



1. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

ENTIDAD QUE CONTRATARA:	MUNICIPIO DE LA PAZ – CESAR
DEPENDENCIA QUE POSEE LA NECESIDAD:	SECRETARIA DE DESARROLLO Y PROTECCIÓN SOCIAL
MODALIDAD DEL PROCESO	SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA IVERSA ELECTRÓNICA SASIE-005 DE 2026
OBJETO DE LA CONVOCATORIA:	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ– CESAR.
PRESUPUESTO DE LA CONVOCATORIA:	CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS (\$464.000.000,00).
PLAZO ESTIMADO DEL CONTRATO A CELEBRAR	TREINTA Y NUEVE (39) DIAS CALENDARIO ESCOLAR 2026

INTRODUCCIÓN:

La función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la entidad estatal y a obtener el mayor valor por el dinero público. En consecuencia por mandato legal se hace necesario realizar un estudio detallado de todos los aspectos importantes que componen el sector en el que encuentra ubicado el objeto a contratar ya que permite ofrecer herramientas que nos ubiquen el contexto, determinando fortalezas, riesgos, oportunidades a la que se expone el objeto del presente proceso de contratación.

El Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector, es decir el mercado relativo al objeto del proceso de contratación, desde la perspectiva Legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo.

Colombia Compra eficiente mediante la Guía para Elaborar Estudios del Sector explica la metodología de investigación que se deben tener en cuenta para realizar el estudio del mercado.

ANEXO DEL ESTUDIO DEL SECTOR

El Municipio de La paz - Cesar, atendiendo lo establecido por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente, realiza el siguiente análisis con el fin de caracterizar el sector y establecer un marco de referencia uniforme para esclarecer el proceso de contratación que se pretende adelantar.

IMPORTANCIA DEL SECTOR:

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

El sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

La infraestructura, que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, asimismo se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el

transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.

El vehículo o móvil, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.

El operador de transporte, es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.

Las normas y leyes, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

Clasificación:

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

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

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

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

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

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

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

Transporte escolar

El transporte escolar o transporte de estudiantes lleva a cabo viajes de niños y adolescentes desde los lugares de residencia hasta los colegios y viceversa. Pese a que muchos de estos viajes se llevan a cabo en medios de transporte privado, es también muy frecuente que se lleven a cabo de forma colectiva en buses y caravanas especiales para este propósito.

En Estados Unidos y otros países es habitual que se dediquen autobuses para llevar a los escolares de su lugar de residencia a la escuela. La normativa de Estados Unidos obliga a que un cuidador adulto, aparte del conductor, vaya en el autobús y que los autobuses no tengan más de 16 años.



En otros países como Alemania o Finlandia, los alumnos van solos en los vehículos del transporte público de la ciudad. Normalmente, los estudiantes reciben una tarjeta que les permite hacer uso de estos servicios por todo el semestre de forma ilimitada, a un costo muy bajo (subsidiado).

En el caso de un país Sudamericano, Chile posee una tarifa diferida para estudiantes a la que se puede optar presentando un Pase escolar al momento de cancelar el pasaje. Este a su vez permite optar a diferentes tarifas, siendo Educación primaria pasaje sin costo y Educación secundaria además de Educación superior un porcentaje del pasaje adulto (50 % en regiones y 33 % en Santiago). En Davis, Estados Unidos, más del 40 % de los niños y niñas van al colegio en bicicleta.

Aspectos Generales del Mercado:

De acuerdo con la clasificación, el objeto se ubica en el sector servicio.

El sector Servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población.

Incluye subsectores como comercio, transportes, comunicaciones, centro de llamadas, finanzas, turismo, hostelería, ocio, cultura, espectáculos, la administración pública y los denominados servicios públicos, los presta el Estado o la iniciativa privada (sanidad, educación, atención a la dependencia), entre otros.

Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se lo considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: la distribución y el consumo.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL CONTEXTO LOCAL, NACIONAL E INTERNACIONAL:

Variación y contribución trimestral por grupos de costos1

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de -0,07%, en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025. El grupo Costos fijos (-1,22%) registró la única variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,59%), Peajes y uso de terminales (0,57%), Combustibles (0,55%) e Insumos (0,43%) presentaron variaciones por encima del promedio nacional.

Tabla 1. ICTIP Variación trimestral según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	Variación %	2025	Variación %	2024
			Contribución Puntos porcentuales		Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	0,55	0,16	1,19	0,33
Insumos	8,78	0,43	0,04	-0,29	-0,03
Costos fijos	32,99	-1,22	-0,43	-0,20	-0,07
Peajes y uso de terminales	20,39	0,57	0,12	0,00	0,00
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	0,59	0,04	0,10	0,01
Total	100,00	-0,07	-0,07	0,24	0,24

Fuente: DANE, ICTIP.

El único aporte negativo a la variación trimestral del ICTIP (-0,07%), se registró en el grupo de Costos fijos, el cual restó 0,43 puntos porcentuales.

Variación y contribución trimestral por clases de costos2

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 con el primer trimestre (enero-marzo) de 2025, los principales aportes negativos a la variación trimestral fueron: Costo del vehículo y su apalancamiento (-4,26%), Seguros (-0,89%), Partes y piezas

utilizadas en el embrague (-0,90%), Llantas ubicadas en la dirección (-0,15%) y Llantas ubicadas en la tracción (-0,13%).

Tabla 2. ICTIP Variación y contribución trimestral según las principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025

Clases de Costos	Variación Trimestral (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Costo del vehículo y su apalancamiento	-4,26	-0,43
Seguros	-0,89	-0,03
Partes y piezas utilizadas en el embrague	-0,90	0,00
Llantas ubicadas en la dirección	-0,15	0,00
Llantas ubicadas en la tracción	-0,13	0,00
Partes y piezas utilizadas en los rodamientos y retenedores	-0,74	0,00
Partes y piezas utilizadas en el diferencial	-0,27	0,00
Impuestos y revisiones	-0,02	0,00
Uso de terminales	0,00	0,00
Partes y piezas utilizadas en la caja de velocidades	0,18	0,00

Fuente: DANE, ICTIP.

Variación y contribución año corrido por grupos de costos

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 en comparación al último trimestre de 2024 (octubre- diciembre), el ICTIP presentó una variación año corrido de 4,35%. Los grupos Peajes y uso de terminales (7,36%) y Costos fijos (4,96%) presentaron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,80%), Combustibles (2,50%) e Insumos (1,42%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTIP Variación y contribución año corrido según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	Variación %	2025	Variación %	2024
			Contribución Puntos porcentuales		Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	2,50	0,73	2,81	0,80
Insumos	8,78	1,42	0,13	0,00	0,00
Costos fijos	32,99	4,96	1,70	6,31	2,21
Peajes y uso de terminales	20,39	7,36	1,54	12,43	2,46
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	3,80	0,25	1,89	0,13
Total	100,00	4,35	4,35	5,60	5,60

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (4,35%) se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 1,70 puntos porcentuales.

Variación y contribución año corrido por clases de costos4

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 con el último trimestre (octubre-diciembre) de 2024, los principales aportes positivos a la variación año corrido fueron:

Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (11,05%), Peajes (8,77%), Combustibles (2,50%) y Uso de terminales (5,41%).



Tabla 4. ICTIP Variación y contribución año corrido según principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025

Clases de Costos	Variación Año corrido (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	11,05	2,23
Peajes	8,77	1,07
Combustibles	2,50	0,73
Uso de terminales	5,41	0,48
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	8,96	0,12
Seguros	3,72	0,11
Servicios de estación	4,20	0,06
Filtros	1,99	0,02
Lubricantes	0,87	0,02
Impuestos y revisiones	5,56	0,02

Fuente: DANE, ICTIP.

Variación y contribución anual por grupos de costos

En el segundo trimestre (abril-junio) de 2025, el ICTIP presentó una variación anual de 7,41% en comparación con el Segundo trimestre (abril-junio) de 2024. Los grupos Combustibles (11,37%) y

Peajes y uso de terminales (9,87%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Costos fijos (5,19%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,34%) e Insumos (1,43%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTIP Variación y contribución anual según grupos de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	Variación %	2025	Variación %	2024
			Contribución Puntos porcentuales		Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	11,37	3,14	5,22	1,45
Insumos	8,78	1,43	0,13	-0,85	-0,08
Costos fijos	32,99	5,19	1,83	5,44	1,93
Peajes y uso de terminales	20,39	9,87	2,08	12,59	2,50
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	3,34	0,22	3,37	0,23
Total	100,00	7,41	7,41	6,03	6,03

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (7,41%) se registró en el grupo de Combustibles, el cual aportó 3,14 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual por clases de costos6

Por clases de costos, al comparar el segundo trimestre (abril-junio) de 2025 con el segundo trimestre (abril-junio) de 2024, los principales aportes positivos a la variación anual fueron:

Combustibles (11,37%), Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (11,06%), Peajes (13,24%) y Uso de terminales (5,41%).

Tabla 4. ICTIP Variación y contribución anual según principales clases de costos
Segundo trimestre (abril-junio) 2025

Clases de Costos	Variación Anual (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	11,37	3,14
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	11,06	2,30
Peajes	13,24	1,59
Uso de terminales	5,41	0,49
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	7,49	0,11
Seguros	3,36	0,10
Servicios de estación	6,14	0,08
Lubricantes	0,96	0,02
Impuestos y revisiones	5,56	0,02
Partes y piezas utilizadas en los frenos	3,57	0,02

Fuente: DANE, ICTIP.

PIB – SECTOR TRANSPORTE

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. 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 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Aspecto técnico del sector:

El futuro contratista deberá cumplir como mínimo las siguientes especificaciones técnicas: Las rutas focalizadas por necesidad del servicio mediante las cuales se transportará a la población estudiantil beneficiaria son las establecidas en el cuadro siguiente, el cual indica adicionalmente el tipo de ruta y en consecuencia el número de vehículos que deben ser ofrecido:

REGLAS HABILITANTES APLICABLE AL OFRECIMIENTO DE VECHÍCULOS: Para cada ruta deberá ofrecerse el vehículo o número de vehículos que garanticen la atención de cada estudiante por atender, debidamente sentado y ocupando un puesto, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia, la cual es de obligatorio cumplimiento, en particular lo dispuesto en el Decreto 348 de 2015, Resolución 4000 de 2005, Resolución 005666 de 2003, Resolución 7126 de 1995, Resolución 7171 de 2002 y demás



normatividad vigente regulatoria del transporte especial de pasajeros y transporte escolar. La administración del municipio de la Paz- Cesar se acoge a los conceptos que en materia de transporte especial de pasajeros y transporte escolar ha expedido el Ministerio de Transporte. En todo caso los vehículos deben contar con la capacidad mínima requerida para transportar los estudiantes (un estudiante por puesto), indistintamente de la característica o tipología de vehículo requerido como regla general en el cuadro anterior.

Para cada vehículo ofrecido debe aportarse la copia de la licencia de Tránsito, seguro obligatorio, revisión técnica (si aplica), tarjeta de operación, póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual, estos documentos deberán estar vigentes y a través de los mismos la administración verificará el tipo de vehículo frente a los requisitos fijados por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio de transporte escolar.

Aspecto legal

Desde la perspectiva legal: Normatividad que regula la actividad económica

El servicio de transporte se encuentra regulado por la siguiente normatividad:

Ley 769 de 2.002 Código Nacional de Tránsito.

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

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

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

Ley 1503 de 2.011

Ley 336 de 1996

Decreto 175 del 5 de febrero de 2001

Decreto 348 de 2015.

Decreto 1079 de 2015

Decreto 431 de 2017

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Adquisiciones previas del Municipio. El municipio de la Paz - Cesar, con su política de calidad y su plan de desarrollo, requiere la **"PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ- CESAR"**

Se puede evidenciar que la Administración municipal ha demandado este tipo de servicios durante los últimos años en una forma eficiente.

Igualmente, en el Portal único de Contratación, se ha evidenciado que otras entidades del estado, han adelantado procesos de selección para la celebración de contratos para la prestación del servicio transporte escolar durante las últimas vigencias.

ANÁLISIS DE LA OFERTA

De acuerdo al análisis de la demanda por parte de la entidad, y de las entidades analizadas, podrían indicarse como posibles oferentes las siguientes personas naturales o jurídicas:

COOPERATIVA DE TRANSPORTE COLECTIVOS DEL CESAR "COOTRANSCOLCER"
COOPERATIVA MULTIATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE DE VALLEDUPAR "COOTRANSNORTE DE VALLEDUPAR"
SOCIEDAD DE TRANSPORTE DEL CARIBE LTDA
ASOCIACION TRANSPORCOL
TRANSPORTES CARVAJAL LTDA
COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE COLOMBIA
SOCIEDAD DE TRANSPORTE DEL CARIBE LTDA

COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE LA PROVINCIA. COOPROVINCIA
TRANSPORTES INTEGRALES GLOBAL LTDA
TRANSPORTES Y AGREGADOS LTDA
TRANSPORTE RESCAR LTDA
TRANSPLUS
COOMALPE
COTRACOL

Se debe resaltar que todas estas empresas cuentan con experiencia, capacidad financiera, organizacional y jurídica suficiente; número de vehículos que podrían cumplir con las especificaciones técnicas exigidas por la entidad, por lo cual las sitúan, sin perjuicio de las exigencias de la entidad dentro del proceso de selección, entre los posibles oferentes que eventualmente podrían tener la idoneidad para ejecutar el objeto del contrato.

ANALISIS FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL DEL SECTOR

ANALISIS FINANCIERO

INDICADORES FINANCIEROS:

Los indicadores de capacidad financiera contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 son:

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Índice de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Razón de Cobertura de Intereses = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL: La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el artículo 10 del Decreto 1510 de 2013 son:

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

TAMAÑO DE LA MUESTRA

Para la construcción de la muestra se tomó como referencia una suficiente cantidad de datos de procesos similares con respecto a otras entidades Estatales:

Los datos de los posible oferentes fueron tomados de procesos realizados que estuvieran en la modalidad:

El resultado obtenido en la selección fueron los siguientes procesos:



N° PROCESO	PROPONENTE	DESCRIPCION	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
SA-SIP N° 011-2016	COOINTRAOS	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL ¿MODALIDAD ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE BOSCONIA CESAR	256.26	0	11.69	8%	8%
SA-SI-001-2020	ROCCIA SAS	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ALQUILER DE VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DEL PERSONAL, QUE CON OCASIÓN DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y MISIONAL DE LA ENTIDAD EPA BARRANQUILLA VERDE,	2.17	45%	1036	77%	42%
	RENTING COLOMBIA SAS	REQUIERA MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES	0.16	79%	2.32	41%	8%
4145.010.32.1.0188	UNION TEMPORAL CALI SALUD	Prestar servicios de transporte especial de pasajeros, carga de herramientas, insumos, elementos o bienes muebles de la Secretaria de Salud Pública Municipal en el área rural y urbana del Municipio de Cali y en ocasiones fuera de la ciudad en ciudades cerca a Santiago de Cali; el transporte de las maquinas fumigadoras; el transporte para las motomochilas y el transporte de los productos para combatir el dengue, chikungunya y zika, en desarrollo de los proyectos denominados	2.37	38.00%	8.04	46.00%	29.00%
002	EXPRESO LOS SAMANES	PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE ESCOLAR A LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LA POBLACIÓN VULNERABLE DESDE LAS DIFERENTES VEREDAS HASTA LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS NUCLEO ESCOLAR LA ARADA ZONA RURAL Y FELISA SUAREZ DE ORTIZ DE LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE ALPUJARRA TOLIMA	2.38	28.00%	18.27	13.00%	9.00%
ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA No. 02 DE 2019	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA	CONTRATAR EL SERVICIO POR HORAS DE TRANSPORTES AUTOMOTORES ESPECIALES CON SUS RESPECTIVOS CONDUCTORES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE FUNCIONARIOS Y CONTRATISTAS DE LA	2.39	56.59%	SD	30.32%	13.16%

		PERSONERIA MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI					
	COOPERATIVA MULTIACTIVA AL SERVICIO DE TRANSPORTE MOVILIDAD Y LOGISTICA EN COLOMBIA	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial, en horarios flexibles diurnos y/o nocturnos, para los servidores públicos y contratistas de la Secretaría de Bienestar Social en desarrollo de los proyectos denominados:	2.55	42.20%	5.3	68.13%	15.25%
		"APOYO AL PROGRAMA DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL DE LA POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA EN SANTIAGO DE CALI- FICHA BP No. 26000835 y " FORTALECIMIENTO A LOS PROCESOS DE ATENCIÓN SOCIAL A LA POBLACIÓN ADULTA MAYOR DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI, con ficha BP No. 07044884	2.62	51.00%	6.37	35.93%	14.97%
4146.010.32.1.0008.2019	UNION TEMPORAL CALI BIENESTAR						
SASIP – IMRDS - 002 – 2019	TRANSPORTE PUBLICO TERRESTREAUTOMOTOR ESPECIAL REY DE REYES S	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS, PARA LOS PROGRAMAS DEL I.M.R.D.S	4.22	43.00%	3.77	25.00%	14.00%
MP-SASI-003-2019		PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR PARA LA COMUNIDAD ESTUDIANTIL MATRICULADA EN INSTITUCIONES EDUCATIVAS OFICIALES DEL MUNICIPIO PESCA BOYACÁ.	2.29	13.00%	IND	22.00%	19.00%
SI-MP-002-2019	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL SARAVITA LTDA	SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR PARA GARANTIZAR EL ACCESO Y PERMANENCIA DE ESTUDIANTES EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS DEL MUNICIPIO DE PALMAR, SANTANDER PARA EL AÑO LECTIVO 2019	1.44	5.00%	5.56	5.00%	2.00%
SASIPOAJC 005-2019	Sociedad Promotora Internacional de Turismo y Transporte Servicio Especial S.A.S.	PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA APOYAR LAS ACCIONES DE INSPECCION, VIGILANCIA Y CONTROL EN SALUD PUBLICA DE ACUERDO A LAS COMPETENCIAS ESTABLECIDAS EN LA LEY 715 DE 2001 Y PLAN DECENAL DE SALUD PUBLICA 2012-2021.	5.49	48.00%	3.82	18.00%	9.00%

1- Datos Índice de liquidez de posibles oferentes:

0.16	1.44	2.17	2.29	2.37	2.38	2.39	2.55	2.62	4.22	5.49	256.26
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------

Para el cálculo del Índice de Liquidez se tomó por análisis estadístico la media podada Para su cálculo, los datos se deben ordenar de menor a mayor y excluir los datos (n×α) más pequeños y (n×α) más grandes, donde n es el tamaño de la muestra y α es la proporción



de datos que se quieren depurar. El último paso consiste en calcular el promedio de los datos restantes, el cual representará la media podada, en el análisis se toma que $\alpha=0.1=10\%$

El resultado de la media podada: 2.7

teniendo en cuenta que entre mayor sea el indicador, la probabilidad de riesgo es menor, por lo tanto se establece como límite mínimo la razón de 3

2- Datos Nivel de Endeudamiento de posibles oferentes:

Para el Nivel de endeudamiento se tomo por análisis grafico de tallo y hojas:

Tallo	Hojas
0	50
1	3
2	8
3	8
4	2835
5	61
6	
7	9
8	
9	
10	

cálculo del

Nivel de Endeudamiento %
0%
45%
79%
38.00%
28.00%
56.59%
42.20%
51.00%
43.00%
13.00%
5.00%
48.00%

Observando el análisis realizado se logra observar que existe mayor cantidad de posibles oferentes que manejan un rango de nivel de endeudamiento entre el 0% al 48%; **teniendo en cuenta que entre mayor sea el indicador, la probabilidad de riesgo es mayor, por lo tanto se establece como límite máximo el 50%**

- 3- Para el cálculo de la razón de cobertura de intereses se tiene en cuenta que a mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras, por lo tanto el límite máximo establecido es de 8 veces, colocando como regla que cuando no presente gastos de intereses este quedara habilitado.
- 4- Para la Rentabilidad del Patrimonio de acuerdo a la muestra realizada se establece un indicador superior o igual al 0%, teniendo en cuenta el siguiente análisis elaborado en base a la información extraída del Portal de Contratación

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

RANGOS		CANTIDA D	%
	< 0	0	0%
0	9%	2	17%
10%	19%	2	17%
20%	29%	2	17%
30%	39%	2	17%
40%	49%	2	17%
50%	99%	2	17%
100%	>100%		
		12	100%

5- Para la Rentabilidad del Activo de acuerdo a la muestra realizada se establece un indicador superior o igual al 0%, teniendo en cuenta el siguiente análisis elaborado en base a la información extraída del Portal de Contratación

RENTABILIDAD DEL ACTIVO			
RANGOS		CANTIDA D	%
	< 0		0%
0	9%	5	42%
10%	19%	5	42%
20%	29%	1	8%
30%	39%	1	8%
40%	49%		
50%	99%		0%
100%	>100%		
		12	100%

En caso que en la convocatoria se presenten proponentes plurales por medio de uniones temporales, consorcios y promesas de sociedad futura, cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador de acuerdo con su participación en la figura del oferente plural (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura).

La siguiente es la fórmula aplicable para los indicadores:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^n \text{Componente 1 del Indicador}_i \times \text{Porcentaje de participación}_i)}{(\sum_{i=1}^n \text{Componente 2 del Indicador}_i \times \text{Porcentaje de participación}_i)}$$

PPERSPECTIVA ORGANIZACIONAL

De acuerdo con el resultado arrojado en el análisis de la perspectiva organizacional para que el desarrollo de los objetos contractuales que tienen relación con TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL se den en las mejores condiciones posibles, atendiendo las características que lo componen como el presupuesto, el plazo y el lugar de ejecución y la calidad del servicio a prestar, el MUNICIPIO DE LA PAZ (CESAR), considera que la empresa que llegara a resultar seleccionada como contratista deberá contar con la infraestructura que le permita garantizar el servicio con las características que componen las necesidades del Municipio.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, en primer lugar EL MUNICIPIO, 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 humano sostenible y al valor ambiental, social, esto a través del



respeto de los derechos humanos. EL MUNICIPIO, en su búsqueda de promover un adecuado desarrollo de la EDUCACIÓN requiere contar con un contratista que posea la más completa estructura organizacional posible, para así garantizar la plena satisfacción de las necesidades. Por lo anterior, EL MUNICIPIO determinó de la muestra de proponentes la información de la capacidad organizacional extraída del certificado de registro único de proponentes, respecto de las actividades del sector TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL.

ANÁLISIS DE RIESGOS Y LA FORMA DE MITIGARLO.

De conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con el numeral 6 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, durante la etapa de publicación de los estudios previos, proyecto de pliegos y pliego de condiciones definitivo, los interesados se pronunciaron sobre la estimación, tipificación, asignación de riesgos previsibles realizada por la Entidad, el impacto de los mismo con el fin de ser revisados por la misma y establecer su distribución definitiva constituida.

Se precisa que salvo las situaciones específicamente mencionados en el presente numeral y como principio general, el contratista como experto y especialista en la actividad a ejecutar asumirá los costos económicos de todos aquellos sucesos previsibles y de normal ocurrencia para las actividades que son objeto de la presente contratación. Por lo tanto, deberá asumir los riesgos asociados a su actividad ordinaria que sean previsibles, así mismo deberá asumir aquellos riesgos propios de su actividad empresarial y de persona natural o jurídica que tiene que cumplir con determinadas cargas y deberes frente al estado. En consecuencia, el Municipio no estará obligado a reconocimiento económico alguno ni a ofrecer garantía que permita eliminar, mitigar o prevenir los efectos de los riesgos asumidos por el contratista.

Se pretende contribuir a la reducción de controversias judiciales y extrajudiciales en contra del estado, y lograr, que las partes del contrato estatal puedan hacer las provisiones necesarias para mitigar los riesgos, por ello se hace necesarios, estimar, tipificar y cuantificar los riesgos previsibles involucrados en la contratación estatal.

LA ESTIMACIÓN consiste en valorar la probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto de los riesgos que han sido tipificados y que teniendo en cuenta su materialización, requieren una valoración.

ESTIMACIÓN CUALITATIVA: Es aquella que se realiza cuando se trabaja los riesgos para una estimación cualitativa mediante rangos que permitan al servidor público calificar los riesgos en una matriz, en diferentes niveles de probabilidad e impacto.

LA PROBABILIDAD es entendida como una medida de la creencia o conocimiento que se tienen acerca de la ocurrencia futura o pasada de un evento y generalmente se puede estimar como la frecuencia con la que se obtiene un resultado en un experimento aleatorio.

IMPACTO O SEVERIDAD: Es la medida de la magnitud de las consecuencias monetarias de un evento generador de riesgo sobre el objeto del contrato.

ESTIMACIÓN CUANTITATIVA: Una vez realizada la evaluación cualitativa, incorporando los criterios evaluados en la etapa cualitativa y realizando una aproximación numérica de dichos criterios.

Teniendo en cuenta las modificaciones en la Ley 80 de 1993, se dictaron otras disposiciones generales aplicables a toda contratación con recursos públicos. Con la Ley 1150 de 16 de Julio de 2007 se introdujeron medidas para la eficiencia y la transparencia; en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 se contempla La Distribución del Riesgo en los Contratos Estatales.

De igual manera debe darse aplicación al documento expedido por el CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL a través del documento CONPES 3714 de fecha primero (1) de diciembre de 2011, "**DEL RIESGO PREVISIBLE EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA**", y se señalaran los riesgos de conformidad con lo señalado en el mismo así:

1) Riesgos Económicos: Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros. Por ejemplo, es usual que en contratos que involucren la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los contratos de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar a cabo el objeto del contrato por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

2) Riesgos Sociales o Políticos: son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato. También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, grupos de interés o la sociedad. Por ejemplo, los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICÍA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)

3) Riesgos Operacionales: Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del contrato. Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del contrato. También se presenta la extensión del plazo, cuando los contratos se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del contrato como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos sin que los mismos sean imputables a las partes.

Dichos riesgos hacen parte del riesgo operacional siempre y cuando no sean obligaciones de las partes y se materialicen durante la ejecución del contrato¹⁹. En general no son riesgos operacionales las especificaciones de materiales o servicios incorrectos, fallas en el embalaje, manipulación, transporte o descarga del bien suministrado, insuficiencia en los proveedores, pérdida o destrucción de los bienes a suministrar, daño, hurto o pérdida de materiales o equipos para la ejecución del contrato, obtención o renovación de licencias o permisos, entre otros.

Para reducir la incidencia de este tipo de riesgos, es necesario contar durante la etapa de estructuración de los contratos con los estudios respectivos y adelantar actividades que permitan contar con un adecuado nivel de información sobre las especificaciones de los diferentes objetos contractuales, con el fin de fortalecer el análisis de costos, lo cual reduce los factores de riesgos que inciden sobre el contrato.

4) Riesgos Financieros: Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras. El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del contrato. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

5) Riesgos Regulatorios: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que, siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual. Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

6) Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que, aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTÍN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.) Para el ejercicio de tipificación, éstos



se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

7) Riesgos Ambientales: Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por ejemplo, cuando durante la ejecución del contrato se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes.

8) Riesgos Tecnológicos: Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, así como la obsolescencia tecnológica.

Una vez hecha la clasificación por tipo de riesgo se recomienda hacer una definición concreta de cada uno de los riesgos que se incluyan, conforme al lenguaje común de los mismos

EN CUANTO A LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EL ESTUDIO EN MENCIÓN RECOMIENDA

1) Riesgos Económicos: Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente y con las condiciones necesarias para llevar a cabo el objeto contractual, el riesgo se traslade al contratista en atención a su experticia en el manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos económicos. Desde luego, ello no podrá hacerse en relación con riesgos que el mismo no pueda controlar, como condiciones macroeconómicas no previsibles, las cuales por ser imprevisibles escaparían de la órbita de aplicación del artículo 4 de la Ley 1150 de 2007.

2) Riesgos Sociales o Políticos: Se recomienda que por regla general el riesgo previsible de esta naturaleza lo asuma la entidad contratante que, en atención a su condición, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva del mismo. De manera excepcional se puede trasladar el riesgo cuando, por ejemplo, existan mecanismos de cobertura en el mercado.

3) Riesgo Operacional: Por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, los riesgos operacionales se transfieren al contratista, en la medida en que cuenta con mayor experiencia y conocimiento de las variables que determinan el valor de la inversión y tendrá a su cargo las actividades propias del contrato. En aquellos contratos donde se presente un alto componente de complejidad técnica, las entidades estatales pueden considerar la posibilidad de utilizar como mecanismo de mitigación el Otorgamiento de garantías parciales para cubrir eventuales sobrecostos asociados a la complejidad identificada.

4) Riesgos Financieros: Se recomienda que el riesgo se traslade al contratista por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente. En atención a su experticia en la consecución y estructuración de los recursos necesarios, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos financieros.

5) Riesgos Regulatorios: Se recomienda que, por regla general, el riesgo lo asuma la parte que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos regulatorios por su naturaleza y en virtud de las normas propias de cada regulación.

6) Riesgos de la naturaleza: Siempre y cuando existan formas de mitigación al alcance del contratista, los riesgos de la naturaleza deben ser trasladados al mismo.

7) Riesgo Ambiental: La asignación del riesgo ambiental depende de la especificidad de cada proceso, por ejemplo:

- Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, el contratista asumirá los costos implícitos en el cumplimiento de las obligaciones definidas en dicha licencia y/o plan de manejo ambiental.
 - Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada antes del cierre de la licitación y ésta sea modificada por solicitud del contratista, él asumirá los costos que implique esta modificación.
 - El riesgo de que, durante la ejecución, la operación y el mantenimiento de las obras, se configuren pasivos ambientales causados por el incumplimiento o la mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental será asumido por el contratista.
 - Cuando no se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, los costos por obligaciones ambientales se deberán estimar y prever en los contratos acorde con la naturaleza y magnitud del objeto contractual. En estos casos la entidad estatal podrá asumir el riesgo de que los costos por obligaciones ambientales resulten superiores a lo estimado.
 - Cuando por la naturaleza del proyecto no se requiera licencia ambiental, los costos para realizar un adecuado manejo ambiental se deben estimar y prever en los contratos acorde con la naturaleza y magnitud del proyecto. En estos casos, la entidad estatal podrá asumir el riesgo por los costos de las obligaciones adicionales resultantes de la exigencia de un plan de manejo posterior al cierre de la licitación, sólo cuando la exigencia no surja del mal manejo ambiental del proyecto.
- 8) **Riesgo Tecnológico:** Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, el riesgo se traslade al contratista que, en atención a su experticia en el objeto contractual y los estándares tecnológicos, cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos tecnológicos.

ANÁLISIS CUALITATIVO DE RIESGOS CON SU PROBABILIDAD E IMPACTO.

RIESGO Y ETAPA	CLASE	CATEGORÍA E IMPACTO	FUENTE	ASIGNACIÓN	CALIFICACIÓN FINAL
Fluctuación de precios (etapa contractual)	General	Probable/Mayor	Externo	La entidad	Riesgo Alto
Desabastecimiento de producto (etapa contractual)	General	Posible / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo Alto
Riesgos sociales o políticos (contractual y pos contractual)	General	Posible /Moderado	Externo	La entidad	Riesgo bajo
Riesgos operacionales (contractual)	General	Probable/ Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos financieros (etapa contractual)	General	Probable / Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos Regulatorios (contractuales y post contractuales)	General	Probable / Moderado	Externo	El contratista	Riesgo medio
Riesgos de la Naturaleza (contractual)	General	Probable / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo alto
Riesgo tecnológico (contractual)	General	Posible /Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio

TIPIFICACIÓN	ESTIMACIÓN	TIPO DE RIESGOS Y FUENTE	CATEGORÍA E IMPACTO	ASIGNACIÓN	CALIFICACIÓN DEFINITIVA
RIESGO EN PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL SERVICIO					
Información errónea o desactualizada suministrada por la	10%	General e interno	Posible /Moderado	Entidad contratante	Riesgo medio



entidad contractual (pre y contractual)					
Uso o recolección de información errada (pre y contractual)	15%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista, salvo que la información errada provenga de la misma entidad	Riesgo medio
Estimación inadecuada de los costos (pre contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Negligencia, imprudencia o temeridad en los mandatos (contractual)	20%	General e interno	Posible / Mayor	Contratista	Riesgo alto
Uso indebido de información (Contractual)	10%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (contractual)	15%	General e interno	Probable /Moderado	Contratista, quien debe cubrir el riesgo conforme a las normas que regulan el sistema ARP	Riesgo medio
Falta de calidad en el servicio prestado (post contractual y contractual)	10%	General e interno	Posible / Moderado	El Supervisor del contrato debe vigilar su ejecución, so pena de no certificarla	Riesgo medio
EVENTOS DERIVADOS DE CIRCUNSTANCIAS ECONÓMICAS O LEGALES					
Financiamiento del contrato (contractual)	100%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan a todos los contribuyentes y a todas las actividades (contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista, a quien la entidad podrá llevar a un punto de no pérdida, siempre y cuando acredite que el incremento es de tal magnitud que le ha conducido a pérdida.	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan la actividad del contratante,	5%	General y externo	Posible /Moderado	Contratista, a quien la entidad podrá llevar a un	Riesgo medio

siendo tal actividad objeto del contrato (contractual)				punto de no pérdida, siempre y cuando acredite que el incremento es de tal magnitud que le ha conducido a pérdida.	
--	--	--	--	--	--

Del anterior análisis la entidad maneja en este proceso contractual la siguiente **MATRIZ DE RIESGOS** según la Guía que para su elaboración implementó Colombia compra Eficiente.

N°	1	2	3	4	5	6	7	8	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción (Qué puede pasar y, cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento				¿Afecta la ejecución del contrato?	Persona responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento
	General	General	General	General	General	General	General	General	General	Interno	Ejecución	operacional	Información errónea o desactualizada	Demora y/o incumplimiento de obligaciones	posible	Moderado	3	bajo	Entidad contratante	evitar el riesgo	2	menor	2	bajo	si	Entidad contratante (secretaría)	Desde la firma del acta de inicio	Hasta la terminación del contrato
	Externo	General	Interno	Interno	Interno	Externo	Interno	Externo	General	Externo	Ejecución	económico	Estimación inadecuada de los costos	Desequilibrio económico	improbable	Menor	2	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Planeación	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	Planeación	Planeación	General	Interno	Ejecución	operacional	Negligencia, imprudencia o temeridad en	Demora y/o incumplimiento de obligaciones	posible	Moderado	3	bajo	Contratista	evitar el riesgo	2	menor	2	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	regulatorio	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	operacional	General	Interno	Ejecución	operacional	Uso indebido de información	Incumplimiento de la cláusula de	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	transferir el riesgo	2	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Incremento en impuestos que afectan	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Accidentes de trabajo y enfermedades	General	Interno	Ejecución	operacional	Disminución de la capacidad laboral del	Incumplimiento de las obligaciones	posible	Menor	2	bajo	Contratista	transferir el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Desequilibrio económico	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Falta de calidad en el servicio	General	Externo	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	Incumplimiento de las obligaciones	posible	Menor	2	bajo	Entidad contratante	transferir el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Entidad contratante (secretaría)	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	posible	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Moderado	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	3	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	bajo	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Contratista	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	evitar el riesgo	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	2	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	menor	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	2	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	bajo	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	si	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato
	Contratista	General	Interno	Interno	Interno	Ejecución	operacional	Incumplimiento de las obligaciones	General	Interno	Planeación	económico	Financiamiento del contrato	Desequilibrio económico	raro	Insignificante	1	bajo	Contratista	evitar el riesgo	1	insignificante	1	bajo	si	Contratista	Desde la firma del acta de	Hasta la terminación del contrato

Hasta la fecha límite prevista en el cronograma del proceso para la solicitud de aclaraciones u observaciones, los posibles oferentes o interesados en participar en el proceso deberán manifestar a la entidad, teniendo en cuenta el conocimiento que tienen como expertos en su actividad ordinaria, la existencia de posibles riesgos asociados a la ejecución del contrato



que puedan afectar el equilibrio económico del mismo, de conformidad con lo expresado por el artículo 863 del Código de Comercio, según el cual, las partes deberán proceder de buena fe exenta de culpa en el período precontractual, so pena de indemnizar los perjuicios que se causen.

En consecuencia, la Entidad no aceptará reclamaciones relacionadas con circunstancias previsibles por el contratista que afecten dicho equilibrio económico y que no hayan sido manifestadas por el mismo, en dicho plazo.

Se enfatiza que la valoración de riesgos no es una ciencia exacta y que cada interesado en participar en el proceso debe hacer una verificación de sus propios niveles de tolerancia y apetito de riesgos para hacer su propia valoración, la cual puede no corresponder con la que se plantea aquí.

La remuneración para EL CONTRATISTA que resulte favorecido en el presente proceso de selección, se concreta en sus propios cálculos y estimaciones. De esta forma, queda claro que los valores que se registran en el presupuesto que se anexa a los pliegos, no constituyen una garantía para el cálculo de los ingresos del futuro contratista.

Igualmente, se señala que en caso de darse por terminado el contrato por la no Modificación de licencias, por causas no imputables al contratista ni la entidad y siempre que el primero haya actuado con suma diligencia, el contrato podrá darse por terminado sin sanciones ni indemnizaciones para ninguna de las partes, sin perjuicio de adelantar tanto el contratista como la entidad, las acciones que correspondan contra el o los responsables de la no modificación de la licencia.

Debe tenerse en cuenta que los eventos de fuerza mayor y eventos imprevisibles no se asignan al contratista y tendrán un tratamiento especial, en la medida que sea factible hacerlo, mediante la obligación de suscripción de pólizas de daños que amparen los bienes e intereses susceptibles de dañarse o perderse por el acontecer de actos extraordinarios súbitos e imprevistos.

La presente estimación del riesgo de desequilibrio económico por eventos previsibles no incluye las medidas de tratamiento y transferencia de riesgo que debe abordar quien tenga asignado el riesgo.

Debe entenderse que los mecanismos contenidos en el contrato, permiten mantener las condiciones económicas y financieras existentes al momento de la presentación de la propuesta por parte del contratista y consecuentemente, están diseñados para restablecer y mantener la ecuación del equilibrio contractual, en los términos señalados en la Ley 80 de 1993.

7. ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO

De conformidad con la Guía para entender los Acuerdos Marco de Precios suscritos por Colombia y el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedidos por Colombia Compra Eficiente Los municipios están obligados por los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea; y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN.

Salvo por algunas excepciones, todas las Entidades Estatales descentralizadas del nivel municipal (incluidas las entidades descentralizadas indirectas) y los esquemas asociativos integrados por Entidades Estatales del nivel municipal están obligados por los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala); y, por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN

VALORES

Los Acuerdos Comerciales con Chile y la Unión Europea son aplicables a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de \$643'264.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de \$16.081'602.000.

Los Acuerdos Comerciales con los Estados AELC y con Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú) son aplicables a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de \$655'366.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de \$16.384'153.000.

El Acuerdo Comercial con Costa Rica es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de \$1.162'733.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de \$16.389'628.000.

El valor para el Acuerdo Comercial con el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala) corresponde al valor de la menor cuantía de la Entidad Estatal.

La Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN es aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal, independientemente del valor del Proceso de Contratación.

LISTA DE ACUERDOS COMERCIALES APLICABLES AL PROCESO DE CONTRATACIÓN:

Acuerdo Comercial	Entidad estatal incluida	Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Alianza Pacífico (Chile-Peru)	SI	SI	NO	SI
Chile	SI	SI	SI	NO
Costa Rica	SI	SI	NO	SI
Estados AELC	SI	SI	NO	SI
Triangulo Norte (Guatemala)	SI	SI	NO	SI
Unión Europea	SI	SI	NO	SI
Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN	SI	SI	NO	SI

Atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.1.3 del Decreto 1082 de 2015, se señala que por la cuantía y el objeto de la presente contratación, se observará las obligaciones que en materia de tratados de libre comercio o acuerdos internacionales que le apliquen.

Por ello, a efectos de lo establecido en el párrafo 2° del artículo 20 de la Ley 80 de 1993 y el párrafo del artículo 1° de la Ley 816 de 2003 modificado por el artículo 51 del Decreto-ley 019 de 2012, se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos de origen extranjero en procesos de selección nacionales, siempre que cumplan con alguna de estas condiciones:

- a) Que Colombia haya negociado trato nacional en materia de compras estatales con dicho país,
- b) Que en el país del proponente extranjero, con el que no se hubiere negociado trato nacional, las ofertas de bienes y servicios colombianas, reciban el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales.



Cuando el proceso de contratación está sometido a uno o varios Acuerdos Comerciales, se elaborará el cronograma de acuerdo con los plazos previstos en dichos Acuerdos Comerciales.

Si un mismo proceso de contratación está sometido a varios Acuerdos Comerciales, se adoptan las medidas necesarias para el cumplimiento de la totalidad de los compromisos previstos en los Acuerdos Comerciales.

La Entidad concede trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno nacional haya certificado que los oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en el literal (b) anterior en relación con un Estado en particular, lo cual no es requerido para acreditar las situaciones a las que se refieren los literales (a) y (c) anteriores. Para constatar que los oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional en un Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública del respectivo Estado para lo cual puede solicitar el apoyo técnico del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y de Colombia Compra Eficiente, dentro de sus competencias legales.

Los certificados para acreditar la condición a la que se refiere el literal (b) anterior deben ser publicados en la forma y oportunidad que para el efecto disponga Colombia Compra Eficiente. La vigencia de los certificados será de dos años contados a partir de la fecha de su expedición, sin perjuicio de que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o Colombia Compra Eficiente soliciten al Ministerio de Relaciones Exteriores su revisión con ocasión de la expedición de nueva normativa en el Estado sobre el cual se expide el certificado. Colombia Compra Eficiente puede determinar vía circular, la forma como el Ministerio de Relaciones Exteriores debe constatar que los oferentes de bienes y Servicios nacionales gozan de trato nacional y de revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública para la expedición del certificado.

Funcionarios Responsables:

ANLLELIS RAMIREZ GONZALEZ
Secretaria de Desarrollo y Protección Social
Municipio de La Paz - Cesar