

 ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA	GESTIÓN EN CONTRATACIÓN		
	ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro	CÓDIGO	GEC-FT-22-V3
		PÁGINA	1 de 27

DATOS GENERALES	
FECHA DE EMISIÓN DEL ESTUDIO	Junio de 2026
SECRETARÍA QUE ELABORA EL ESTUDIO	SECRETARIA DE MOVILIDAD
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Selección abreviada d menor cuantía
OBJETO DE LA CONTRATACIÓN	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE, MEDIANTE LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA EN EL CENTRO DE DESPACHO DEL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DEL MUNICIPIO DE CHÍA.

RECOMENDACIONES PARA LA ELABORACION DEL ESTUDIO DE SECTOR
El presente Estudio del Sector se desarrolló con un nivel de profundidad proporcional a la modalidad de selección, la naturaleza del objeto contractual, la complejidad técnica de las actividades a ejecutar y la cuantía estimada del proceso. En este caso, se trata de un contrato de prestación de servicios cuyo objeto consiste en la realización de pruebas de alcoholemia a los conductores del servicio público de transporte terrestre que operan desde el Centro de Despacho del municipio de Chía, actividad directamente relacionada con el Programa de Seguridad en la Operación del Transporte y con las obligaciones de control previo establecidas en la normatividad vigente en materia de seguridad vial y transporte público. En atención al presupuesto oficial estimado para la contratación y de conformidad con los límites establecidos en la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas concordantes, la Entidad determinó adelantar el proceso mediante la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, por corresponder a la modalidad procedente para este tipo de contratación. En consecuencia, el estudio se enfocó en el análisis del comportamiento histórico de la demanda del servicio, la caracterización del mercado de organismos autorizados para la ejecución de pruebas de alcoholimetría, la identificación de potenciales proveedores con capacidad técnica, operativa y tecnológica, la evaluación de la oferta disponible y la justificación de los requisitos habilitantes exigidos para garantizar la adecuada ejecución del contrato. Así mismo, se analizaron las condiciones técnicas requeridas para la prestación del servicio, incluyendo la disponibilidad de personal capacitado para la realización de pruebas de alcoholimetría, equipos certificados y calibrados, sistemas tecnológicos para el registro y transmisión de información, capacidad de integración con los sistemas de control y vigilancia del transporte y mecanismos que permitan asegurar la trazabilidad, confiabilidad y custodia de los resultados obtenidos. De igual forma, se evaluó la dinámica operativa del municipio de Chía, evidenciando un alto volumen de despachos y controles requeridos. De acuerdo con la información contenida en los estudios previos, durante los meses de enero y febrero de 2026 se realizaron 20.417 pruebas de alcoholimetría en rutas urbanas, veredales e intermunicipales, circunstancia que demuestra la necesidad de contar con un esquema técnico, humano y operativo suficiente para atender la demanda de manera continua y conforme a los lineamientos establecidos por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte. Así mismo, se analizó la capacidad instalada del mercado, identificando la existencia de organismos y empresas especializadas que cuentan con autorización, personal idóneo, infraestructura tecnológica y experiencia en la ejecución de programas de seguridad en la operación del transporte, lo que permite concluir que existen condiciones de pluralidad de oferentes y competencia efectiva para adelantar el presente proceso de selección. Finalmente, el presente estudio se fundamenta en información obtenida de fuentes verificables, incluyendo SECOP II, antecedentes contractuales de la entidad, estadísticas operativas del Observatorio de Movilidad de Chía, lineamientos emitidos por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, así como análisis del mercado de servicios especializados de alcoholimetría y seguridad vial. Lo anterior constituye un insumo suficiente para la estructuración técnica, jurídica y financiera del proceso contractual y para la adecuada identificación y asignación de los riesgos asociados a la prestación del servicio.

1. CONTEXTO, JUSTIFICACIÓN Y ALINEACIÓN ESTRÉGICA DE LA NECESIDAD.
1. Identificación del problema o necesidad El Municipio de Chía presenta la necesidad de garantizar la implementación y operación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte en el Centro de Despacho del Transporte Público Terrestre, mediante la realización de pruebas de alcoholemia a los conductores del servicio público antes del inicio de la prestación del servicio. Esta necesidad surge de las obligaciones establecidas por la normativa vigente en materia de transporte y seguridad vial, las cuales exigen la adopción de mecanismos de control preventivo que permitan verificar que los conductores se encuentren en condiciones adecuadas para operar los vehículos de transporte público. La no ejecución de estas actividades podría incrementar los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol, afectar la seguridad de los usuarios y de los demás actores viales, así como limitar el cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control asignadas a la Secretaría de Movilidad y de las obligaciones relacionadas con el Programa de Seguridad en la Operación del Transporte. 2. Justificación de la contratación externa Aunque la Secretaría de Movilidad cuenta con infraestructura tecnológica y operativa para apoyar el desarrollo de las pruebas de alcoholemia, no dispone de un organismo autorizado, ni del personal especializado requerido para realizar, validar, registrar y transmitir la información conforme a los lineamientos establecidos por las autoridades competentes. Adicionalmente, la ejecución de estas actividades exige personal capacitado, equipos debidamente certificados y calibrados, así como la capacidad tecnológica para garantizar la trazabilidad de la información y su reporte a los sistemas de control y vigilancia de la operación del transporte, por lo que resulta necesario acudir al mercado para satisfacer la necesidad identificada. 3. Relación con la planeación institucional La contratación se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones y contribuye al cumplimiento de la Meta Producto 106 del Plan de Desarrollo Municipal, relacionada con la ejecución de acciones para la optimización de los servicios de tránsito y transporte del municipio de Chía. Así mismo, se articula con las acciones previstas en el Plan Local de Seguridad Vial y con las estrategias institucionales orientadas al fortalecimiento de la seguridad vial, la prevención de siniestros y el mejoramiento de las condiciones de operación del transporte público terrestre. 4. Impacto estratégico de la contratación La necesidad tiene carácter estratégico y crítico para la operación institucional, toda vez que contribuye directamente a la prevención de riesgos asociados a la operación del transporte público, al fortalecimiento de los mecanismos de control previo al despacho de vehículos y a la protección de la vida e integridad de los usuarios y demás actores viales. Igualmente, genera un alto impacto social al promover condiciones más seguras para la prestación del servicio público de transporte y fortalecer las acciones de seguridad vial en el municipio. 5. Modalidad de selección proyectada Se proyecta adelantar el presente proceso de contratación mediante la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, de conformidad con lo



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

2 de 27

1. CONTEXTO, JUSTIFICACIÓN Y ALINEACIÓN ESTRÉGICA DE LA NECESIDAD.

establecido en el numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007,, por cuanto el presupuesto oficial estimado para la contratación se encuentra dentro de los rangos establecidos para dicha modalidad. Adicionalmente, el objeto corresponde a un contrato de prestación de servicios relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación, registro y transmisión de información, razón por la cual la modalidad seleccionada resulta acorde con la naturaleza y alcance del objeto contractual.

2. ESTUDIO DE LA DEMANDA.

El análisis de demanda tiene como objetivo entender el comportamiento de compras de la entidad, identificar las necesidades de compra futura y reconocer oportunidades de ahorro preliminares con visión estratégica.

El análisis de demanda se realiza a través del estudio de los comportamientos históricos de compras de la entidad pública frente a la necesidad a satisfacer, es decir, analizar cómo se han contratado los bienes, obras o servicios previamente por el municipio y por otras entidades en el país, conocer si existen necesidades futuras y proyectarlas (mantenimientos, repuestos, etc.), identificación de categorías/ familias consideradas críticas y estratégicas (que sector estoy impactando con mi demanda), y conocer los costos asociados a la necesidad y la generación de valor por dinero. El desarrollo de los numerales posteriores permiten el desarrollo del perfil de compras y mejor conocimiento de la demanda.

2.1. ÁRBOL DE CATEGORÍAS

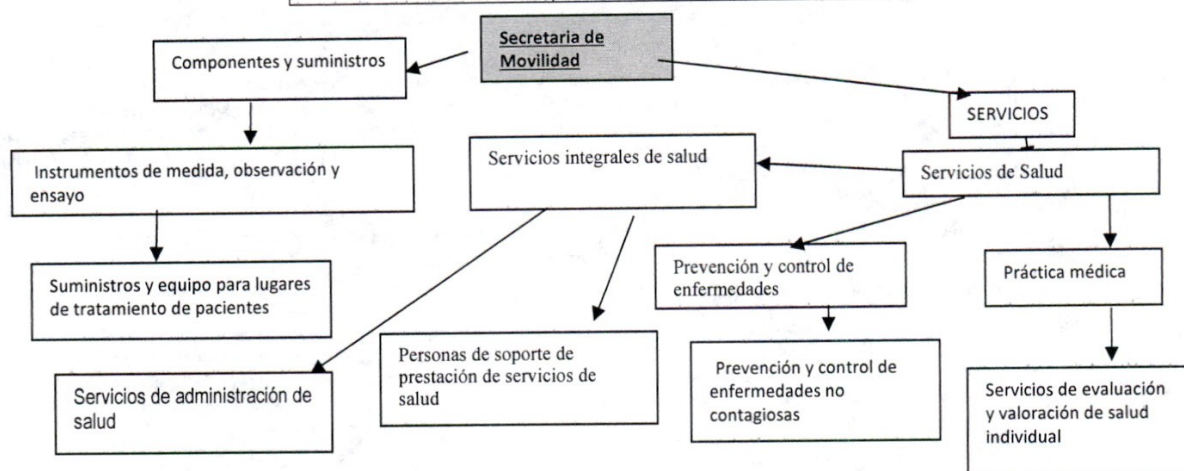
El árbol de categorías es un análisis que permite desarrollar estrategias de adquisición específica de forma que se puedan obtener mejores resultados en los procesos de negociación, entender de manera integral y con visión estratégica el comportamiento de las compras de la entidad e identificar oportunidades de agregación de demanda para obtener mejores condiciones económicas y técnicas en los procesos de compra pública.

Para esta compra la entidad identifica las siguientes categorías y subcategorías brindando una visión completa del espectro de compras, así:

Grupo F – Servicios - Servicios de Salud

Grupo D- Componentes y suministros- Instrumentos de medida, observación y ensayo

CLASIFICACIÓN UNSPSC	DESCRIPCIÓN
41116200	Suministros y equipo para lugares de tratamiento de pacientes
85111600	Prevención y control de enfermedades no contagiosas.
85101600	Personas de soporte de prestación de servicios de salud
85101700	Servicios de administración de salud
85122200	Servicios de evaluación y valoración de salud individual





ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

3 de 27

2.2. CUBO DEL GASTO

El cubo del gasto es una herramienta que permite realizar el análisis dinámico del comportamiento de como las entidades han ejecutado los recursos, esta información puede ser recolectada de múltiples bases de datos, internas, públicas, entre otras.

El municipio en el presente análisis de demanda también hace uso de la herramienta del cubo del gasto, la cual permite estudiar de forma dinámica como han sido las compras previas de una entidad desde diferentes perspectivas, esta capta el gasto y lo disecciona por proveedor, categorías, zonas, entre otras, asimismo la entidad no solo estudia su gasto previo en las adquisiciones objeto del presente proceso sino también como otras entidades han realizado este tipo de compras. Para el análisis de los procesos tanto del municipio como de las otras entidades, se analizaron las mismas variables en todos los procesos para que el análisis esté en los mismos términos, y de esta forma se pueden hacer afirmaciones y conclusiones válidas.

Para el uso de esta herramienta la entidad va a analizar las compras previas desde las siguientes dimensiones:

- Entidad contratante
- Objeto
- Cantidad
- Plazo de ejecución
- Modalidad de contratación
- Proveedor
- Ubicación del proveedor
- Grupo, segmento, familia, clase

Durante el proceso de búsqueda y recolección de información en las plataformas SECOP I, SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano, no fue posible identificar procesos contractuales con una relación directa al objeto del presente proceso, toda vez que la obligación relacionada con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización, validación y reporte de pruebas de alcoholemia constituye una exigencia reciente dentro del sector transporte.

Así mismo, se evidenció que gran parte de los terminales de transporte del país corresponden a sociedades de economía mixta o entidades que cuentan directamente con autorización de la Superintendencia de Transporte para operar e implementar estos programas con sus propios recursos técnicos, humanos y tecnológicos, razón por la cual no publican procesos contractuales similares en las plataformas de contratación pública.

En el caso particular del municipio de Chía, la operación del despacho del transporte público terrestre se desarrolla de manera articulada entre el Instituto de Desarrollo Urbano, Vivienda y Gestión Territorial de Chía —IDUVI— y la Secretaría de Movilidad, entidad encargada de la operación y control del servicio. En consecuencia, y considerando las nuevas obligaciones regulatorias establecidas por las autoridades del sector transporte, el municipio requiere acudir a un esquema de contratación externa para garantizar el cumplimiento de las actividades relacionadas con el Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

Por lo anterior, la ausencia de procesos similares publicados en SECOP no impide la estructuración del presente proceso contractual, sino que evidencia el carácter novedoso de la implementación de este tipo de programas en entidades territoriales. En este sentido, el municipio de Chía se proyecta como una de las primeras entidades territoriales en adelantar un proceso contractual orientado específicamente a la implementación operativa de estas obligaciones regulatorias.

Adicionalmente, se consultaron los procesos reflejados en las herramientas de análisis de demanda y contratación pública, utilizando los códigos UNSPSC relacionados con servicios de alcoholimetría, seguridad vial, salud ocupacional, apoyo operativo y control del transporte; sin embargo, tampoco fue posible identificar procesos contractuales que guarden relación directa o semejanza con el objeto requerido por el municipio de Chía.

Lo anterior obedece a que el presente proceso no se limita únicamente a la práctica de pruebas de alcoholemia, sino que comprende la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, incluyendo la realización de pruebas con personal idóneo, equipos certificados, validación y registro de resultados, trazabilidad de la información y la disponibilidad de una estructura técnica y médica que permita verificar las condiciones de aptitud de los conductores conforme a los lineamientos establecidos por las autoridades competentes.

En consecuencia, se evidenció que actualmente no existen referencias contractuales suficientemente similares dentro de las plataformas de contratación pública que permitan realizar una comparación directa del mercado, debido al carácter especializado y novedoso de las obligaciones regulatorias asociadas a este tipo de programas en el sector transporte.

Año
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
☐ 8510 - Servicios integrales de salud
☐ 851016 - Personas de soporte de prestación de servicios de salud
☐ 851017 - Servicios de administración de salud
☐ 8511 - Prevención y control de enfermedades
☐ 851116 - Prevención y control de enfermedades no contagiosas
☐ 8512 - Práctica médica
☐ 851222 - Servicios de evaluación y valoración de salud individual
☐ 4111 - Instrumentos de medida, observación y ensayo
☐ 411162 - Suministros y equipo para lugares de tratamiento de pacientes
Total



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

4 de 27

2.2. CUBO DEL GASTO

Buscar resultados (Buscar resultados por filtrando en Resultados)

Borrar búsqueda Cuantos búsquedas

País	Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Fase actual	Fecha de publicación	Fecha de presentación de ofertas	Detalle
COLOMBIA	FONDO DE DESARROLLO LOCAL DE SANTA FE	FOL SF-SIP-023-2026	COTIZAR EL SERVICIO DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA Y TOXICOLOGIA PARA APLICAR A LOS CONTRATISTAS DEL FONDO DE DESARROLLO LOCAL SANTA FE.	Presentación de oferta	16/03/2026 5:31:08 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	25/03/2026 6:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle
COLOMBIA	ALCALDÍA MUNICIPIO DE BELLO	CD-1173-2026	LA PRESTACION DE SERVICIOS PARA LA REALIZACION DE OPERATIVOS DE EMBRIAGUEZ, ANALISIS DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA Y DEMAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA TOMA DE MUESTRAS DE SANGRE U ORINA EN GENERAL	Presentación de oferta	30/01/2026 11:04:20 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	ALCALDÍA MUNICIPIO DE BELLO	CD-1262-2024	PRESTACION DE SERVICIOS PARA LA REALIZACION DE OPERATIVOS DE EMBRIAGUEZ ANALISIS DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA Y DEMAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON TOMA DE MUESTRAS DE SANGRE U ORINA EN GENERAL.	Presentación de oferta	2/08/2024 9:45:37 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	CGONS	CMC-007-2024	SERVICIO PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA Y OTROS	Presentación de oferta	24/04/2024 4:07:59 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	26/04/2024 7:30:00 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle
COLOMBIA	MUNICIPIO DE CALDAS ANTIOQUIA	CD-1854-2023	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo, calibración, adquisición de insumos de alcoholómetros y curso de idoneidad en pruebas de alcoholometría para la Secretaría de Movilidad del municipio	Presentación de oferta	25/10/2023 2:36:55 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	31/10/2023 3:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle
COLOMBIA	MUNICIPIO DE BARBOSA	INVITACION DE MINIMA CUANTIA 040-2023	CURSO DE FORMACIÓN EN COMPETENCIAS PARA LA IDONEIDAD EN PRUEBAS DE "ALCOHOLEMIA EN FORMA INDIRECTA A PARTIR DE AIRE ESPRADO" CON INCLUSIÓN LA BASE DE DATOS DE LA ESCUELA DE FORMACIÓN DEL INSTITUTO	Presentación de oferta	10/10/2023 10:50:23 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	17/10/2023 10:00:00 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle
COLOMBIA	MUNICIPIO DE CALDAS ANTIOQUIA	MC-1841-2023	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo, calibración, adquisición de insumos de alcoholómetros y curso de idoneidad en pruebas de alcoholometría para la Secretaría de Movilidad del municipio	Presentación de oferta	12/09/2023 7:19:28 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	18/09/2023 3:00:00 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle
COLOMBIA	COTECMAR	41055273	SUMINISTRO DE BOQUILLAS PARA PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA	Presentación de oferta	9/05/2023 10:26:39 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS DE TOCANCIPA S.A. E.S.P.	043-2023	ORDEN DE PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA REALIZACION DE EXÁMENES MÉDICOS OCUPACIONALES, CERTIFICACIÓN EN CURSOS DE ALTURA Y ESPACIOS CONFINADOS, PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA, PSICOACTIVAS, DIA	Presentación de oferta	27/02/2023 5:49:44 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	ALCALDÍA MUNICIPIO DE BELLO	CD-0038-2023	"PRESTACION DE SERVICIOS DE APOYO A LA GESTION PARA LA REALIZACION DE OPERATIVOS DE EMBRIAGUEZ, ANALISIS DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA POR CROMATOGRAFIA DE GASES, Y PRESTAR EL SERVICIO DE REALIZACION DE P	Presentación de oferta	7/02/2023 3:29:47 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	ALCALDÍA MUNICIPIO DE BELLO	CD-836-2022	PRESTACION DE SERVICIOS DE APOYO A LA GESTION PARA LA REALIZACION DE OPERATIVOS DE EMBRIAGUEZ, ANALISIS DE PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA POR CROMATOGRAFIA DE GASES Y PERSONAL PERMANENTE PARA LA REALIZACION DE	Presentación de oferta	27/01/2023 12:26:53 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	-	Detalle
COLOMBIA	MUNICIPIO DE RIONEGRO	MC 029 2021	SUMINISTRO DE ALCOHOLSENORES NUEVOS, INSUMOS, MANTENIMIENTOS Y CALIBRACION PARA GARANTIZAR LA CORRECTA Y OPORTUNA PRÁCTICA DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA EN EL MUNICIPIO DE RIONEGRO	Presentación de oferta	26/07/2021 4:01:41 PM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	2/08/2021 11:00:00 AM (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito	Detalle

Ver mas

Cambiar al estilo de impresión

2.3. ANÁLISIS DEL GASTO

En relación con el análisis de demanda, la entidad realizó la consulta de procesos contractuales en las plataformas SECOP I, SECOP II, Tienda Virtual del Estado Colombiano y demás herramientas de análisis de contratación pública, utilizando tanto palabras clave relacionadas con el objeto contractual como los códigos UNSPSC asociados a servicios de alcoholimetría, seguridad vial, control operacional del transporte y apoyo médico. Sin embargo, no fue posible identificar procesos contractuales con características similares o equivalentes al objeto requerido por el municipio de Chía.

En consecuencia, al no encontrarse procesos comparables ni información suficiente dentro de las plataformas oficiales de contratación pública, no es posible realizar un análisis consolidado mediante la herramienta de cubo del gasto, toda vez que esta depende de la existencia de antecedentes contractuales comparables y datos históricos suficientes que permitan efectuar análisis estadísticos, comparativos y de comportamiento del gasto público.

Lo anterior obedece al carácter novedoso y especializado del presente proceso, relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, actividades que actualmente no cuentan con una trazabilidad contractual amplia dentro de las entidades territoriales del país.

2.4. PERFIL DE LA CATEGORÍA

El desarrollo del perfil de la categoría permite:

1. Identificar la importancia de la categoría y de las subcategorías con relación al gasto, a las áreas donde se compran y las cantidades donde se adquieren.
2. Determinar el alcance de las compras y generar iniciativas de agregación de demanda o de desagregación.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

5 de 27

2.4. PERFIL DE LA CATEGORÍA

3. Identificar proveedores críticos.
4. Identificar necesidades de información adicional para la toma de decisiones.
5. Identificar oportunidades preliminares de generación de valor por dinero y optimización del proceso de compra.

Para el perfil de la categoría se requiere responder las siguientes preguntas:

¿Qué se compra?

La Entidad requiere contratar la prestación de un servicio especializado para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, mediante la realización de pruebas de alcoholemia a los conductores del servicio público de transporte terrestre que operan desde el Centro de Despacho del Municipio de Chía. La categoría corresponde principalmente a servicios especializados de salud ocupacional y seguridad vial, complementados con el suministro y utilización de equipos certificados para la medición de alcohol en aire espirado, personal técnico autorizado, sistemas de registro y transmisión de información y soporte operativo para el cumplimiento de la normativa vigente. Esta categoría se encuentra clasificada dentro de los servicios de salud y de los componentes relacionados con instrumentos de medición y ensayo.

¿Quién compra?

La demanda proviene de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Chía, como dependencia responsable de la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, del ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre el transporte público y del cumplimiento de las obligaciones establecidas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte. La contratación se orienta a satisfacer una necesidad institucional permanente asociada al control preventivo previo al despacho de vehículos de servicio público.

¿Dónde se compra?

El servicio es adquirido a organismos o empresas especializadas autorizadas para la realización de pruebas de alcoholimetría, que cuenten con personal certificado, equipos debidamente calibrados, infraestructura tecnológica y capacidad para reportar la información a los sistemas establecidos por las autoridades competentes. El análisis de mercado evidencia la existencia de pluralidad de oferentes con capacidad técnica y operativa suficiente para atender este tipo de contratación, favoreciendo condiciones de competencia efectiva.

¿Cuánto se compra?

El volumen de la contratación responde al comportamiento histórico de la operación del transporte público en el municipio. De acuerdo con la información del Observatorio de Movilidad, durante los meses de enero y febrero de 2026 se realizaron 20.417 pruebas de alcoholimetría, equivalente a un promedio mensual cercano a 10.209 pruebas, cifra utilizada como referencia para proyectar la demanda durante la ejecución contractual. La necesidad presenta un comportamiento continuo debido a que las pruebas deben realizarse diariamente antes del despacho de los vehículos.

¿Cuándo se compra?

La necesidad es permanente y recurrente durante toda la vigencia del contrato. La demanda depende directamente de la operación diaria del transporte público terrestre y de la obligación normativa de practicar las pruebas antes del inicio de cada recorrido. En consecuencia, no corresponde a una necesidad ocasional sino a un servicio continuo cuyo comportamiento está asociado a los horarios y frecuencia de despacho de las empresas transportadoras.

Restricciones autoimpuestas

La Entidad requiere que el contratista:

- Cuenten con personal competente y certificado para la realización de pruebas de alcoholimetría.
- Dispongan de equipos debidamente calibrados y certificados conforme a la normatividad técnica vigente.
- Garantice la trazabilidad, custodia y confiabilidad de la información generada.
- Cuenten con capacidad tecnológica para registrar y transmitir la información a los sistemas definidos por las autoridades competentes.
- Mantenga disponibilidad operativa durante toda la ejecución del contrato y en los horarios requeridos por la operación del Centro de Despacho.

Restricciones regulatorias

La contratación se encuentra sujeta, entre otras, a las siguientes disposiciones:

- Constitución Política.
- Ley 80 de 1993.
- Ley 1150 de 2007.
- Decreto 1082 de 2015.
- Ley 105 de 1993.
- Ley 336 de 1996.
- Ley 1503 de 2011.
- Ley 1702 de 2013.
- Decreto 1079 de 2015.
- Resolución 2734 de 2018.
- Resolución 4222 de 2002.
- Resolución 12173 de 2024.
- Resolución 14306 de 2024.
- Circular Externa 20255330000164 de 2025 de la Superintendencia de Transporte y demás normas aplicables al Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

Garantías

- La prestación del servicio requiere garantías relacionadas con la correcta ejecución del contrato, la calidad del servicio prestado, el adecuado funcionamiento de los equipos utilizados, la calibración vigente de los dispositivos de medición y la confiabilidad de la información generada durante la ejecución contractual.

Horarios de atención

- El contratista deberá prestar el servicio en los horarios de funcionamiento del Centro de Despacho del Transporte Público Terrestre del Municipio de Chía, garantizando disponibilidad suficiente para atender la totalidad de los despachos programados durante la vigencia del



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

6 de 27

2.4. PERFIL DE LA CATEGORÍA

contrato.

- **Otros aspectos relevantes**

- Disponibilidad inmediata del personal.
- Continuidad en la prestación del servicio.
- Soporte técnico para equipos y plataformas tecnológicas.
- Cumplimiento de tiempos de respuesta.
- Custodia y confidencialidad de la información.
- Integración con los sistemas tecnológicos definidos por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte.
- Capacidad para atender incrementos en la demanda sin afectar la continuidad del servicio.

Nivel de criticidad de la categoría

- La categoría se clasifica como **Estratégica**.
- **Justificación técnica**
- La contratación tiene un alto impacto sobre el cumplimiento de las funciones misionales de la Secretaría de Movilidad, pues constituye un mecanismo obligatorio para garantizar la seguridad en la operación del transporte público terrestre. Su ausencia impediría el cumplimiento de obligaciones regulatorias, incrementaría el riesgo de siniestros viales y afectaría directamente la seguridad de los usuarios y demás actores viales. Adicionalmente, corresponde a un servicio especializado que exige altos niveles de calidad técnica, personal autorizado, equipos certificados y cumplimiento estricto de la regulación sectorial, factores que aumentan su importancia dentro de la estrategia de abastecimiento institucional.

Condiciones de calidad, niveles de servicio, garantías y soporte

- El contratista deberá garantizar:
- Personal certificado y competente.
- Equipos de medición calibrados y certificados.
- Disponibilidad permanente durante la operación.
- Registro oportuno de cada prueba realizada.
- Reporte de información conforme a los lineamientos de la Superintendencia de Transporte.
- Soporte técnico durante toda la ejecución.
- Cumplimiento de indicadores de oportunidad, confiabilidad y continuidad del servicio.
- Trazabilidad completa de la información obtenida.

Oportunidades preliminares de generación de valor por dinero

- El análisis de la categoría permite identificar oportunidades para generar valor mediante:
- Aprovechamiento de la pluralidad de oferentes para promover una mayor competencia.
- Definición de especificaciones técnicas basadas en desempeño y resultados.
- Estandarización de procesos de control y reporte.
- Optimización del uso de recursos mediante una contratación por demanda.
- Incorporación de herramientas tecnológicas que reduzcan tiempos de registro y mejoren la trazabilidad.
- Disminución de riesgos operacionales mediante la contratación de proveedores con experiencia específica en programas de seguridad operacional del transporte.

Conclusión técnica.

El perfil de la categoría evidencia que la necesidad corresponde a un **servicio especializado de carácter estratégico**, indispensable para garantizar la continuidad del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte y el cumplimiento de las obligaciones legales asignadas a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Chía. El análisis del mercado demuestra la existencia de oferentes con capacidad técnica, operativa y tecnológica para atender la necesidad, permitiendo adelantar un proceso competitivo bajo la modalidad de **Selección Abreviada de Menor Cuantía**. En consecuencia, la estrategia de estructuración del proceso debe orientarse a privilegiar la calidad técnica, la experiencia específica, la confiabilidad de los resultados, la continuidad del servicio y la adecuada gestión del riesgo, asegurando la obtención de la mejor relación costo-beneficio para la Entidad y el cumplimiento efectivo de los fines públicos perseguidos.

2.5. PATRONES DEL GASTO

Partiendo del entendimiento del comportamiento histórico de manera detallada, con el fin de poder identificar tendencias, ciclos, datos atípicos, entre otros. Esto permite identificar que variables y comportamiento se pueden incorporar en la proyección futura y cuáles no.

De acuerdo con esto los patrones pueden ser:

- Variación al azar: Debido a que hay influencias que hacen que la demanda sea al azar, el modelo de predicción debe incluir este azar entre máximos y mínimos.
- Tendencia: Clara tendencia en incremento o decremento.
- Estacional: Variación que sucede y se repite con cada periodo de tiempo.

De acuerdo con la información recopilada y teniendo en cuenta la naturaleza del objeto contractual, se identificó que el comportamiento de la necesidad presenta principalmente una variación asociada al incremento progresivo de las obligaciones regulatorias y operativas relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte. En consecuencia, la demanda del servicio presenta una tendencia creciente, derivada del aumento en los controles requeridos, el volumen de despachos del transporte público y las exigencias establecidas por las autoridades de transporte y seguridad vial.

Así mismo, debido a que se trata de una obligación regulatoria de reciente implementación y de un proceso con características especializadas, no fue posible



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

7 de 27

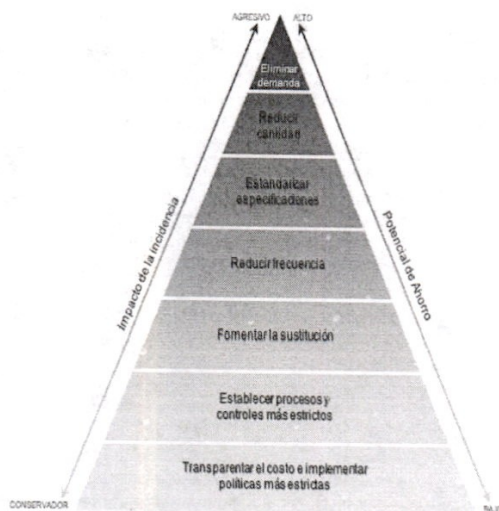
2.5. PATRONES DEL GASTO

Identificar patrones históricos amplios ni procesos comparables suficientes que permitan establecer comportamientos estacionales o modelos estadísticos consolidados de demanda dentro de las herramientas de análisis de contratación pública. El análisis del gasto permite revelar oportunidades de generación de valor para la entidad, tales como:

- Maximiza las oportunidades de ahorro al evaluar integralmente la necesidad contractual.
- La Secretaría de Movilidad optimiza el uso de los recursos públicos mediante la estructuración de un único proceso contractual que integra las actividades técnicas, operativas y tecnológicas requeridas para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, evitando la fragmentación de contratos y reduciendo costos administrativos asociados a múltiples procesos de contratación. Así mismo, esta integración permite mejorar la coordinación operativa, fortalecer la supervisión contractual y garantizar una prestación continua y articulada del servicio.
- Realiza comparaciones entre proveedores más allá del precio.
- Debido a la ausencia de procesos comparables publicados en SECOP I, SECOP II y demás herramientas de análisis de contratación pública, el análisis de mercado se enfocó principalmente en la verificación de la capacidad técnica, operativa y tecnológica de los potenciales proveedores, evaluando aspectos como experiencia específica, disponibilidad de personal idóneo, equipos certificados, capacidad de transmisión de información y cumplimiento de los lineamientos exigidos por las autoridades competentes.
- Genera un mejor entendimiento de la categoría al comprender el gasto total durante la vida del servicio.
- La implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte constituye una necesidad permanente para el municipio, toda vez que las actividades de control previo al despacho del transporte público deben ejecutarse de manera continua para garantizar condiciones adecuadas de seguridad vial, cumplimiento normativo y protección de los usuarios del servicio público de transporte terrestre. En consecuencia, se requiere mantener capacidades técnicas, operativas y tecnológicas que permitan asegurar la continuidad del servicio y el cumplimiento de las obligaciones regulatorias.
- Dirige al equipo de compras hacia estrategias más efectivas.
- La información recopilada permitió identificar la necesidad de estructurar especificaciones técnicas claras y requisitos habilitantes acordes con el carácter especializado del proceso, garantizando la participación de oferentes con experiencia y capacidad suficiente para ejecutar las actividades requeridas. Así mismo, el análisis realizado facilita la identificación de riesgos asociados a la operación, la validación de resultados, la trazabilidad de la información y el cumplimiento de los lineamientos regulatorios, promoviendo la selección objetiva del contratista y el uso eficiente de los recursos públicos.

2.6. INICIATIVAS DE GENERACIÓN DE VALOR

Las iniciativas identificadas para la generación de valor usualmente no afectan al gasto total de una categoría sino a una parte del gasto, a esta "parte" que se ve afectada se le conoce como "gasto impactado", otra forma de ver el gasto impactado puede ser removiendo el total de los conceptos que no se ven afectados por las iniciativas. Existen múltiples iniciativas de ahorro las cuales tienen mayor o menor impacto dependiendo del contexto de la categoría/bien/servicio, a continuación, se presentan algunas iniciativas generales teniendo en cuenta su nivel de agresividad y generación de ahorro.



Ejemplos de Iniciativas de ahorro

- ✓ Eliminar los servicios de vigilancia de accesos al implementar control de acceso electrónicos.
- ✓ Reducir la cantidad de viajes aéreos al coordinar mejor las agendas de trabajo e incluir más actividades por viaje.
- ✓ Comprar un único tipo de computador a pesar que actualmente se compran varios tipos de computadores con procesadores de distinta capacidad.
- ✓ Adquirir materiales de oficina en lotes mas grandes y menos frecuentes para ahorrar en costos logísticos.
- ✓ Reemplazar un ingeniero de sistemas senior por un junior cuando un proyecto TI pasa de la etapa de diseño a la etapa de implementación y ajustes finos.
- ✓ Implementar aprobaciones en los casos que no se utilice un hotel "preferente" (la palabra preferente se refiere al hotel que ofrece el menor precio por valor).
- ✓ Implementar un contador automático para cada funcionario que registre el costo de fotocopias e impresiones.

Para un contrato de señalización, demarcación e implementación de dispositivos de tránsito, las iniciativas de generación de valor más viables son la estandarización de especificaciones, la optimización de volúmenes mediante la consolidación de necesidades y la mejora en la planeación de las intervenciones, por lo que podrías redactar así:

Iniciativas de generación de valor

Con fundamento en el análisis de la demanda, la oferta y los antecedentes contractuales de la entidad, se identifican las siguientes iniciativas de generación de valor aplicables al presente proceso:



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

8 de 27

2.6. INICIATIVAS DE GENERACIÓN DE VALOR

Iniciativa viable	Gasto impactado	Incidencia en la eficiencia del proceso
Definición de especificaciones técnicas y operativas claras para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, incluyendo pruebas de alcoholemia, validación de resultados, trazabilidad y transmisión de información.	Costos operativos, tecnológicos y de ejecución del servicio.	Permite uniformidad en la prestación del servicio, mejora la comparabilidad de las ofertas y reduce riesgos asociados a interpretaciones técnicas diferentes o incumplimientos regulatorios.
Consolidación de las actividades técnicas, operativas y tecnológicas en un único proceso contractual.	Costos administrativos, operativos y de gestión contractual.	Reduce tiempos y costos asociados a múltiples procesos de contratación, mejora la supervisión y permite una operación integral y continua del programa.
Verificación previa de la capacidad técnica, operativa y tecnológica de los potenciales proveedores.	Costos derivados de fallas operativas, reprocesos y ajustes durante la ejecución contractual.	Permite seleccionar proveedores con experiencia y capacidad suficiente, reduciendo riesgos relacionados con la validación de resultados, trazabilidad de la información y cumplimiento normativo.
Fortalecimiento de la planeación contractual con base en la demanda operativa del municipio y las obligaciones regulatorias vigentes.	Costos asociados a ajustes operativos y necesidades adicionales durante la ejecución contractual.	Facilita una estimación más precisa de las cantidades de pruebas, personal requerido, recursos tecnológicos y tiempos de operación, contribuyendo a una ejecución más eficiente del contrato y a la reducción de riesgos operativos.

2.7. ÁRBOL DE HIPÓTESIS

Es una herramienta útil para recoger y validar potenciales iniciativas de generación de valor, entre las cuales se resalta la concentración de volumen, estandarización de procesos y reducción de consumo.

Elemento	Desarrollo
Objetivo	Optimizar los recursos públicos destinados a la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la contratación integral de las actividades relacionadas con la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, trazabilidad y transmisión de información, permitiendo una operación más eficiente de los controles previos al despacho del transporte público terrestre en el municipio de Chía.
Potenciales estrategias	> Consolidar en un solo proceso contractual las actividades técnicas, operativas y tecnológicas requeridas para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.> Establecer especificaciones técnicas claras relacionadas con equipos certificados, personal idóneo, validación de resultados y transmisión de información a los sistemas de control y vigilancia.> Realizar una adecuada estimación de la demanda operativa con base en el volumen de despachos y pruebas requeridas por el municipio.> Programar la operación del servicio de manera integral para optimizar el uso de recursos humanos, tecnológicos y operativos durante la ejecución contractual.
Preguntas clave	¿La consolidación de las actividades en un único proceso contractual permite optimizar los costos administrativos y operativos de la entidad?¿Las cantidades estimadas de pruebas y recursos operativos reflejan adecuadamente las necesidades identificadas por la Secretaría de Movilidad?¿Las especificaciones técnicas definidas permiten garantizar la participación de oferentes con capacidad técnica y operativa suficiente?¿La programación integral de la operación permite garantizar la continuidad del servicio y el cumplimiento de las obligaciones regulatorias?
Preguntas de evaluación	¿La estrategia implementada genera una reducción de costos administrativos y operativos para la entidad?¿Permite mejorar la planeación, supervisión y seguimiento de las actividades contratadas?¿Contribuye a una utilización más eficiente de los recursos públicos destinados a la seguridad vial y control operacional del transporte?¿La estructuración del proceso garantiza la pluralidad de oferentes y la selección objetiva del contratista?¿La implementación del programa permite fortalecer las condiciones de seguridad vial y control previo al despacho del transporte público terrestre en el municipio?

Del análisis realizado se concluye que la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante un único proceso contractual constituye una estrategia técnica, operativa y financieramente viable para el municipio de Chía, toda vez que permite integrar de manera eficiente las actividades relacionadas con la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, trazabilidad y transmisión de información conforme a los lineamientos establecidos por las autoridades competentes.

Así mismo, la consolidación de las necesidades en un solo proceso contractual optimiza los recursos públicos, fortalece la planeación institucional, mejora la supervisión y seguimiento de la ejecución contractual y permite garantizar la continuidad de las actividades de control previo al despacho del transporte público terrestre.

De igual forma, las estrategias identificadas permiten estructurar especificaciones técnicas claras, promover la participación de oferentes con capacidad técnica y operativa suficiente y reducir riesgos asociados a fallas operativas, incumplimientos regulatorios y reprocesos durante la ejecución del contrato. En consecuencia, se evidencia que la contratación proyectada resulta necesaria, conveniente y alineada con las obligaciones regulatorias vigentes, contribuyendo al fortalecimiento de la seguridad vial, la protección de los usuarios del transporte público y el cumplimiento de las funciones asignadas a la Secretaría de Movilidad del municipio de Chía.

2.8. APLICATIVOS DE ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE



**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

GEC-FT-22-V3

9 de 27

¿QUIÉNES SON LOS ACTUALES COMPETIDORES?

[illegible]

No obstante, debido al carácter especializado y novedoso de la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, la entidad deberá verificar durante la etapa de selección que los posibles oferentes cuenten efectivamente con la capacidad técnica, operativa, tecnológica y el personal idóneo requerido para garantizar el cumplimiento de las obligaciones regulatorias y operativas asociadas al objeto contractual.

Valor Total Estimado por Origen de Proveedores

Origen de Proveedores	Valor Total Estimado (MIL)
Departamento entarriador	\$1.01 MIL (\$2,54%)
Norte del Cauca	\$0.17 MIL (\$0,43%)
Magdalena	\$0.16 MIL (\$0,41%)
Cesar	\$0.15 MIL (\$0,39%)
Cesar	\$0.14 MIL (\$0,36%)
Cesar	\$0.13 MIL (\$0,34%)
Cesar	\$0.12 MIL (\$0,31%)
Cesar	\$0.11 MIL (\$0,28%)
Cesar	\$0.10 MIL (\$0,26%)
Cesar	\$0.09 MIL (\$0,23%)
Cesar	\$0.08 MIL (\$0,21%)
Cesar	\$0.07 MIL (\$0,18%)

Origen de Proveedores

Origen de Proveedores	Valor Total Estimado (MIL)
Departamento entarriador	\$1.01 MIL (\$2,54%)
Norte del Cauca	\$0.17 MIL (\$0,43%)
Magdalena	\$0.16 MIL (\$0,41%)
Cesar	\$0.15 MIL (\$0,39%)
Cesar	\$0.14 MIL (\$0,36%)
Cesar	\$0.13 MIL (\$0,34%)
Cesar	\$0.12 MIL (\$0,31%)
Cesar	\$0.11 MIL (\$0,28%)
Cesar	\$0.10 MIL (\$0,26%)
Cesar	\$0.09 MIL (\$0,23%)
Cesar	\$0.08 MIL (\$0,21%)
Cesar	\$0.07 MIL (\$0,18%)

Así mismo, el análisis de la cantidad de contratos evidencia que Bogotá y Cundinamarca concentran el mayor número de proveedores participantes, lo que



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

10 de 27

Del análisis de la información obtenida en las herramientas de contratación pública se evidencia que el comportamiento del gasto y de la cantidad de contratos relacionados con servicios médicos, salud ocupacional, apoyo operativo y actividades asociadas al control y seguridad vial presenta variaciones importantes entre las diferentes vigencias analizadas.

En cuanto al gasto anual, se observa una mayor concentración de recursos entre las vigencias 2018 y 2022, con una participación significativa de procesos publicados tanto en SECOP I como en SECOP II. Posteriormente, durante las vigencias 2023 a 2026, se evidencia una disminución en los valores contratados y en la cantidad total de contratos registrados, situación que puede estar asociada a cambios en los modelos de contratación, ajustes institucionales y a la especialización de los servicios requeridos. Respecto al comportamiento mensual, se identifican variaciones que no permiten establecer un patrón estacional uniforme, toda vez que la demanda de este tipo de servicios depende de necesidades operativas específicas de cada entidad y de las obligaciones regulatorias aplicables en cada periodo. No obstante, se evidencia una tendencia de contratación permanente durante todas las vigencias analizadas, lo que demuestra que los servicios relacionados con actividades médicas, operativas y de control constituyen necesidades recurrentes dentro de las entidades públicas.

En relación con la cantidad de contratos, se observa una alta participación de procesos durante las vigencias 2018 a 2022, mientras que en los años posteriores se presenta una reducción progresiva del número de contratos publicados. Sin embargo, el análisis también evidencia que los procesos actuales tienden a consolidar mayores actividades dentro de un solo contrato, buscando optimizar recursos administrativos y operativos.

Así mismo, la información analizada permite concluir que existe un mercado activo de proveedores relacionados con servicios médicos especializados, apoyo operativo y control institucional, lo cual evidencia condiciones de pluralidad de oferentes. No obstante, debido al carácter especializado y novedoso del objeto contractual relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante pruebas de alcoholemia, no es posible establecer comparaciones directas o exactas frente a los procesos identificados en las herramientas de análisis de contratación pública.

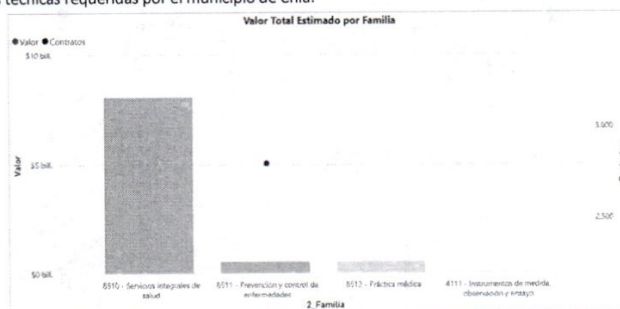
Análisis del valor total estimado por familia

Del análisis de la información consolidada por familias de contratación se evidencia una concentración significativa del valor estimado en la categoría relacionada con servicios integrales de salud, seguida por otras categorías asociadas a servicios profesionales, apoyo administrativo y actividades de control y evaluación.

La distribución observada permite identificar que los procesos relacionados con servicios médicos, salud ocupacional y apoyo operativo representan la mayor participación dentro del gasto analizado, lo cual resulta coherente con la naturaleza del presente proceso contractual, que requiere la participación de personal idóneo, validación médica, realización de pruebas de alcoholemia y soporte operativo para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

Así mismo, se evidencia una menor participación de categorías relacionadas con servicios administrativos y otras actividades complementarias, lo que permite concluir que el componente técnico y especializado constituye el principal factor de inversión dentro de este tipo de procesos.

El análisis de las familias contractuales permite identificar la existencia de un mercado orientado principalmente a la prestación de servicios médicos y operativos especializados, evidenciando potenciales oferentes con experiencia en actividades relacionadas con salud ocupacional, validaciones médicas y control operacional, aspectos que guardan relación con las necesidades técnicas requeridas por el municipio de Chía.



Análisis del comportamiento de contratación por familias UNSPSC

Año	2024			2025			2026			Total		
	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
8510 - Servicios integrales de salud	6208	\$2.866.650.649.435	29,31%	6513	\$3.799.484.025.599	41,76%	26979	\$1.594.925.176.120	17,63%	134968	\$8.060.939.751.153	88,69%
851016 - Personas de soporte de prestación de servicios de salud	44628	\$1.862.219.199.933	19,27%	45733	\$1.880.847.001.882	19,59%	22477	\$890.450.322.936	7,50%	112638	\$4.043.616.524.753	44,44%
851017 - Servicios de administración de salud	8428	\$1.004.331.349.502	11,04%	9400	\$2.108.617.023.710	23,17%	4502	\$904.474.853.182	9,94%	22330	\$4.017.423.226.400	44,16%
8511 - Prevención y control de enfermedades	1142	\$90.747.323.198	1,00%	1189	\$388.598.124.457	3,94%	474	\$64.220.170.758	0,71%	2805	\$513.563.618.413	5,64%
851116 - Prevención y control de enfermedades no contagiosas	1142	\$90.747.323.198	1,00%	1189	\$388.598.124.457	3,94%	474	\$64.220.170.758	0,71%	2805	\$513.563.618.413	5,64%
8512 - Práctica médica	675	\$444.852.570.770	4,89%	742	\$58.305.634.910	0,62%	189	\$8.163.112.482	0,09%	1606	\$509.231.288.142	5,60%
851222 - Servicios de evaluación y valoración de salud individual	675	\$444.852.570.770	4,89%	742	\$58.305.634.910	0,62%	189	\$8.163.112.482	0,09%	1606	\$509.231.288.142	5,60%
4111 - Instrumentos de medida, observación y ensayo	34	\$2.223.289.772	0,02%	52	\$7.619.094.782	0,08%	30	\$5.455.082.669	0,06%	116	\$15.297.467.223	0,17%
411162 - Suministros y equipo para lugares de tratamiento de pacientes	34	\$2.223.289.772	0,02%	52	\$7.619.094.782	0,08%	30	\$5.455.082.669	0,06%	116	\$15.297.467.223	0,17%
Total	64707	\$3.264.362.733.175	35,22%	67116	\$4.221.884.849.747	46,40%	27872	\$1.672.763.542.009	18,38%	138495	\$9.099.032.124.931	100,00%

Del análisis de la información consolidada por familias UNSPSC durante las vigencias 2024, 2025 y 2026, se evidencia que la mayor concentración de contratación se encuentra en la categoría **8510 – Servicios integrales de salud**, la cual representa la participación más significativa tanto en número de contratos como en valor contratado dentro de los procesos analizados.

Para la vigencia 2024, la categoría 8510 registró una participación aproximada del 29,31% del valor contratado, mientras que para 2025 dicha participación aumentó al 41,76%, evidenciando un incremento importante en la demanda de servicios relacionados con apoyo médico, administración en salud y prestación de servicios especializados. Dentro de esta categoría se destacan principalmente las subcategorías relacionadas con personas de soporte de prestación de servicios de salud y servicios de administración de salud.

Así mismo, se identifican categorías complementarias relacionadas con prevención y control de enfermedades, práctica médica e instrumentos de medida, observación y ensayo, las cuales guardan relación parcial con actividades de evaluación médica, control operativo y utilización de equipos especializados, aspectos asociados al presente proceso contractual.

En la vigencia 2026 se mantiene la tendencia de concentración del gasto en servicios integrales de salud y actividades relacionadas con evaluación y apoyo médico, evidenciando la permanencia de un mercado activo de proveedores vinculados al sector salud y servicios especializados.

No obstante, aunque las categorías identificadas permiten ubicar procesos con componentes relacionados a servicios médicos y operativos, se evidencia que ninguno de los procesos encontrados corresponde de manera específica a la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, razón por la cual no fue posible establecer comparaciones directas frente al objeto contractual requerido por el municipio de Chía.

Sin embargo, el análisis realizado sí permite concluir que existe una oferta potencial de proveedores con experiencia en servicios médicos especializados, salud ocupacional, evaluación de condiciones de aptitud y apoyo operativo, lo cual constituye un referente válido para identificar capacidad instalada y pluralidad de oferentes dentro del mercado.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

11 de 27

El análisis de mercado de oferta busca organizar, analizar y sintetizar información del grupo de compañías o proveedores que ofrecen productos o servicios que son sustitutos cercanos entre sí. Los aspectos claves del entorno en el cual dichas compañías operan están determinados por el/los mercados(s) en el cual(es) compite. Esto con el fin de desarrollar un conocimiento básico sobre cómo operan las variables económicas, técnicas, regulatorias para ese grupo de compañías, cuáles son las dinámicas de captura de valor, cuáles son las tendencias de dichas dinámicas, que efectos tienen sobre categoría a comprar, entre otras.

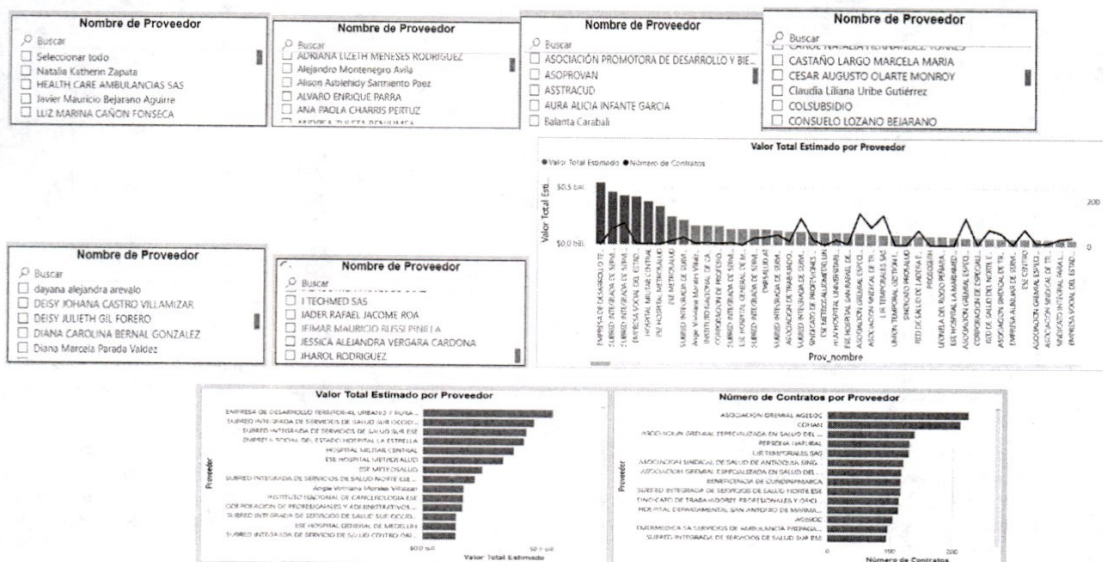
En este aparte del documento procedemos a realizar una caracterización del mercado de fabricantes y/o empresas comercializadoras que pueden cumplir con los requisitos que la entidad ha presentado en la convocatoria del proceso, orientadas a que suplan las necesidades técnicas identificadas en obras que van a satisfacer la necesidad de la entidad.

El análisis del mercado de oferta busca en términos generales organizar e identificar preguntas claves de diagnóstico, conocer procesos pasados relacionados, así como fuentes de información. Por otra parte, también pretende analizar el perfil del mercado, segmentación del mercado, hacer análisis de las 5 fuerzas de Porter e información considerada relevante en otros procesos similares. Finalmente sintetizar es decir desarrollar una visión general del mercado, identificar patrones de crecimiento de la industria, identificar tendencias y posición de poder de los proveedores.

IDENTIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA

¿Quiénes son los actuales competidores?

Con el fin de conocer las actuales empresas que se encuentran en capacidad de suministrar los productos objeto del presente estudio, se hizo uso de la herramienta de análisis de oferta de Colombia Compra Eficiente, de esta aplicación se encontraron los siguientes proveedores inscritos con los códigos identificados.



Del análisis realizado en las herramientas de contratación pública y en la información consolidada por proveedor, se evidencia la existencia de un mercado amplio y diverso de entidades con experiencia en la prestación de servicios médicos, salud ocupacional, apoyo operativo y actividades relacionadas con control y evaluación de condiciones de aptitud.

Entre los proveedores con mayor participación en valor contratado se identifican entidades como la EMPRESA DE DESARROLLO TERRITORIAL URBANO Y RURAL, las SUBREDES INTEGRADAS DE SERVICIOS DE SALUD SUR OCCIDENTE, SUR ESE y NORTE ESE, la EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL LA ESTRELLA, el HOSPITAL MILITAR CENTRAL, ESE HOSPITAL METROSALUD y el INSTITUTO NACIONAL DE CANCEROLOGÍA ESE, entre otros actores con experiencia en servicios integrales de salud y apoyo operativo especializado.

Así mismo, el análisis de cantidad de contratos evidencia una participación importante de asociaciones gremiales, sindicatos, IPS y empresas prestadoras de servicios médicos especializados, destacándose proveedores como AGESOC, COHAN, ASOCIACIÓN GREMIAL ESPECIALIZADA EN SALUD, LIR TEMPORALES SAS, BENEFICENCIA DE CUNDINAMARCA y EMERMÉDICA S.A., los cuales registran una alta participación en procesos relacionados con servicios médicos y operativos.

La información analizada permite concluir que existe pluralidad de oferentes y capacidad instalada dentro del mercado nacional para la prestación de servicios asociados a salud ocupacional, apoyo médico y control operacional. No obstante, debido al carácter especializado del presente proceso contractual, relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, la entidad deberá verificar que los potenciales oferentes cuenten con personal idóneo, equipos certificados, capacidad tecnológica y experiencia específica suficiente para garantizar el cumplimiento de las obligaciones regulatorias y operativas requeridas.

Finalmente, el análisis evidencia que el mercado presenta condiciones adecuadas de competencia y participación de múltiples actores, lo que permite prever la existencia de pluralidad de oferentes para el desarrollo del presente proceso contractual.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

12 de 27

Organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte (OAPSOT)

Número	NIT	Razón social	Estado	Módulo
1	830098352	CONSORCIO ADITT ASOTRANS	Activa	(OAPSOT)
2	900330182	ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE	Activa	(OAPSOT)
3	860052155	TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.	Activa	(OAPSOT)
4	805028975	ASOCIACION COLOMBIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTADORES	Activa	(OAPSOT)
5	890706785	CORPORACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL TOLIMA, HUILA, GIRARDOT Y CAQUETÁ - CORPOTRANS	Activo	(OAPSOT)
6	816003388	LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES - ATRANSEC	Activa	(OAPSOT)
7	810005326	LA ASOCIACION NACIONAL DE TRANSPORTADORES - ASOTRANSAL	Activa	(OAPSOT)
8	890106084	TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A.	Activa	(OAPSOT)
9	901945813	ALIANZA PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE - ALSETRA	Activa	(OAPSOT)
10	901438851	ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE - ASOEMPRETRANS	Activa	(OAPSOT)

¿Potenciales proveedores?

De acuerdo con la clasificación de códigos de servicios registrados por las empresas en sus respectivos usuarios de SECOP II, todas las empresas que se obtuvieron desde la herramienta de análisis de oferta, así como, las empresas que han sido proveedores en procesos adelantados por diferentes entidades estatales.

De acuerdo con la información obtenida a través de la herramienta de análisis de oferta de Colombia Compra Eficiente, el valor total del mercado se encuentra distribuido entre múltiples proveedores que participan en las categorías asociadas a servicios de construcción, mantenimiento y mejoramiento de infraestructura vial. Se evidencia que no existe una concentración absoluta del mercado en un único proveedor, sino que el valor contratado se distribuye entre diferentes empresas, consorcios y uniones temporales que participan de manera recurrente en procesos de contratación pública relacionados con señalización, demarcación e infraestructura vial.

Así mismo, la participación de diversos oferentes en las categorías analizadas permite identificar un mercado competitivo y con capacidad suficiente para atender las necesidades de las entidades estatales. La distribución del valor contratado entre varios proveedores favorece la pluralidad de oferentes y disminuye el riesgo de dependencia de un único actor del mercado.

En consecuencia, se concluye que el mercado presenta una distribución diversificada del valor contratado, con participación de múltiples proveedores que cuentan con experiencia en la ejecución de actividades relacionadas con construcción, mantenimiento, señalización y demarcación vial, situación que favorece las condiciones de competencia para el presente proceso contractual.

¿Cómo se reparte la totalidad del valor del mercado?

De acuerdo con la información obtenida a través de la herramienta de análisis de oferta de Colombia Compra Eficiente, el valor total del mercado se encuentra distribuido entre múltiples proveedores que participan en las categorías asociadas a servicios de construcción, mantenimiento y mejoramiento de infraestructura vial. Se evidencia que no existe una concentración absoluta del mercado en un único proveedor, sino que el valor contratado se distribuye entre diferentes empresas, consorcios y uniones temporales que participan de manera recurrente en procesos de contratación pública relacionados con señalización, demarcación e infraestructura vial.

Así mismo, la participación de diversos oferentes en las categorías analizadas permite identificar un mercado competitivo y con capacidad suficiente para atender las necesidades de las entidades estatales. La distribución del valor contratado entre varios proveedores favorece la pluralidad de oferentes y disminuye el riesgo de dependencia de un único actor del mercado.

En consecuencia, se concluye que el mercado presenta una distribución diversificada del valor contratado, con participación de múltiples proveedores que cuentan con experiencia en la ejecución de actividades relacionadas con construcción, mantenimiento, señalización y demarcación vial, situación que favorece las condiciones de competencia para el presente proceso contractual.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO GEC-FT-22-V3

PÁGINA 13 de 27

3.1. IDENTIFICACIÓN DE COMPETENCIA

La entidad debe investigar sobre las empresas que se consideren potenciales proveedores del bien, obra o servicio, con el fin de conocer actores principales, tendencias, datos históricos y demás, para este fin la entidad puede usar algunos de los siguientes cuestionamientos.

¿Quiénes son los actuales competidores?

Con fundamento en la consulta realizada en las herramientas de análisis de oferta de Colombia Compra Eficiente para los códigos UNSPSC relacionados con servicios integrales de salud, práctica médica, prevención y control de enfermedades e instrumentos de medición y evaluación, se identificaron potenciales competidores dentro del mercado, entre los cuales se encuentran entidades y proveedores como IPS EMERVIDA SAS, EMPRESA DE MEDICINA INTEGRAL GRUPO EMI SAS, REYVELT MEDICINA ESPECIALIZADA, APREHSI GROUP SAS, BENEFICENCIA DE CUNDINAMARCA, ASOCIACIÓN GREMIAL ESPECIALIZADA EN SALUD, UR TEMPORALES SAS, AGESOC, COHAN y diferentes Subredes Integradas de Servicios de Salud, entre otros proveedores registrados en las plataformas de contratación pública. Lo anterior evidencia la existencia de una oferta potencial de entidades con experiencia en servicios médicos especializados, salud ocupacional, evaluación de condiciones de aptitud y apoyo operativo.

No obstante, teniendo en cuenta que para la ejecución del objeto contractual los posibles oferentes deben contar con autorización vigente otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismos Administradores del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT), los actuales competidores potencialmente habilitados para participar en el presente proceso se reducen a los organismos actualmente autorizados y activos a nivel nacional, entre los cuales se encuentran: CONSORCIO ADITT ASOTRANS; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE; TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.; ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTADORES; CORPORACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL TOLIMA, HUILA, GIRARDOT Y CAQUETÁ – CORPOTRANS; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ATRANSEC; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ASOTRANSAL; TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A.; ALIANZA PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE – ALSETRA; y ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE – ASOEMPRESANS.

¿Quiénes podrían satisfacer nuestras necesidades?

De acuerdo con la información obtenida en el análisis de oferta y teniendo en cuenta las condiciones técnicas y regulatorias exigidas para la ejecución del objeto contractual, se concluye que únicamente podrán satisfacer las necesidades de la entidad aquellos organismos que cuenten con autorización vigente otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismos Administradores del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT).

En consecuencia, los potenciales oferentes con capacidad legal y técnica para participar en el presente proceso corresponden a los organismos actualmente autorizados y activos a nivel nacional, entre los cuales se encuentran: CONSORCIO ADITT ASOTRANS; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE; TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.; ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTADORES; CORPORACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL TOLIMA, HUILA, GIRARDOT Y CAQUETÁ – CORPOTRANS; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ATRANSEC; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ASOTRANSAL; TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A.; ALIANZA PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE – ALSETRA; y ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE – ASOEMPRESANS.

Lo anterior, toda vez que la ejecución de las actividades relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información requiere obligatoriamente la habilitación y autorización especial otorgada por la autoridad competente, constituyéndose en un requisito indispensable para la ejecución del contrato.

En consecuencia, se evidencia la existencia de un mercado especializado con pluralidad limitada de oferentes habilitados, pero con capacidad suficiente para satisfacer las necesidades de la Secretaría de Movilidad del municipio de Chía.

¿Cómo se reparten la totalidad del valor del mercado?

De acuerdo con la información obtenida mediante las herramientas de análisis de oferta, el valor del mercado se encuentra distribuido principalmente entre proveedores relacionados con servicios integrales de salud, práctica médica y actividades de apoyo operativo. La información analizada evidencia que no existe concentración absoluta del mercado en un único proveedor, sino una participación distribuida entre diferentes IPS, asociaciones, entidades de salud, empresas de servicios médicos especializados y organizaciones de apoyo operativo, favoreciendo condiciones de competencia y pluralidad de oferentes.

¿Existen precedentes de colusión?

Una vez revisada la información disponible para la elaboración del presente estudio, no se identificaron antecedentes públicos que permitan evidenciar prácticas de colusión relacionadas con los potenciales proveedores identificados en el análisis de oferta. No obstante, la entidad adelantará el proceso contractual bajo los principios de transparencia, libre concurrencia, igualdad y selección objetiva, implementando los mecanismos de control establecidos por la normatividad vigente.

¿Qué tendencias están emergiendo en el mercado?

Se observa una tendencia creciente hacia la implementación de programas de control operacional y seguridad vial apoyados en herramientas tecnológicas, validación digital de resultados, transmisión de información en tiempo real y fortalecimiento de mecanismos preventivos orientados a garantizar condiciones seguras para la operación del transporte público. Así mismo, las entidades continúan fortaleciendo los controles relacionados con evaluación de condiciones de aptitud, salud ocupacional y prevención de riesgos asociados a la operación del transporte.

¿Cómo podemos aprovechar dichas tendencias?

La Secretaría de Movilidad podrá incorporar especificaciones técnicas orientadas al uso de herramientas tecnológicas para la validación, trazabilidad y transmisión de información, así como exigir personal capacitado y equipos certificados que permitan fortalecer la confiabilidad de los controles realizados. Lo anterior permitirá optimizar la operación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, mejorar los mecanismos de control previo al despacho y fortalecer las condiciones de seguridad vial en el municipio de Chía.

La identificación de proveedores no constituye direccionamiento del proceso y tiene fines exclusivamente analíticos.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

14 de 27

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

Desarrollar el perfil del mercado permite comprender el entorno competitivo y las tendencias que en él se presentan, desde la visión del entorno regulatorio, indicadores de tamaño y crecimiento, principales competidores, entre otros. Para la recolección de información del mercado se pueden consultar páginas web de industrias, sectores específicos, gubernamentales, de compañías, boletines del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, bases de datos empresas, datos abiertos del gobierno, SECOP I y II, Banco de la República, etc.

DEFINIR SECTOR O MERCADO

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015, en la Subsección 6 del artículo 2.2.1.1.1.6.1, que establece el deber de las Entidades Estatales de realizar el análisis del sector económico y de los oferentes, el presente estudio del sector tiene como objetivo realizar el análisis de la oferta y la demanda del mercado relacionado con la prestación de servicios médicos especializados, salud ocupacional, apoyo operativo y control preventivo en el sector transporte, permitiendo de esta manera:

- Conocer las características de las empresas y entidades que conforman el segmento del mercado con capacidad para suplir la necesidad de contratación por parte del municipio de Chía.
- Identificar los bienes y servicios previstos en el Clasificador de Bienes y Servicios asociados a servicios integrales de salud, práctica médica, prevención y control de enfermedades e instrumentos de medición y evaluación, que permitan satisfacer de manera eficiente la necesidad previamente identificada por la entidad.
- Establecer el contexto del proceso de contratación, identificar los principales riesgos de la futura contratación y determinar los requisitos habilitantes técnicos, financieros y de experiencia.
- Determinar las variables técnicas, operativas y financieras que sirvan de base para estructurar el proceso de selección, garantizando la pluralidad de oferentes y la selección objetiva del contratista.

Con el fin de dar cumplimiento a los principios y disposiciones de la contratación estatal, se realiza el presente análisis integral del sector con el objetivo de seleccionar el contratista idóneo para suplir la necesidad del municipio de Chía, mitigando riesgos asociados al incumplimiento de las obligaciones técnicas, operativas y regulatorias derivadas de la ejecución contractual.

Si bien las actividades relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte contribuyen directamente al fortalecimiento de la seguridad vial y al control preventivo del transporte público, su ejecución se encuentra principalmente asociada al sector terciario de la economía, toda vez que corresponde a la prestación de servicios especializados relacionados con salud ocupacional, práctica médica, validación de condiciones de aptitud, control operacional y apoyo tecnológico.

Este sector se caracteriza por la prestación de servicios técnicos, operativos y profesionales orientados al apoyo de actividades institucionales y regulatorias. En el presente proceso contractual, las actividades incluyen la realización de pruebas de alcoholemia, validación y registro de resultados, transmisión de información y operación de mecanismos preventivos de control previo al despacho del transporte público terrestre.

La implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte cumple un papel fundamental en:

- Seguridad vial: Permite prevenir riesgos asociados a la conducción bajo efectos del alcohol y fortalecer las condiciones de seguridad para usuarios y actores viales.
 - Control operacional del transporte: Facilita la verificación previa de las condiciones de aptitud de los conductores antes del inicio de la operación del servicio público de transporte terrestre.
 - Cumplimiento normativo: Permite atender las obligaciones regulatorias establecidas por las autoridades de transporte y seguridad vial relacionadas con los programas de seguridad en la operación del transporte.
 - Fortalecimiento institucional: Mejora los mecanismos de control, seguimiento y supervisión de la operación del transporte público en el municipio.
- Así mismo, aunque el presente proceso se ubica principalmente dentro del sector terciario, existe relación con otros componentes complementarios, tales como:
- Tecnología y sistemas de información: Relacionados con el registro, validación y transmisión de resultados a los sistemas de control y vigilancia.
 - Instrumentos de medición y evaluación: Relacionados con la utilización de equipos certificados para la realización de pruebas y controles técnicos.
 - Servicios de apoyo operativo y logístico: Requeridos para garantizar la continuidad y correcta ejecución de las actividades del programa.

Impacto económico y social:

La implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte genera múltiples beneficios sociales e institucionales, entre los cuales se destacan:

- Fortalecimiento de la seguridad vial y reducción de riesgos de accidentalidad.
- Protección de la vida e integridad de los usuarios del transporte público y demás actores viales.
- Mejoramiento de los mecanismos de control y supervisión de la operación del transporte público.
- Generación de demanda de servicios especializados relacionados con salud ocupacional, evaluación médica y apoyo operativo.

En consecuencia, la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte constituye una actividad multidisciplinaria que integra servicios médicos, tecnológicos y operativos especializados, orientados al fortalecimiento de la seguridad vial y al cumplimiento de las obligaciones regulatorias del municipio de Chía.

ECONÓMICO.

¿Qué productos incluye o qué materias primas se necesitan?

Para la ejecución del presente proceso contractual relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, se requieren principalmente servicios especializados, equipos técnicos, herramientas tecnológicas e insumos médicos y operativos necesarios para la realización de pruebas de alcoholemia y el control preventivo de los conductores del servicio público de transporte terrestre.

Dentro de los elementos e insumos requeridos se encuentran equipos certificados para la realización de pruebas de alcoholemia, boquillas y elementos desechables, sistemas tecnológicos para el registro y transmisión de información, software de validación y trazabilidad de resultados, equipos de cómputo y conectividad, así como los elementos logísticos y operativos necesarios para garantizar la correcta ejecución del programa.

Así mismo, el proceso requiere recurso humano especializado, compuesto por personal capacitado para la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, apoyo operativo, manejo de sistemas de información y actividades de supervisión y control, cuya participación resulta indispensable para garantizar el cumplimiento de las obligaciones técnicas y regulatorias del programa.

¿Quiénes o qué la componen o quiénes participan?

En relación con la composición del mercado asociado al presente proceso contractual, es importante precisar que este no se limita únicamente a la prestación de servicios médicos, sino que involucra múltiples componentes técnicos, tecnológicos y operativos que interactúan de manera integral para



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

15 de 27

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

garantizar el adecuado funcionamiento del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

El sector está conformado principalmente por entidades prestadoras de servicios de salud, IPS, empresas de salud ocupacional, proveedores de equipos de medición y evaluación, operadores tecnológicos, empresas de soporte logístico y organizaciones especializadas en control operacional y seguridad vial. Así mismo, participan proveedores de sistemas de información, servicios de conectividad y transmisión de datos, así como empresas encargadas del mantenimiento, calibración y certificación de equipos utilizados para la realización de pruebas de alcoholemia.

De igual forma, el desarrollo de este tipo de actividades requiere la participación de personal técnico, operativo y profesional, incluyendo auxiliares operativos, personal de salud, profesionales capacitados en alcoholimetría, personal administrativo y especialistas en soporte tecnológico y manejo de información.

El presente proceso contractual se ubica principalmente dentro del sector terciario de la economía, toda vez que corresponde a la prestación de servicios especializados relacionados con salud ocupacional, evaluación de condiciones de aptitud, apoyo operativo y control preventivo del transporte público. Sin embargo, también existe relación con actividades tecnológicas y de suministro de equipos e instrumentos de medición, necesarios para la adecuada ejecución de las actividades requeridas.

La implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte constituye un componente fundamental para fortalecer la seguridad vial, garantizar condiciones adecuadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre y dar cumplimiento a las obligaciones regulatorias establecidas por las autoridades competentes. Por esta razón, las actividades desarrolladas dentro del presente proceso generan impacto institucional, operativo y social, contribuyendo a la protección de los usuarios del transporte público y de los demás actores viales del municipio de Chía.

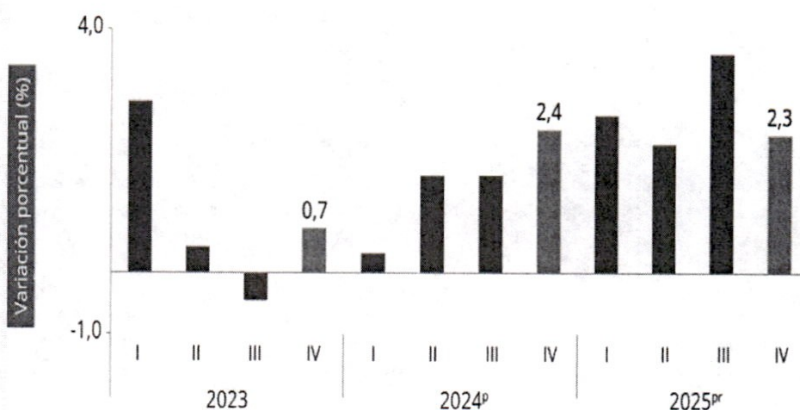
Información cuarto trimestre 2025^{pr}

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025^{pr} respecto al año 2024^p

Producto Interno Bruto (PIB)

Tasas de crecimiento anual en volumen¹

2023-I / 2025^{pr} - IV



Fuente: DANE, PIB_T

¹: Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015

^p: preliminar

^{pr}: provisional

Con base en la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), para el período comprendido entre el cuarto trimestre de 2024 y el cuarto trimestre de 2025, la economía colombiana presentó un crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del 2,4 % y 2,3 %, respectivamente, evidenciando una dinámica económica estable. Dentro de las actividades con mayor aporte al crecimiento se destacan el sector de comercio, transporte y almacenamiento, así como la administración pública, salud y servicios sociales.

Este comportamiento refleja un incremento en la actividad económica y en la demanda de servicios de transporte, lo que genera mayores necesidades de control y seguridad en la operación del transporte público. En consecuencia, aunque el Programa de Seguridad en la Operación del Transporte no constituye una actividad económica independiente dentro del PIB, su implementación contribuye al fortalecimiento de la seguridad vial, la continuidad operacional y la eficiencia del servicio de transporte público en el municipio de Chía.

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen¹
Cuarto trimestre 2025^{PR}

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

Fuente: DANE, PIB_T

^{PR}preliminar

^Pprovisional

¹Serie encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

²Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

³Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.

⁴Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.

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

⁶Actividades 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

De acuerdo con la información del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), durante el año 2025 el Producto Interno Bruto (PIB) creció 2,6 % frente a 2024. Los sectores que más aportaron a este crecimiento fueron comercio, transporte y almacenamiento (4,6 %), administración pública, educación y salud (4,5 %), y actividades artísticas y de servicios (9,9 %). Asimismo, en el cuarto trimestre de 2025 el PIB registró un crecimiento del 2,3 % respecto al mismo período de 2024.

Este comportamiento económico evidencia el fortalecimiento de los sectores asociados al transporte y los servicios, generando una mayor demanda de movilidad y de controles preventivos en la operación del transporte público. En consecuencia, la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia constituye una medida alineada con el crecimiento económico, el fortalecimiento institucional y la necesidad de garantizar condiciones seguras para la prestación del servicio público de transporte en el municipio de Chía.

SALARIO MÍNIMO.

El salario mínimo, al igual que el Índice de Precios al Consumidor, crecen anualmente, en cualquier economía que se considere competitiva. A continuación, se muestra el comportamiento del salario mínimo y el auxilio de transporte desde el año 2010 hasta el año 2026.

🕒 Precio histórico del Salario Mínimo

Año	Salario Mínimo (Pesos Colombianos)	Acción
Salario Mínimo 2027	Por definir	Más
Salario Mínimo 2026	\$ 1,750,905	Más
Salario Mínimo 2025	\$ 1,423,500	Más
Salario Mínimo 2024	\$ 1,300,000	Más
Salario Mínimo 2023	\$ 1,160,000	Más
Salario Mínimo 2022	\$ 1,000,000	Más
Salario Mínimo 2021	\$ 908,526	Más
Salario Mínimo 2020	\$ 877,803	Más

Fuente: <https://www.salariominimocolombia.net/historico/>



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

17 de 27

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

El salario mínimo legal mensual vigente, así como el auxilio de transporte y demás factores prestacionales relacionados, deben ser considerados dentro del presente estudio del sector, toda vez que constituyen variables económicas que inciden directamente en la estructuración de costos del proceso contractual y en la capacidad operativa de los potenciales oferentes.

Para la determinación del salario mínimo legal vigente se tienen en cuenta diferentes variables macroeconómicas, siendo una de las principales la inflación causada durante la vigencia inmediatamente anterior. Así mismo, el incremento del salario mínimo impacta directamente los costos asociados al recurso humano requerido para la ejecución del contrato, especialmente en actividades operativas, técnicas y administrativas relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte. En el presente proceso contractual, el análisis del salario mínimo resulta relevante debido a que la ejecución de las actividades requiere personal idóneo y capacitado para la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, apoyo operativo, manejo de sistemas de información y actividades de supervisión y control, generando costos laborales que deben ser considerados por los posibles oferentes al momento de estructurar sus propuestas económicas.

En consecuencia, además del salario básico del personal requerido, los oferentes deberán contemplar dentro de la estructuración de sus costos todos los factores asociados a prestaciones sociales, seguridad social, parafiscales, auxilio de transporte, dotaciones, recargos, tasas, contribuciones y demás obligaciones laborales aplicables, tanto para el personal operativo como administrativo vinculado a la ejecución del contrato.

ANÁLISIS DE SERVICIOS NACIONALES FRENTE AL PRESENTE PROCESO

En cumplimiento de lo establecido en el Decreto 680 del 22 de junio de 2021, el cual modificó parcialmente el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en lo relacionado con la definición de "Servicios Nacionales", y adicionó el artículo 2.2.1.2.4.2.9., mediante el cual se regula el puntaje para la promoción de la industria nacional en los procesos de contratación que tengan por objeto servicios, se realiza el presente análisis para efectos de otorgar el puntaje de que trata el inciso primero del artículo 2 de la Ley 816 de 2003.

Así mismo, se adelanta el presente análisis con el fin de determinar la forma en que deberá acreditarse el apoyo a la industria nacional como factor de desempate, de conformidad con lo establecido en el inciso tercero del numeral primero del artículo 2.2.1.2.4.2.17 del Decreto 1860 de 2021.

El análisis responde a las siguientes preguntas:

PREGUNTA 1. El objeto del presente proceso corresponde a:

1. ¿Solo servicios?
2. ¿Solo bienes?
3. ¿Objeto mixto?

RESPUESTA 1:

Realizado el análisis del objeto contractual, se concluye que el mismo corresponde a un contrato de prestación de servicios, toda vez que el componente principal del proceso corresponde a la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, apoyo operativo y transmisión de información.

Nota:

En consecuencia, al tratarse de un contrato de servicios, se continúa con el análisis correspondiente a servicios nacionales.

PREGUNTA 2. ¿Para la ejecución del objeto contractual (servicios) se requiere el suministro de bienes?

RESPUESTA 2:

No se requiere el suministro de bienes como componente principal del proceso contractual, toda vez que el objeto corresponde exclusivamente a la prestación de servicios especializados relacionados con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

Las actividades requeridas se orientan principalmente a la prestación de servicios operativos, técnicos y de apoyo para la realización de pruebas de alcoholemia, la validación de resultados, el registro, custodia y transmisión de la información, las cuales serán ejecutadas por personal idóneo y mediante la capacidad técnica, operativa y tecnológica del contratista.

En consecuencia, la necesidad se satisface mediante la contratación de un servicio especializado y no mediante la adquisición de bienes, ya que el valor agregado del contrato radica en la experiencia del recurso humano, la disponibilidad de equipos certificados y calibrados, la implementación de procedimientos técnicos, la continuidad de la operación, la trazabilidad de la información y el cumplimiento de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte. Lo anterior garantiza la adecuada ejecución del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, fortalece los mecanismos de control preventivo sobre el transporte público terrestre y contribuye a la protección de la vida e integridad de los usuarios y demás actores viales del municipio de Chía.

CONCLUSIÓN ANÁLISIS DECRETO 680 DEL 22 DE JUNIO DE 2021

Una vez analizado lo establecido en el Decreto 680 del 22 de junio de 2021 se responde hasta la pregunta No. 2 y se concluye que es oferta de servicios nacionales en este proceso se debe otorgar puntaje a los proponentes que se comprometan a vincular el 100% del total de empleados y contratistas al cumplimiento del contrato.

Dentro del presente proceso se otorga tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con los que Colombia ha negociado tratados comerciales en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales las ofertas de bienes y servicios colombianos se le concede al proponente extranjero el mismo tratamiento y las mismas condiciones, requisitos, procedimientos y criterios de adjudicación que los concedidos a los proponentes nacionales, siempre que exista acuerdo o convenio celebrado entre el país de cualquier proponente del exterior y Colombia.

ANÁLISIS SOBRE LA PROCEDENCIA DE ACUERDO MARCO DE PRECIOS

Teniendo en cuenta que la entidad se encuentra obligada a acoger los acuerdos marco de precios que se encuentren vigentes, se deberá realizar el correspondiente análisis por parte de la dependencia estructuradora:

Se deben contestar las siguientes preguntas:



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

18 de 27

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

1. ¿Los bienes o servicios a contratar se encuentran contemplados dentro de algún Acuerdo Marco de Precios? Respuesta: NO

Nota. Esta pregunta es opcional y solo es necesario desarrollarla si la dependencia estructuradora elabora el estudio (como anexo técnico) que justifique la decisión de apartarse del acuerdo.

Por lo anterior, se concluye que para el presente proceso de contratación no resultan aplicables los Acuerdos Marco de Precios vigentes administrados por Colombia Compra Eficiente, toda vez que el objeto contractual corresponde a la prestación de un servicio especializado para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte, mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación de resultados, registro y transmisión de información.

Una vez verificados los Acuerdos Marco de Precios vigentes, se evidenció que ninguno contempla la prestación de los servicios especializados requeridos por la Entidad ni las condiciones técnicas, operativas y regulatorias propias del objeto contractual. En consecuencia, la necesidad no puede ser satisfecha mediante la utilización de un Acuerdo Marco de Precios, razón por la cual resulta procedente adelantar un proceso de selección independiente, de conformidad con la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía y la normativa vigente en materia de contratación estatal.

ESTUDIO DE POBLACIÓN VULNERABLE

Efectuado el recuento normativo antes señalado, resulta pertinente indicar que de acuerdo con las proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la población del municipio de Chía, Cundinamarca, ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas décadas. En el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018, se registraron 132.181 habitantes en Chía. Este incremento representa aproximadamente un 55% más en comparación con el censo de 2005.¹

Chía / Cundinamarca

¿Cuántos somos?

Población total censada:

129.613

Población total ajustada por omisión:

132.181



67.396
son mujeres



62.217
son hombres

por cada 100 habitantes hay
52 mujeres



62.217
son hombres

por cada 100 habitantes hay
48 hombres y por cada 100 mujeres hay
92 hombres

Omisión total: 1,9%

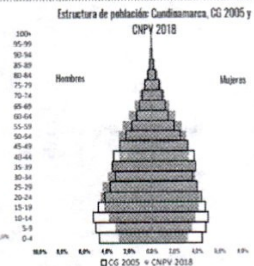
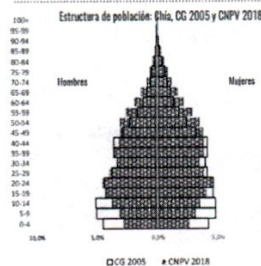
Grandes grupos de edad

67,1%

19,6%

13,3%

0 a 14 años 15 a 59 años +59 años



La población étnica en Chía se autoreconoció como:

Indígenas
1,6%

ROM (Gitanos)
0,0%

Raizales¹
0,0%

Palenqueros²
0,0%

Afrocolombianos³
0,3%

Ningún grupo étnico
98,0%

Nota: el porcentaje de población (denominador) no incluye a las personas que no respondieron esta pregunta, es decir, no incluye "sin información". De un total de 129.613 personas efectivamente censadas, 1.844 (1,4%) no respondieron esta pregunta de autorreconocimiento (pertenencia étnica).

Funcionamiento humano

De las personas que reportaron tener alguna dificultad las que más afectan son:

Si presenta dificultades 5,9%

No presenta dificultades 94,1%

9,5%

2,4%

26,6%

5,8%

7,7%

0,8%

1,1%

10,9%

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

CG 2005 CNPV 2018

FUENTE. DANE (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 - Boletín municipal: Chía (Cundinamarca). Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Colombia. https://sitios.dane.gov.co/cnpv/app/views/informacion/perfiles/25175_infografia.pdf

Mayoría no étnica: Un abrumador 98,0% de la población de Chía se identifica como perteneciente a "Ningún grupo étnico". Esto indica que la población del municipio es predominantemente mestiza o no se identifica con una etnia específica.

Población indígena: El 1,6% de la población se auto reconoce como indígena.

Población afrocolombiana: El 0,3% de la población se auto reconoce como afrocolombiana.

Otros grupos étnicos: Los grupos ROM (Gitanos), Raizales y Palenqueros representan el 0,0% de la población, según los datos recogidos.

Omisión de respuestas: Es importante tener en cuenta que el 1,4% de las personas censadas no respondieron a la pregunta sobre su pertenencia étnica. Esto podría deberse a diversas razones, como desconocimiento, falta de interés o negativa a identificarse.

Total de censados: El total de personas censadas fue de 129.613 personas.

La información revela que Chía es un municipio con una población mayoritariamente no étnica, con una presencia minoritaria de población indígena y afrocolombiana. Es fundamental reconocer y respetar la diversidad étnica del municipio.

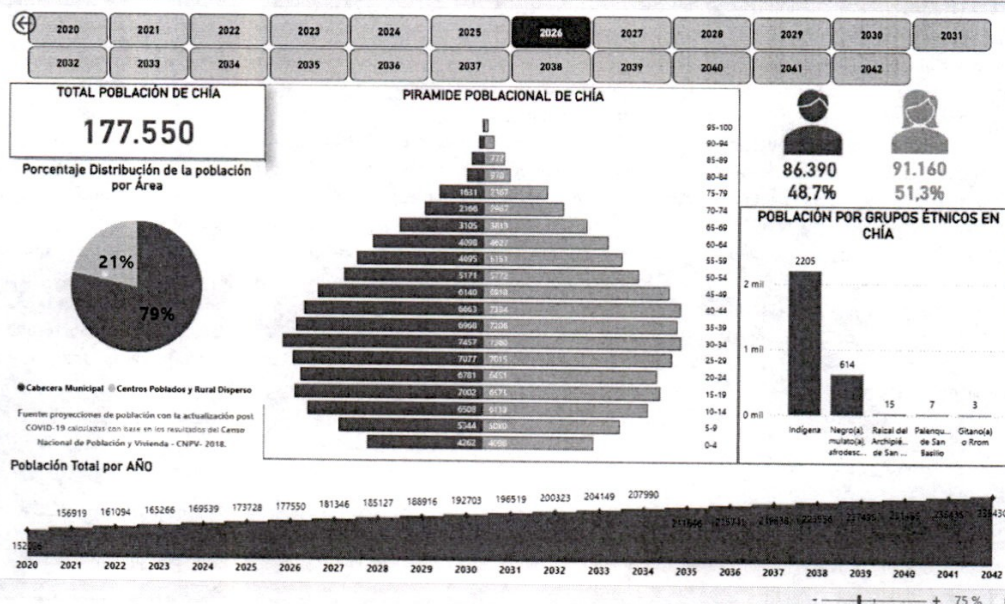
Adicionalmente y de conformidad con la información anterior y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021, se llevó a cabo el análisis de conveniencia sobre la viabilidad de incluir en el proceso contractual la exigencia al contratista de que al menos un cinco por ciento (5%) de los servicios sean provistos por personas pertenecientes a grupos de especial protección constitucional.

Con base en la información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV 2018) del DANE, se identificó que el municipio de Chía cuenta con una población mayoritariamente no étnica (98%). Solo un 1,6% de la población se autorreconoce como indígena y un 0,3% como afrocolombiana, sin registro significativo de otras comunidades como ROM, raizales o palenqueros.

Adicionalmente, en la página oficial de datos abiertos de la Alcaldía de Chía (<https://participaenchia.com/indicadores/index.html#poblacion>), se evidencian los indicadores poblacionales del municipio.

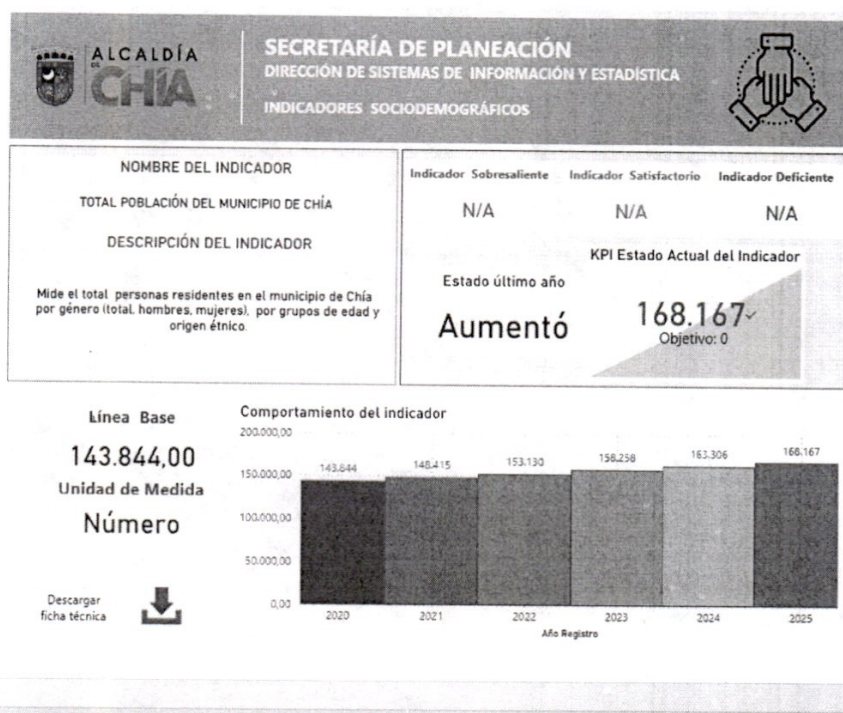
¹ https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion?utm_source=

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.



De acuerdo con las proyecciones para el año dos mil veintiséis (2026), el municipio de Chía cuenta con una población total aproximada de ciento setenta y siete mil quinientos cincuenta (177.550) habitantes, de los cuales ochenta y seis mil trescientos noventa (86.390) corresponden a hombres (48,7 %) y noventa y un mil ciento sesenta (91.160) a mujeres (51,3 %), lo cual evidencia un crecimiento poblacional que incrementa la demanda de infraestructura vial segura y adecuadamente señalizada.

De acuerdo con la información publicada en los datos abiertos del municipio de Chía, para el año dos mil veintiséis (2026) se proyecta una población aproximada de ciento setenta y siete mil quinientos cincuenta (177.550) habitantes, con una distribución de ochenta y seis mil trescientos noventa (86.390) hombres, equivalente al cuarenta y ocho coma siete por ciento (48,7 %), y noventa y un mil ciento sesenta (91.160) mujeres, correspondiente al cincuenta y uno coma tres por ciento (51,3 %). Asimismo, se evidencia que el setenta y nueve por ciento (79 %) de la población se concentra en la cabecera municipal, mientras que el veintiuno por ciento (21 %) restante se ubica en centros poblados y zonas rurales, lo que refleja una alta concentración de habitantes en el área urbana del municipio.



Con base en la información presentada por la Secretaría de Planeación del municipio de Chía – Dirección de Sistemas de Información y Estadística, se evidencia que el indicador correspondiente al total de población del municipio de Chía ha presentado un comportamiento creciente durante los últimos años. La línea base registrada es de ciento cuarenta y tres mil ochocientos cuarenta y cuatro (143.844) habitantes, mientras que para el último año



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

20 de 27

3.2. PERFIL DEL MERCADO Y EXPERIENCIA.

reportado el indicador alcanza ciento sesenta y ocho mil ciento sesenta y siete (168.167) habitantes, lo que refleja un aumento sostenido en la población del municipio.

De conformidad con la información disponible en los datos publicados por el DANE y la Alcaldía de Chía, no se evidencia una identificación clara y detallada de grupos poblacionales vulnerables dentro del municipio. En ese sentido, la información estadística disponible no permite determinar con precisión la magnitud o caracterización específica de estos grupos poblacionales.

Por lo anterior, resulta complejo adelantar un proceso que limite la empleabilidad exclusivamente a este tipo de población, especialmente teniendo en cuenta que los perfiles requeridos corresponden a profesionales con determinadas competencias técnicas. Adicionalmente, como se puede evidenciar en las fuentes consultadas, no se cuenta con datos precisos que permitan establecer de manera objetiva la participación de esta población dentro del proceso.

Así mismo, no se cuenta con bases de datos públicas o locales que permitan caracterizar de forma clara a personas de especial protección constitucional en función de su actividad económica o su vinculación con servicios de consultoría o actividades técnicas especializadas. Esta ausencia de información objetiva y verificable limita la posibilidad de exigir al futuro contratista la inclusión de dichos grupos como proveedores de servicios en el marco del contrato. En consecuencia, y atendiendo a los principios de planeación y responsabilidad de la contratación estatal, no resulta viable exigir dicha obligación en el presente proceso, sin perjuicio de que la entidad continúe promoviendo acciones orientadas a la inclusión social, la equidad y el enfoque diferencial en futuras contrataciones.

3.3. SEGMENTACIÓN DEL MERCADO

Para realizar la segmentación de mercado se debe inicialmente construir el perfil del mercado general (tamaño, geografía, competidores, tendencias), seguido de la identificación de los criterios pertinentes y variables para segmentar el mercado teniendo en cuenta el objeto a comprar y el nivel de diferenciación entre proveedores, finalmente elaborar una representación gráfica que den cuenta visual de manera clara de las distintas segmentaciones realizadas del proceso de compra.

¿Cuándo aplica hacer una segmentación del mercado?

¿Existe una variación significativa en lo que los distintos proveedores ofrecen?

Si. Del análisis de la oferta se evidenció la existencia de proveedores con diferentes niveles de especialización, capacidad operativa y alcance técnico, encontrándose entidades prestadoras de servicios de salud, IPS, asociaciones gremiales y organismos especializados en control operacional del transporte. Así mismo, se identificaron proveedores enfocados específicamente en actividades relacionadas con salud ocupacional, evaluación de condiciones de aptitud, pruebas de alcoholemia, apoyo operativo y transmisión de información.

Adicionalmente, algunos proveedores cuentan con autorización vigente otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismos Administradores del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT), requisito indispensable para la ejecución del objeto contractual, mientras que otros únicamente prestan servicios médicos o de apoyo operativo sin contar con dicha habilitación especial. Lo anterior representa una variación significativa en la oferta disponible dentro del mercado.

¿Hay alguna dimensión del producto/servicio que predomine por encima de las otras?

Si. Para el presente proceso las dimensiones que predominan son el nivel de especialización técnica y regulatoria, así como la autorización otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismo Administrador del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT). Estas variables permiten diferenciar a los potenciales oferentes según su capacidad legal, técnica y operativa para ejecutar actividades relacionadas con la implementación del programa, la realización de pruebas de alcoholemia y la validación y transmisión de información.

De igual forma, la cobertura geográfica y la capacidad tecnológica constituyen factores relevantes para la segmentación del mercado, teniendo en cuenta que las actividades requieren operación continua, disponibilidad de personal idóneo y capacidad de respuesta para atender la demanda operativa del municipio de Chía.

De conformidad con la metodología establecida en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de Colombia Compra Eficiente, se realizó la segmentación del mercado con el fin de identificar las características de los potenciales proveedores que participan en la categoría relacionada con servicios especializados para la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte. Para ello se analizaron las variables de especialización técnica, habilitación regulatoria y cobertura geográfica, por considerarse las de mayor relevancia para el presente proceso.

Perfil general del mercado

El mercado objeto del presente proceso está conformado principalmente por organismos autorizados por la Superintendencia de Transporte como OAPSOT, entidades prestadoras de servicios de salud, IPS, asociaciones gremiales y empresas especializadas en salud ocupacional, control operacional y apoyo operativo al transporte público. Se evidencia la existencia de un mercado especializado con pluralidad limitada de oferentes habilitados, pero con capacidad técnica, operativa y tecnológica suficiente para ejecutar este tipo de contratos.

Variables de segmentación

Especialización técnica y regulatoria:

- Organismos autorizados como OAPSOT por la Superintendencia de Transporte.
- Proveedores de servicios médicos y salud ocupacional con experiencia en evaluación de condiciones de aptitud y pruebas de alcoholimetría.
- Empresas de apoyo operativo y tecnológico para validación y transmisión de información.

Cobertura geográfica:

- Cobertura regional.
- Cobertura nacional.

Matriz de segmentación del mercado:



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

21 de 27

3.3. SEGMENTACIÓN DEL MERCADO

	Cobertura Local / Regional	Cobertura Nacional
Organismos OAPSOT	ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES DE OCCIDENTE; CORPORACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DEL TOLIMA, HUILA, GIRARDOT Y CAQUETÁ – CORPOTRANS; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ASOTRANSAL	CONSORCIO ADITT ASOTRANS; TERMINAL DE TRANSPORTE S.A.; ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE EMPRESAS DE TRANSPORTADORES; ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTADORES – ATRANSEC; TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A.; ALIANZA PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE – ALSETRA; ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE – ASOEMPOTRANS
Proveedores de apoyo médico y operativo	IPS y entidades regionales de salud ocupacional con capacidad operativa local para la ejecución de pruebas de alcoholemia y validación de resultados.	Empresas y organizaciones con capacidad tecnológica, operativa y cobertura nacional para la implementación integral del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

Del análisis realizado se concluye que el mercado relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte presenta una estructura especializada y regulada, en la cual la principal variable diferenciadora corresponde a la autorización otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismo Administrador del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT).

Así mismo, se evidenció la existencia de organismos con cobertura regional y nacional, así como proveedores con diferentes capacidades técnicas, operativas y tecnológicas para la ejecución de actividades relacionadas con pruebas de alcoholemia, validación de resultados, transmisión de información y apoyo operativo al transporte público.

No obstante, debido a que la ejecución del objeto contractual requiere obligatoriamente la habilitación especial como OAPSOT, el universo de potenciales oferentes se encuentra limitado a los organismos actualmente autorizados y activos por la autoridad competente, lo cual permite identificar un mercado con pluralidad limitada, pero suficiente para garantizar condiciones de competencia y selección objetiva.

De igual forma, el análisis permite concluir que existen proveedores con capacidad instalada, experiencia y cobertura suficiente para atender las necesidades operativas del municipio de Chía, garantizando el cumplimiento de las obligaciones regulatorias y técnicas asociadas al Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

En consecuencia, la estructuración del presente proceso contractual resulta adecuada y proporcional a las condiciones del mercado identificado, permitiendo establecer requisitos habilitantes acordes con la naturaleza especializada del objeto contractual, sin restringir injustificadamente la participación de los posibles oferentes habilitados.

3.4. FUERZA COMPETITIVAS

El análisis de las fuerzas competitivas se compone de los siguientes aspectos:

1. Rivalidad de mercado - Dinámicas competitivas que rigen el mercado de oferta donde las entidades estatales compran.
2. Poder de proveedores - Se refiere a los proveedores de las empresas que pueden proveer bienes y servicios a las entidades estatales.
3. Poder de compradores - Se refiere a quiénes compran los bienes y servicios en el mercado de suministro; es decir, las entidades estatales y el sector privado.
4. Amenaza de sustitutos - Se refiere a todos los bienes y servicios que pueden satisfacer la necesidad del comprador con similar grado de satisfacción.
5. Amenaza de nuevos entrantes - Se refiere a empresas que actualmente no están participando en el mercado de suministro, pero que quieren y buscan entrar a competir.

¿Cuál es la conclusión sobre cada fuerza competitiva?

Con fundamento en la información obtenida del análisis de la demanda, la oferta, la segmentación del mercado y la información oficial publicada por la Superintendencia de Transporte respecto de los Organismos Administradores del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT), se efectúa el análisis de las cinco fuerzas competitivas aplicables al mercado relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte.

1. Rivalidad entre competidores

Descripción:

El mercado presenta un número limitado de organismos autorizados por la Superintendencia de Transporte para ejecutar las actividades relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte. Actualmente, únicamente diez (10) organismos cuentan con autorización vigente como OAPSOT a nivel nacional, lo que configura un mercado especializado y regulado.

Nivel:

Media.

Justificación:

Si bien existe pluralidad de oferentes habilitados, la competencia se encuentra limitada por la exigencia de autorización especial otorgada por la Superintendencia de Transporte. No obstante, entre los organismos autorizados existen diferencias en capacidad operativa, cobertura geográfica, experiencia y capacidad tecnológica, lo que genera condiciones de competencia dentro del mercado habilitado.

Implicaciones para el proceso contractual:

La entidad deberá estructurar requisitos habilitantes proporcionales y condiciones técnicas objetivas que permitan garantizar la participación de los



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

22 de 27

3.4. FUERZA COMPETITIVAS

organismos habilitados sin restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes.

Conclusión:

La rivalidad entre competidores es media, toda vez que existe un número limitado de oferentes autorizados, pero suficientes condiciones de competencia entre los organismos habilitados para favorecer la selección objetiva del contratista.

2. Poder de negociación de los proveedores

Descripción:

Los organismos autorizados como OAPSOT cuentan con una habilitación especial indispensable para la ejecución del objeto contractual, lo que genera un mayor nivel de influencia dentro del mercado frente a procesos de contratación relacionados con la implementación del programa.

Nivel:

Alto.

Justificación:

La existencia de únicamente diez (10) organismos autorizados a nivel nacional reduce el universo de posibles oferentes y limita las alternativas disponibles para las entidades contratantes. Así mismo, la autorización otorgada por la Superintendencia de Transporte constituye un requisito habilitante obligatorio que no puede ser sustituido por otros proveedores no autorizados.

Implicaciones para el proceso contractual:

La entidad deberá estructurar adecuadamente el proceso contractual, promoviendo la mayor participación posible de organismos habilitados y evitando requisitos adicionales que puedan restringir aún más la competencia.

Conclusión:

El poder de negociación de los proveedores es alto debido a que el mercado se encuentra regulado y limitado a un número reducido de organismos autorizados por la autoridad competente.

3. Poder de negociación de los compradores

Descripción:

Las entidades públicas y organismos relacionados con el transporte constituyen compradores relevantes dentro del mercado de servicios asociados a la seguridad operacional y control preventivo del transporte público.

Nivel:

Medio.

Justificación:

Aunque las entidades estatales representan una fuente importante de contratación para los organismos autorizados, la existencia de un número limitado de oferentes habilitados reduce parcialmente la capacidad de negociación de las entidades contratantes frente a precios y condiciones del mercado.

Implicaciones para el proceso contractual:

La entidad debe realizar una adecuada planeación contractual y estructurar especificaciones técnicas claras que permitan optimizar los recursos públicos y promover condiciones objetivas de competencia.

Conclusión:

El poder de negociación de los compradores es medio, debido a que, aunque existe demanda institucional constante, la oferta habilitada se encuentra limitada por la regulación aplicable al sector.

4. Amenaza de productos o servicios sustitutos

Descripción:

Las actividades relacionadas con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte corresponden a obligaciones regulatorias y controles preventivos exigidos por las autoridades competentes.

Nivel:

Bajo.

Justificación:

No se identifican servicios sustitutos que permitan reemplazar integralmente las actividades de realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información dentro del marco regulatorio vigente. La ejecución del programa requiere obligatoriamente la participación de organismos autorizados como OAPSOT.

Implicaciones para el proceso contractual:

La entidad debe acudir necesariamente al mercado habilitado y autorizado por la Superintendencia de Transporte para satisfacer la necesidad identificada.

Conclusión:

La amenaza de sustitutos es baja, dado que no existen alternativas que reemplacen de manera efectiva las actividades objeto de contratación ni la autorización especial requerida para su ejecución.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO GEC-FT-22-V3

PÁGINA 23 de 27

3.4. FUERZA COMPETITIVAS

5. Amenaza de nuevos entrantes

Descripción:

El ingreso de nuevos participantes al mercado depende de la obtención de autorización previa otorgada por la Superintendencia de Transporte como Organismo Administrador del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte (OAPSOT).

Nivel:

Baja.

Justificación:

La necesidad de cumplir requisitos regulatorios, técnicos, operativos y administrativos para obtener la autorización correspondiente constituye una barrera significativa de entrada al mercado. En consecuencia, el ingreso de nuevos competidores depende directamente de decisiones regulatorias y del cumplimiento de exigencias técnicas especializadas.

Implicaciones para el proceso contractual:

La entidad debe considerar que el universo de oferentes potenciales puede mantenerse limitado mientras no existan nuevas autorizaciones emitidas por la autoridad competente.

Conclusión:

La amenaza de nuevos entrantes es baja, debido a las barreras regulatorias y técnicas existentes para obtener la habilitación requerida como OAPSOT.

Conclusión General

El análisis de las fuerzas competitivas evidencia que el mercado relacionado con la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte presenta una rivalidad media entre competidores, alto poder de negociación de los proveedores, poder de negociación medio de los compradores, baja amenaza de sustitutos y baja amenaza de nuevos entrantes.

En conjunto, estas condiciones permiten concluir que se trata de un mercado especializado y regulado, con pluralidad limitada de oferentes habilitados, pero suficiente para garantizar condiciones de competencia y selección objetiva dentro del proceso contractual. Así mismo, la exigencia de autorización previa como OAPSOT constituye el principal factor diferenciador y restrictivo del mercado, razón por la cual la entidad deberá estructurar el proceso contractual con criterios proporcionales y acordes con las condiciones reales del sector identificado.

3.5 POTENCIALES PROVEEDORES - Especialmente para Procesos con Proveedores Limitados

Este proceso permite desarrollar el conocimiento suficiente sobre los mismos, para alinear en la estrategia de compra de la categoría estableciendo las calidades y condiciones iniciales del proceso de compra.

Para la identificación de potenciales proveedores y su perfil existen tres enfoques:

Para la identificación de potenciales proveedores se utilizó el enfoque primario, mediante la consulta de la herramienta de análisis de oferta de Colombia Compra Eficiente y la revisión de proveedores que participan en procesos relacionados con construcción, mantenimiento de infraestructura vial, señalización y demarcación. Se evidenció la existencia de múltiples empresas con capacidad para participar en el presente proceso, lo que favorece la pluralidad de oferentes y la libre concurrencia.

Perfil de los principales proveedores que compiten en el mercado:

La identificación de potenciales proveedores tiene fines exclusivamente analíticos y no constituye direccionamiento del proceso contractual.

Propuesta de valor:

Los proveedores identificados ofrecen soluciones relacionadas con construcción, mantenimiento de infraestructura vial, señalización, demarcación e implementación de dispositivos de tránsito, contando con capacidad para ejecutar contratos de obra pública y suministrar los materiales requeridos.

Estrategias identificadas:

Participación permanente en procesos de contratación pública, desarrollo de proyectos de infraestructura, fortalecimiento de capacidades técnicas y ampliación de cobertura geográfica para atender entidades territoriales y organismos públicos.

Tipo de clientes:

Entidades estatales del orden nacional, departamental y municipal, así como organizaciones privadas que requieren servicios de infraestructura, construcción y señalización.

4. HERRAMIENTA DE ANÁLISIS DE OFERTA

El uso de la herramienta dispuesta por Colombia Compra Eficiente facilita a las entidades la obtención de información sobre los proveedores con mayor participación en el mercado de las categorías identificadas en las compras públicas adelantadas por las demás entidades estatales, así como ubicación de los proveedores, principales modalidades empleadas, entre otros.



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

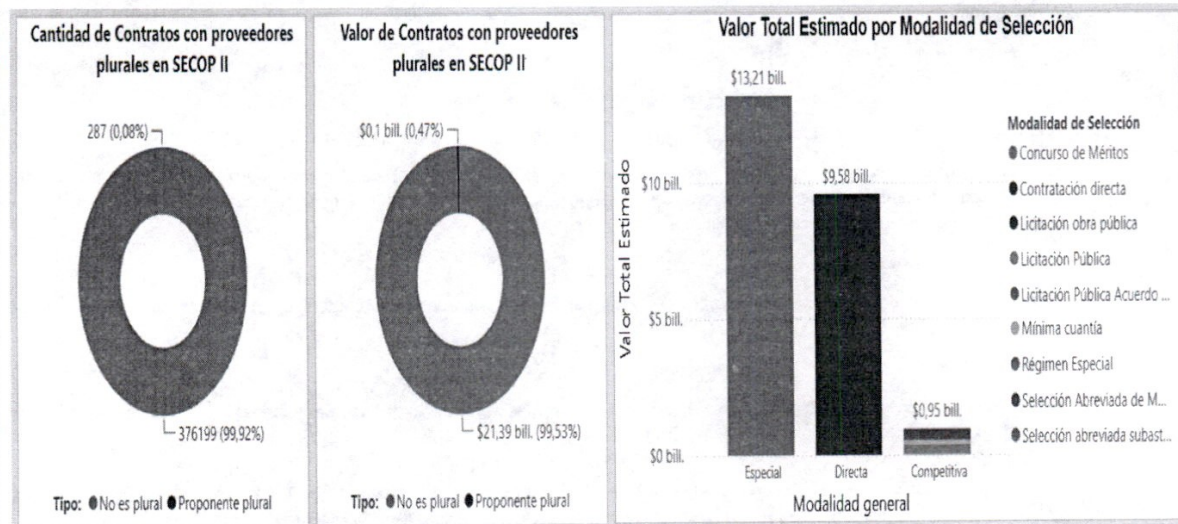
CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

24 de 27

Análisis de pluralidad de oferentes y modalidades de selección.



Del análisis realizado en la plataforma SECOP II se evidencia que la mayoría de los procesos identificados presentan contratación con proveedor único, observándose una baja participación de procesos con pluralidad efectiva de oferentes. En efecto, los contratos con proponente plural representan un porcentaje mínimo tanto en cantidad de contratos como en valor contratado frente al total de procesos analizados.

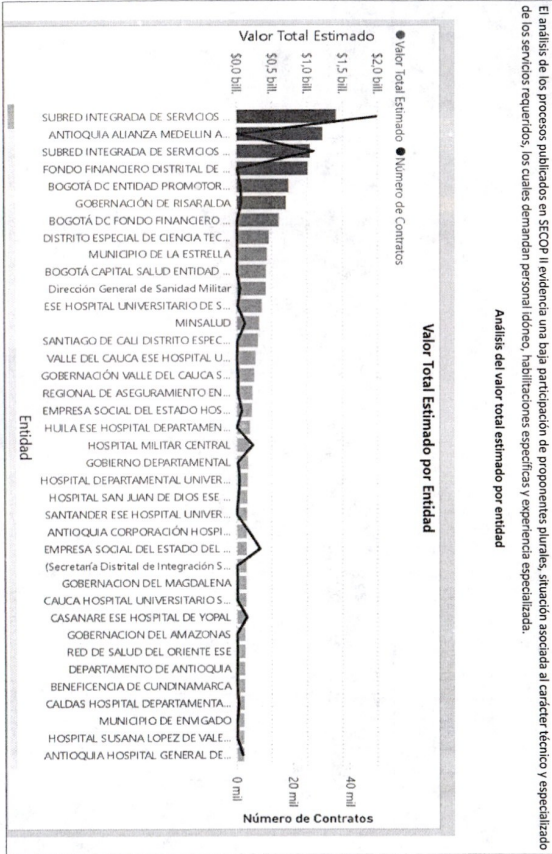
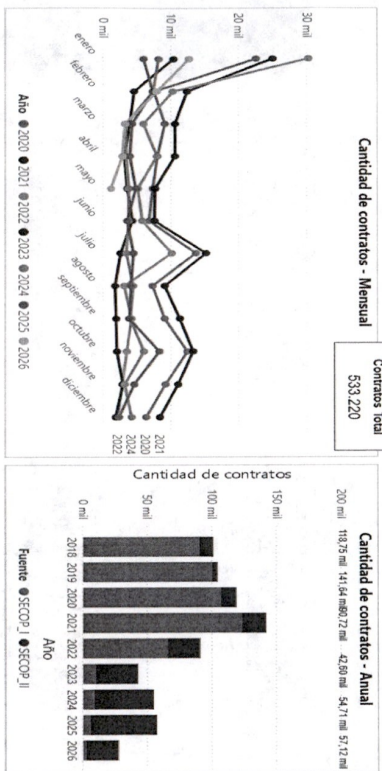
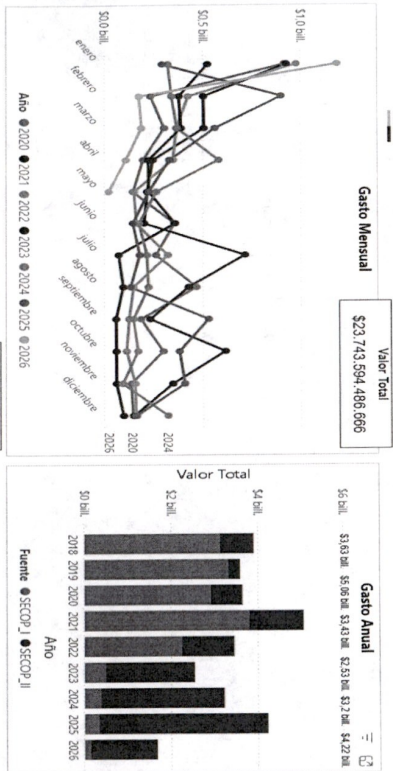
Esta situación puede asociarse al carácter técnico y especializado de los servicios relacionados con salud, apoyo operativo, evaluación médica y actividades de control, los cuales requieren capacidades específicas, habilitaciones técnicas, personal idóneo y experiencia especializada que limitan la participación masiva de oferentes dentro del mercado.

No obstante, aunque la participación de proponentes plurales es reducida, el análisis de proveedores realizado previamente evidencia la existencia de múltiples entidades con capacidad potencial para participar en el presente proceso contractual, especialmente IPS, asociaciones gremiales, empresas de salud ocupacional y entidades prestadoras de servicios médicos especializados.

En relación con las modalidades de selección, se observa una concentración importante de recursos contratados bajo regímenes especiales y contratación directa, mientras que las modalidades competitivas representan una menor participación dentro de los procesos analizados. Lo anterior resulta coherente con la naturaleza de muchos servicios médicos y operativos, los cuales frecuentemente son contratados por entidades del sector salud bajo regímenes especiales de contratación.

Sin embargo, para el presente proceso contractual adelantado por el municipio de Chía, la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía resulta procedente y adecuada, considerando la naturaleza del objeto, la cuantía estimada y el régimen aplicable a la entidad territorial.

Finalmente, el análisis permite concluir que, aunque los antecedentes contractuales muestran una limitada participación de proponentes plurales, sí existe un mercado potencial de proveedores con capacidad técnica y operativa suficiente para participar en el proceso, razón por la cual la estructuración de requisitos habilitantes proporcionales y especificaciones técnicas claras permitirá promover la pluralidad de oferentes y la selección objetiva del contratista.





ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

**ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE**
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

26 de 27

Del análisis de la información consolidada por entidad contratante se evidencia que las mayores concentraciones de valor contratado corresponden principalmente a entidades del sector salud, entidades territoriales y organismos públicos con necesidades relacionadas con servicios médicos especializados, apoyo operativo, salud ocupacional y control institucional.

Entre las entidades con mayor participación en valor contratado se identifican las Subredes Integradas de Servicios de Salud, la Gobernación de Risaralda, el Fondo Financiero Distrital de Salud, la Secretaría Distrital de Salud, hospitales universitarios, entidades departamentales y otras instituciones públicas relacionadas con la prestación de servicios médicos y operativos especializados.

Así mismo, el análisis del número de contratos evidencia una alta participación de entidades del sector salud y organismos públicos con contratación recurrente de servicios asociados a evaluación médica, apoyo operativo y actividades especializadas, lo cual demuestra la existencia de una demanda constante dentro del mercado para este tipo de servicios.

La información analizada permite identificar que las entidades que mayor contratación realizan corresponden principalmente a organizaciones que requieren actividades permanentes de control, evaluación médica y soporte operativo, aspectos que guardan relación parcial con las necesidades técnicas del presente proceso contractual.

No obstante, aunque las entidades identificadas desarrollan procesos relacionados con servicios médicos y operativos, no se evidenciaron procesos específicos asociados a la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, razón por la cual no es posible realizar comparaciones directas frente al objeto contractual requerido por el municipio de Chía.

Sin embargo, el análisis sí permite concluir que existe un mercado activo y una capacidad instalada suficiente de entidades y proveedores especializados en servicios médicos, evaluación de condiciones de aptitud y apoyo operativo, lo cual constituye un referente válido para la estructuración del presente proceso contractual y para identificar potenciales oferentes con experiencia relacionada.

Análisis histórico de contratación por familias UNSPSC

Año	2020			2021			
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos
4111 - Instrumentos de medida, observación y ensayo	107	\$11.999.579.889	0,05%	115	\$6.235.961.811	0,03%	115
8510 - Servicios integrales de salud	114535	\$3.444.464.677.942	14,51%	137192	\$4.863.468.527.121	20,48%	87307
8511 - Prevención y control de enfermedades	2485	\$64.206.046.940	0,27%	2873	\$145.642.045.831	0,61%	2008
8512 - Práctica médica	1621	\$104.876.461.747	0,44%	1464	\$45.556.932.554	0,19%	1290
Total	118748	\$3.625.546.766.518	15,27%	141644	\$5.060.903.467.317	21,31%	90720

Año	2022			2023			
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	
4111 - Instrumentos de medida, observación y ensayo	115	\$5.241.215.923	0,02%	57	\$11.728.045.156	0,05%	
8510 - Servicios integrales de salud	87307	\$3.307.814.496.606	13,93%	40803	\$2.406.065.921.351	10,13%	
8511 - Prevención y control de enfermedades	2008	\$82.234.702.610	0,35%	1102	\$79.346.969.590	0,33%	
8512 - Práctica médica	1290	\$37.088.186.690	0,16%	641	\$28.012.872.958	0,12%	
Total	90720	\$3.432.378.601.829	14,46%	42603	\$2.525.153.809.055	10,64%	

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNISOL							
Año	2024		2025				
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	
4111 - Instrumentos de medida, observación y ensayo	\$2.223.289.772	0,01%	52	\$7.619.094.782	0,03%	30	
8510 - Servicios integrales de salud	\$2.666.550.549.435	11,23%	55133	\$3.799.464.025.598	16,00%	26988	
8511 - Prevención y control de enfermedades	\$90.747.323.198	0,38%	1189	\$358.596.124.457	1,51%	474	
8512 - Práctica médica	\$444.862.570.770	1,87%	742	\$56.205.604.910	0,24%	190	
Total	\$3.204.383.733.175	13,50%	57116	\$4.221.884.849.747	17,78%	27682	



ALCALDÍA MUNICIPAL
DE CHÍA

GESTIÓN EN CONTRATACIÓN

ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE
ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE
Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y
Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro

CÓDIGO

GEC-FT-22-V3

PÁGINA

27 de 27

2026			Total		
Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
30	\$5.455.082.669	0,02%	510	\$50.502.270.002	0,21%
26988	\$1.595.504.662.736	6,72%	514814	\$22.083.332.860.789	93,01%
474	\$64.220.170.758	0,27%	11273	\$884.993.383.384	3,73%
190	\$8.163.342.862	0,03%	6623	\$724.765.972.491	3,05%
27682	\$1.673.343.259.025	7,05%	533220	\$23.743.594.486.666	100,00%

Del análisis histórico de contratación correspondiente a las vigencias 2020 a 2026, se evidencia que la categoría con mayor participación dentro de los procesos analizados corresponde a la familia 8510 – Servicios integrales de salud, la cual concentra aproximadamente el 93,01% del valor total contratado y registra un total de 514.814 contratos durante el periodo evaluado.

En términos de valor contratado, la categoría 8510 presenta un comportamiento predominante en todas las vigencias analizadas, alcanzando valores superiores a los \$3 billones anuales entre 2020 y 2025, lo que demuestra una demanda constante y sostenida de servicios relacionados con apoyo médico, salud ocupacional, administración de servicios de salud y prestación de servicios especializados.

Por su parte, las categorías 8511 – Prevención y control de enfermedades y 8512 – Práctica médica presentan una participación menor dentro del total analizado, con participaciones acumuladas aproximadas del 3,73% y 3,05% respectivamente. No obstante, estas categorías guardan relación parcial con actividades de evaluación médica, control preventivo y verificación de condiciones de aptitud, aspectos vinculados al objeto del presente proceso contractual.

Así mismo, la categoría 4111 – Instrumentos de medida, observación y ensayo registra una participación reducida dentro del total contratado, representando aproximadamente el 0,21% del valor total. Sin embargo, esta categoría resulta relevante debido a su relación con equipos e instrumentos utilizados para actividades de medición, validación y control técnico.

En cuanto al comportamiento temporal, se observa que durante las vigencias 2020 a 2022 se presentaron los mayores niveles de contratación, mientras que en los años posteriores se evidencia una disminución progresiva en el número de contratos y en los valores contratados. Esta situación puede estar asociada a procesos de reorganización institucional, cambios en los modelos de contratación y consolidación de servicios en contratos integrales.

No obstante, aunque las familias analizadas permiten identificar categorías relacionadas con servicios médicos, evaluación de salud y utilización de instrumentos especializados, no se evidencian procesos específicos asociados a la implementación del Programa de Seguridad en la Operación del Transporte mediante la realización de pruebas de alcoholemia, validación y transmisión de información, razón por la cual no es posible realizar comparaciones directas frente al objeto contractual requerido por el municipio de Chía.

Finalmente, el análisis permite concluir que existe un mercado consolidado y una oferta potencial de proveedores relacionados con servicios médicos especializados, salud ocupacional y apoyo operativo, aspectos que constituyen un referente válido para identificar capacidad instalada y pluralidad de oferentes dentro del presente proceso contractual.

5. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA

De conformidad con el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 “Requisitos habilitantes”, la Entidad requiere los siguientes indicadores que miden la fortaleza financiera del interesado:

(Los indicadores financieros aquí establecidos encuentran su soporte, análisis y estudio en el formato anexo correspondiente al presente Análisis del Sector)

- Índice de liquidez: activo corriente dividido por el pasivo corriente
- Índice de Endeudamiento: pasivo total dividido por el activo total
- Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

Los proponentes deberán acreditar su Capacidad Financiera teniendo en cuenta los siguientes índices:

Indicador	Índice Requerido	Formula Oferente Individual	Formula Oferente Plural
Índice de Liquidez	<u>Mayor o Igual a 3,31</u>	Activo Corriente/Pasivo Corriente	$L = (\sum (ACn \times \%n) \div \sum (PCn \times \%n))$
Índice de Endeudamiento	<u>Menor o Igual a 60%</u>	$(\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}) \times 100$	$E = (\sum PTn \times \%n) \div \sum (ATn \times \%n) \times 100$
Razón Cobertura de Intereses	<u>Mayor o Igual a 0 ó INDETERMINADO</u>	Utilidad Operacional/ Gastos Intereses	$CI = (\sum (UOn \times \%n) \div \sum (GI n \times \%n))$

Dónde:

ACn = Activo Corriente de cada integrante de consorcio o unión temporal.
PCn = Pasivo Corriente de cada integrante de consorcio o unión temporal.
PTn = Pasivo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.
ATn = Activo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.
UOn = Utilidad Operacional de cada integrante de consorcio o unión temporal.
GI n = Gastos de intereses de cada integrante de consorcio o unión temporal.
%n = Porcentaje de Participación de cada integrante de consorcio o unión temporal.

 ALCALDÍA MUNICIPAL DE CHÍA	GESTIÓN EN CONTRATACIÓN	
	ESTUDIOS DEL SECTOR MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE Licitaciones Públicas, Selecciones Abreviadas, Concursos de Méritos y Regímenes Especiales Entidades sin Ánimo de Lucro	CÓDIGO GEC-FT-22-V3 PÁGINA 28 de 27

Nota 1: Para el caso de consorcios o uniones temporales o promesa de sociedad futura, se tomará el promedio ponderado de cada uno de los integrantes, de acuerdo con su porcentaje de participación, así como lo señala la fórmula para el oferente plural en la tabla anterior, excepto para el indicador capital de trabajo cuya acreditación será la sumatoria simple de las cuentas que lo conforman.

Nota 3: Para la evaluación del indicador de razón de cobertura de intereses, en proponentes singulares, los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular dicho indicador, en este caso el oferente CUMPLE. Si su utilidad operacional es negativa, el proponente singular NO CUMPLE. Para proponentes plurales, si la totalidad de los integrantes del consorcio o unión temporal presenta como gastos de intereses un valor de cero (0), no se podrá calcular dicho indicador, en este caso el oferente plural CUMPLE. Si el resultado de este indicador es negativo, el proponente plural NO CUMPLE.

INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

De conformidad con lo establecido en el numeral 4, artículo 2.2.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, los proponentes deben acreditar su capacidad organizacional a partir de los siguientes indicadores:

Indicador	Índice Requerido	Formula Oferente Individual	Formula Oferente Plural
Rentabilidad del Patrimonio	Mayor o igual 17,0%	$\frac{(\text{Utilidad Operacional} / \text{Patrimonio}) \times 100}{100}$	$RP = (\sum (UOn \times \%n) \div \sum (Pn \times \%n)) \times 100$
Rentabilidad del Activo	Mayor o igual a 12,0%	$\frac{(\text{Utilidad Operacional} / \text{Activo Total}) \times 100}{100}$	$RA = (\sum (UOn \times \%n) \div \sum (ATn \times \%n)) \times 100$

Dónde:

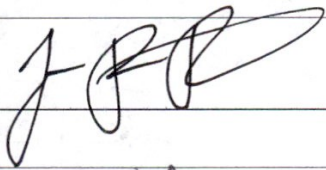
UOn = Utilidad Operacional de cada integrante de consorcio o unión temporal.
 Pn = Patrimonio de cada integrante de consorcio o unión temporal.
 ATn = Activo Total de cada integrante de consorcio o unión temporal.
 %n = Porcentaje de Participación de cada integrante de consorcio o unión temporal.

Nota 1: Para el caso de consorcios o uniones temporales o sociedad de propósito especial, se tomará el promedio ponderado de cada uno de los integrantes, de acuerdo con su porcentaje de participación, así como lo señala la fórmula para oferente plural en la tabla anterior. CA

Nota 2: En el caso que la Utilidad Operacional sea negativa para oferente individual, o que el resultado del indicador sea negativo para oferentes plurales, se calificará como NO CUMPLE.

Nota 3: Para la evaluación del indicador de razón de cobertura de intereses, en proponentes singulares, los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular dicho indicador, en este caso el oferente CUMPLE. Si su utilidad operacional es negativa, el proponente singular NO CUMPLE. Para proponentes plurales, si la totalidad de los integrantes del consorcio o unión temporal presenta como gastos de intereses un valor de cero (0), no se podrá calcular dicho indicador, en este caso el oferente plural CUMPLE. Si el resultado de este indicador es negativo, el proponente plural NO CUMPLE.

Nota 4: Para la evaluación y verificación del índice de liquidez; cuando el resultado este sea cero (0,0) o INDETERMINADO, su calificación será de CUMPLE, siempre y cuando el Pasivo Corriente del proponente o integrante plural sea de cero pesos (\$0,0). Si el resultado de este indicador es negativo, el proponente o integrante se calificará como NO CUMPLE.

REVISÓ Y APROBÓ: JUAN PABLO RAMÍREZ OTÁLVARO SECRETARIO DE MOVILIDAD	FIRMA: 
ELABORÓ: MARIA TERESA LEZCANO RODRIGUEZ PROFESIONAL UNIVERSITARIO	FIRMA: 