tráfico en la malla vial y facilitar el ajuste de los tiempos de los semáforos sobre cualquier intersección y debe ser capaz de asignar prioridades sobre la densidad del tráfico en caso de emergencias y realizar un registro en la base de datos. Asimismo, se identifica que a nivel de capa física los dispositivos que se elijan para la implementación sean dispositivos de forma abierta que puedan interactuar con cualquier sistema o dispositivo de otro fabricante y así garantizar, que para eventos futuros no se presenten inconvenientes a nivel de funcionamiento y sobrecostos sobre el mantenimiento y adecuación del sistema de control.

➤ **Altos costos tecnológicos y logísticos**

El incremento del campo automotor, la ubicación estratégica del municipio, así como la adecuación de vías nacionales, departamentales hacen que el número de viajes, las líneas de OD se incrementen, presionando de manera directa a la administración municipal para que modernice su control operativo de la movilidad a través de la tecnología, pero el alto costo de los vehículos, nos indica lo importante de la conservación de los vehículos existentes.

➤ **Costo del talento humano especializado**

La contratación de personal calificado para el mantenimiento preventivo del parque automotor del municipio de puerto berrío en especial de los vehículos adscritos a la secretaria de movilidad y tránsito, se hace mas que necesario imperativo, para el buen funcionamiento de la entidad y para el mejor servicio a la comunidad.

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



➤ **Necesidad de inversión en infraestructura vial**

De acuerdo al Plan de Gobierno *"El sistema vial urbano se encuentra consolidado por vías principales, colectoras o de servicio o residenciales. En general, este sistema se encuentra en buen estado para la circulación vehicular, considerando que en su mayoría tiene superficie de rodadura tipo pavimento rígido, baja pendiente y anchos de calzada estrechos con un carril para cada sentido, pues tanto las carreras como las calles son bidireccionales, excepto por las calles 51, 52, 53 y 54 que tienen sentido unidireccional de circulación vehicular. Las carreras están definidas en sentido Norte – Sur y viceversa entre los números 1 y 13, mientras que las calle en sentido Oriente – Occidente y viceversa entre los números 43 y 65. Adicionalmente, la iluminación en el entorno de las vías se encuentra en buen estado para la mayoría de la zona urbana."* Sin embargo, más adelante el mismo documento afirma: *"La malla vial urbana, en términos generales, se encuentra en mal estado, la cual, en comparación al diagnóstico de 2009, se ha deteriorado, por lo cual se requieren intervenciones de mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial urbana en aras de mejorar la movilidad urbana. En la mayoría de la red urbana los andenes no cuentan con continuidad y son estrechos para la circulación peatonal. Se requiere hacer un diagnóstico actualizado del estado vial."* Sin embargo, le municipio cuenta con vías que ya presentan algún tipo de desgaste en su capa de rodadura

➤ **Rendimientos financieros esperados del contratista**

El modelo de contratación requiere que el contratista justifique el uso eficiente de los recursos y su destinación exclusiva al objeto del contrato. Las entidades deben evaluar el equilibrio económico del contrato, los márgenes de intermediación y los costos administrativos, sin comprometer la calidad del servicio.

➤ **Externalidades económicas positivas esperadas**

Los costos financieros de los accidentes de tránsito abarcan gastos médicos inmediatos, daños materiales, indemnizaciones, pérdida de productividad y costos administrativos. En Colombia, estos incidentes representan una carga significativa para la seguridad social, con costos promedio por atención médica que superan los \$2,4 millones para peatones, mientras que las indemnizaciones por incapacidad laboral pueden oscilar entre 14 y 180 salarios mínimos.

➤ **Limitada disponibilidad presupuestal**

La dependencia de recursos del Sistema General de Participaciones (SGP) y del presupuesto ordinario del municipio exige optimizar el uso de los recursos, priorizar puntos críticos (zonas de calor) y establecer mecanismos de control financiero riguroso, dado que cualquier desviación puede comprometer la sostenibilidad del programa.

➤ **Costo de oportunidad de no contratar**

No atender la inseguridad vial implica un mayor gasto futuro en salud, educación, asistencia humanitaria y atención social. Además, se profundiza la desigualdad y se deteriora el capital humano del territorio, lo que repercute en el desarrollo económico local de largo plazo.

**7. Análisis Comportamiento de la seguridad vial en Colombia en el primer trimestre 2025:**

Análisis detallado del comportamiento de la siniestralidad vial en Colombia durante el cuarto trimestre del 2025, basado en los informes oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV):

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175 .

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



### ➤ Variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Según el DANE, En enero de 2026 la variación mensual del IPC fue 1,18% y la anual 5,35%.

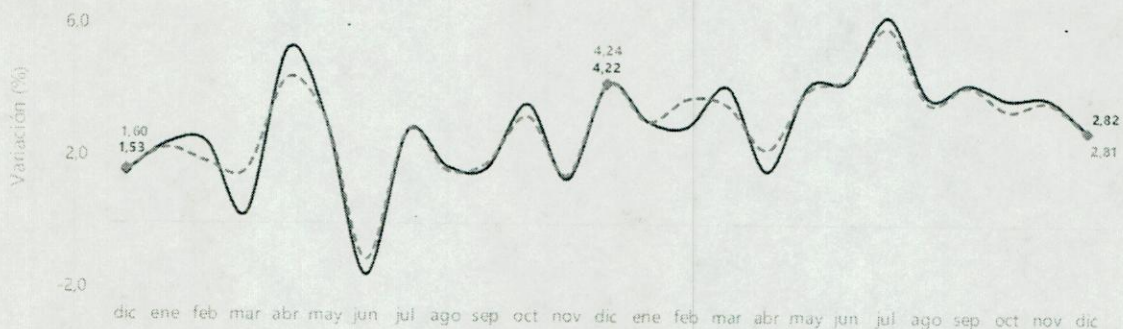
En enero de 2026 la variación anual del IPC fue 5,35%, es decir, 0,13 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,22%.

El comportamiento mensual del IPC total en enero de 2026 (1,18%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Restaurantes y hoteles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Restaurantes y hoteles (2,94%) y Transporte (2,14%).

### ➤ Perspectivas del Sector Alimentario

Para el mes de diciembre de 2025pr el índice de las actividades terciarias, en su serie original se ubicó en 162,74, lo que representó un crecimiento de 2,82% respecto al mes de diciembre de 2024p (158,29). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de diciembre de 2025pr, se ubicó en 140,88, lo que representó un crecimiento de 2,81% respecto al mes de diciembre de 2024p (137,04).

Gráfico 15. Tasa de crecimiento anual del índice de las actividades terciarias  
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario  
2023 - 2025<sup>Pr</sup> (diciembre)



Esta gráfica facilita la visualización comparativa de las principales dinámicas del sistema de servicios colombiano, evidenciando un panorama mixto de recuperación económica, inflación moderada, y desafíos estacionales

## 8. Perspectiva de análisis de riesgo

Se incorporan los riesgos previsibles de conformidad con el CONPES 3714 DE 2011 y el M-ICR-01 de Colombia Compra Eficiente.

La propuesta de lineamientos para las entidades públicas y los proponentes, tiene como propósito convertirse en una herramienta para el mejoramiento continuo en la aplicación de la normativa existente. Además, busca el establecimiento de reglas claras frente a posibles alteraciones del equilibrio financiero de los contratos; generar seguridad jurídica; y, en general, sentar las bases para

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL  
 NIT 890980049-3

el fortalecimiento y la homogenización de los pasos que se surten en la etapa precontractual para el establecimiento de los riesgos previsibles de la contratación.

Así mismo, y en atención a que las normas que reglamentan los riesgos previsibles establecen que la presentación de las ofertas implica la aceptación por parte de los proponentes de la distribución de riesgos previsibles efectuadas por la entidad en estudios y documentos previos que acompañan el proceso de selección, lo cual implica que el proponente debió haberlos discutido y definido con la Entidad.

En el marco de su deber de colaboración con el Estado, se hace imprescindible establecer lineamientos básicos respecto de los "riesgos previsibles" en el marco de la política de Contratación Pública.

Con el fin de clarificar el concepto de Riesgo Previsible, se clasificarán los riesgos contractuales desde su concepto general hasta llegar a la definición de riesgo previsible, en el marco del artículo 4 de la Ley 1150.

Número	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción	Consecuencia 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 contrato?	Responsable por implementar el tratamiento
													Probabilidad	Impacto	Valoración	Categoría		



ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

General	Ejecución	Operacional	Cuando el contratista aporta documentos en la etapa precontractual o contractual donde se consiguen errores que afectan	Deficiencias en la calidad del objeto contractual, incumplimiento del contrato y no obtención de los fines y propósitos de la contratación	3 Posible	4 Mayor	8	8	Contratista	Revisión por parte del contratante de los documentos del proceso de contratación, al momento de la verificación de la propuesta y durante la	1 Raro	3 Moderado	6	4	Si	Contratista
			obtención del objeto contractual, sin que éstos sean consecuencia de conductas dolosas de alguna de	ación						ejecución del contrato de ser necesario						

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175

Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL  
 NIT 890980049-3

				las partes.														
2	General	Externo	Ejecución	Regulatorio	Cuando para la ejecución dependiente de decisiones de otras entidades o empresas para el adecuado desarrollo del objeto contractual.	Retrasos en la ejecución contractual, no obtención del objeto contractual, incumplimientos de obligaciones legales	2 Improbable	4 Mayor	5	5	Entidad Estatal y Contratista	Planeación, revisión, ajuste y seguimiento en la fase precontractual y contractual de forma adecuada.	2 Improbable	3 Moderado	5	4	Si	Entidad Estatal y Contratista



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL  
 NIT 890980049-3

ALCALDÍA MUNICIPAL  
 NIT 890980049-3

3	General	Ejecución	Operación	Demora en el cumplimiento de las actividades. Demora en la entrega de los productos o actividades del objeto contractual, de acuerdo al plazo contractual pactado.	Retrasos en la ejecución contractual, no obtención del objeto contractual, incumplimiento de los propósitos y metas del contrato.	2 Improbable	2 Menor	3	3	Contratista	Planeación, revisión, ajuste y seguimiento en la fase precontractual y contractual de forma adecuada. Revisión mensual del supervisor de las actividades contractuales a través de los informes de	1 Raro	2 Menor	3	3	Si	Contratista
---	---------	-----------	-----------	--	---	--------------	---------	---	---	-------------	--	--------	---------	---	---	----	-------------

**IMPACTO DEL RIESGO**

	Calificación Cualitativa	Calificación Monetaria
1 Insignificante	Obstruye la ejecución del contrato de manera intrascendente	Los sobrecostos no representan más del uno por ciento (1%) del valor del contrato



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL  
 NIT 890980049-3

2 Menor	Dificulta la ejecución del contrato de manera baja. Aplicando medidas mínimas se puede lograr el objeto contractual	Los sobrecostos no representan más del cinco por ciento (5%) del valor del contrato
3 Moderado	Afecta la ejecución del contrato sin alterar el beneficio para las partes	Genera un impacto sobre el valor del contrato entre el cinco (5%) y el quince por ciento (15%)
4 Mayor	Obstruye la ejecución del contrato sustancialmente pero aun así permite la consecución del objeto contractual	Incrementa el valor del contrato entre el quince (15%) y el treinta por ciento (30%)
5 Catastrófico	Perturba la ejecución del contrato de manera grave imposibilitando la consecución del objeto contractual	Impacto sobre el valor del contrato en más del treinta por ciento (30%)

Categoría del Riesgo

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

TIPO DE RIESGO	S I	N O	PROBABILIDAD				IMPACTO				ASIGNACION	
			ALT A	MEDI A ALTA	ME DIA BA JA	BAJ A	ALT O	MEDI A ALTO	M E D I A B A J O	CONTRATI STA	CONTRATA NTE	
Riesgos económicos		X										
Riesgos sociales o políticos	X			X			X				50%	50%
Riesgos	X			X			X				100%	

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175  
 Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

operacionales													
Riesgos financieros	X												
Riesgos regulatorios	X												
Riesgos de la naturaleza	X												
Riesgos ambientales	X												
Riesgos tecnológicos	X		X			X					50%	50%	
Retraso en la entrega de los servicios	X												
Incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del contratista seleccionado	X			X	X						100%		
Otros riesgos ¿cuáles?													
Aumento significativo de la población a atender por circunstancias externas al contratista	X				X	X						100%	
Pérdida de información de bases de datos o uso indebido de las mismas	X		X			X					100%		
Demoras en la suscripción y presentación de garantías en contrato,	X		X			X					100%		



modificaciones, etc.												
Demandas laborales o pagos de Seguridad social integral	X		X				X			100%		
Quejas de los usuarios del servicio prestado por el contratista	X		X				X			100%		

### DE LOS RIESGOS CONTRACTUALES

El riesgo en forma general, es una medida de la variabilidad de los posibles resultados que se pueden esperar de un evento.

El riesgo contractual en general es entendido como todas aquellas circunstancias que pueden presentarse durante el desarrollo o ejecución de un contrato y que pueden alterar el equilibrio financiero del mismo y ha tenido una regulación desde cinco ópticas, asociadas con el proceso de gestión que se requiere en cada caso.

El Decreto 1082 de 2015 define Riesgo como un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de Contratación o en la ejecución de un contrato.

Igualmente, el Decreto 1082 de 2015 establece que 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.

El Decreto 1082 de 2015 se refiere al Riesgo Previsible, puesto que es un concepto que se deriva de las normas ya citadas contenidas en la Ley 1150 de 2007 y en el Decreto 4170 de 2011. Para tal efecto, Colombia Compra Eficiente presenta este Manual de Administración de Riesgos para el Proceso de Contratación dirigido a los partícipes del sistema de compras y contratación pública buscando ofrecer lineamientos y principios metodológicos de manejo y en la gestión de Riesgos en el Proceso de Contratación y el cual tiene en cuenta el Documento Conpes 3714 de 2011.

Se adjunta al presente documento la matriz de riesgo debidamente diligenciada.

### 9. Conclusiones


Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175  
Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)



MUNICIPIO DE PUERTO BERRÍO, ANTIOQUIA  
ALCALDÍA MUNICIPAL  
NIT 890980049-3

- El análisis del sector evidencia que el Municipio de Puerto Berrío enfrenta una situación crítica en términos de seguridad vial, afectando a todos los actores viales especialmente a motociclistas, ciclistas y peatones (adultos mayores, niños).
- La demanda por servicios logísticos de seguridad vial es alta, sostenida y creciente, debido a factores estructurales como el incremento del parque automotor, las vías de conexión nacional.
- La oferta local de operadores logísticos presenta limitaciones significativas en términos de infraestructura, cumplimiento normativo y capacidad de respuesta simultánea en múltiples puntos de atención. Esto refuerza la necesidad de contratar una entidad con experiencia técnica comprobada.
- Factores económicos como la inflación, los costos logísticos y la necesidad de contratar empresas con experiencia en seguridad vial, imponen desafíos financieros que deben ser previstos en la planeación presupuestal del contrato.
- La contratación de un operador a través de un contrato de mínima cuantía constituye una solución jurídica y técnica adecuada para garantizar la ejecución del proyecto con enfoque diferencial, territorial.
- El proyecto debe ser entendido no solo como un gasto, sino como una inversión social que promueve la seguridad, fortalece la gobernanza y mejora las condiciones de vida de los diferentes actores viales.
- Se requiere una supervisión técnica rigurosa, un seguimiento continuo a los indicadores de seguridad vial y una articulación institucional para asegurar el impacto efectivo del programa y la transparencia en la ejecución de los recursos públicos.
- El cumplimiento de la normatividad vigente, es pilar clave para garantizar la sostenibilidad del programa.
- Se concluye que existe una necesidad real, urgente y jurídicamente fundada de contratar los servicios requeridos, conforme a los principios de la contratación estatal y los fines esenciales del Estado.
- Este análisis constituye un insumo fundamental para sustentar la conveniencia, oportunidad y legalidad del proceso de contratación, así como para orientar la toma de decisiones administrativas en el marco del Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027.

Puerto Berrío, 05 de junio de 2026

  
**JOSE HAROL LOPEZ GUTIERREZ**  
Secretaria de Tránsito, Movilidad y Transporte

Palacio Municipal Cra 5 No 50-11 – Teléfono 604 832 6175  
Email: [urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co](mailto:urbanismo@puertoberrio-antioquia.gov.co)