20256405520613

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, el Grupo de Gestión administrativa procede a realizar el análisis necesario para conocer el sector económico relativo al objeto presente Proceso de Contratación: **"***Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA".*

A. IDENTIFICACIÓN DEL BIEN O SERVICIO CON BASE EN EL CLASIFICADOR DE NACIONES UNIDAS:

El objeto contractual se clasifica en el siguiente código del Clasificador de Bienes y Servicios:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase
78111800	Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	Transporte de Pasajeros	Transporte de Pasajeros por carretera

B. SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE LA ADQUISICIÓN DEL BIEN O SERVICIO:

Los sectores de la economía, o lo que es lo mismo, los sectores productivos, se utilizan para establecer una clasificación de la actividad económica de una región en función del tipo de proceso productivo que la caracteriza. En la actualidad, existen cinco tipos de sectores económicos que, a su vez, se dividen en diferentes ramas de producción: sector primario (agrícola), secundario (industrial), terciario (servicios), cuaternario y quinario. Estos dos últimos, se consideran, por parte de algunos estudiosos, como parte del sector terciario.

En otras palabras, los sectores económicos se definen como cada una de las partes resultantes de la división de la actividad económica de un país teniendo en cuenta diferentes factores como el valor añadido de los bienes o servicios producidos1.

Cada país apuesta por uno u otro en función, entre otros factores clave, de los recursos propios con los que cuenta, de sus posibilidades de crecimiento y expansión, y de sus políticas y estrategias de desarrollo. España, por ejemplo, se caracteriza por desarrollar una economía cuyo peso reside en el sector primario y el sector de los servicios o terciario. A continuación, vamos a analizar los diferentes tipos de sectores productivos y sus características principales.

De la anterior clasificación se determina que el objeto del presente Proceso de Contratación que se pretende desarrollar pertenece al **SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS**, definido como el conjunto de actividades desarrolladas por unidades económicas, encaminadas a generar o a poner a disposición de personas hogares o empresas una amplia gama de productos intangibles y personalizados; por lo tanto es un sector de actividades económicas productivas pero que no producen, directamente, bienes materiales sino prestaciones a personas o empresas[2].

[1] https://economipedia.com/definiciones/sector.html

[2] https://www.sdelsol.com/glosario/sector-terciario/

Los subsectores fundamentales del sector terciario o de servicios son:

1. Almacenamiento y actividades complementarias al transporte
2. Correo y servicios de mensajería
3. Restaurantes, catering y bares
4. Producción de películas cinematográficas y programas de televisión
5. Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias
6. Telecomunicaciones
7. Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos
8. Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo
9. Actividades profesionales científicas y técnicas
10. Publicidad
11. Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios
12. Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades

Los servicios relacionados con el sector transporte, se clasifica en dos grandes grupos, transporte de carga y transporte de pasajeros, el cual, a su vez, puede realizarse de diversas maneras, carretero, aéreo, marítimo y fluvial, y ferroviario. El enfoque directo del actual análisis económico del sector será el transporte de pasajeros carretero o terrestre.

El Artículo 2.2.1.6.4. del Decreto 431 de 2017 define el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial como “aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo”.

Según el mismo Decreto, en el Parágrafo 1. *“La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa la suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo”*

1. ASPECTOS GENERALES

El transporte es una fuerza motriz fundamental del desarrollo económico y social; genera oportunidades y habilita a las economías a ser más competitivas como lo ha señalado en Banco Mundial[3]. La infraestructura de transporte sirve de nexo entre las personas y el empleo, la educación y los servicios de salud. También posibilita el suministro de bienes y servicios en todo el mundo, y facilita la interacción entre las personas y la generación de conocimientos y soluciones que propician el crecimiento a largo plazo. Por ejemplo, las carreteras rurales pueden contribuir a la prevención de defunciones maternas al permitir el acceso oportuno a la atención del parto, aumentar la escolarización, e incrementar y diversificar los ingresos de los agricultores al conectar a estos con

3 https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#2. Consultado el 6 de febrero de 2025.

los mercados.

Conforme a lo anterior, el sector de transporte es crucial para reducir la pobreza, impulsar la prosperidad y lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS), puesto que el transporte es el elemento central de los desafíos fundamentales en materia de desarrollo, tal como lo ha reconocido el Banco Mundial[4]:

- Cambio climático: el transporte representa alrededor del 64 % del consumo mundial de petróleo, el 27 % del consumo total de energía y el 23 % de las emisiones mundiales de dióxido de carbono (CO2) relacionadas con la energía. Habida cuenta del aumento en las tasas de motorización, se espera un incremento extraordinario del impacto ambiental del sector de transporte.
- Urbanización y motorización rápidas: en las ciudades vivirán unos 5400 millones de habitantes en 2050, lo que, según las proyecciones, equivale a las dos terceras partes de la población mundial. La cantidad de vehículos en circulación se duplicará y llegará a los 2000 millones en dicho año.
- Accesibilidad y asequibilidad: se estima que 1000 millones de personas de países de ingreso bajo aún no tienen acceso a carreteras transitables todo el año. En muchas ciudades, el tiempo que se pierde debido a la congestión del tráfico socava la prosperidad. El elevado costo de la movilidad reduce los ingresos de los pobres, que a menudo no cuentan con transporte público confiable y asequible.
- Seguridad vial: más de 1250 millones de personas mueren y hasta 50 millones resultan lesionadas en accidentes de tránsito todos los años en el mundo. El 90 % de las víctimas fatales se registra en los países de ingreso bajo y mediano, aunque en ellos circula tan solo la mitad del parque automotor del mundo.
- Contaminación atmosférica: la contaminación derivada del transporte motorizado por carretera se ha vinculado con una amplia variedad de condiciones sanitarias, como las enfermedades cardiovasculares y pulmonares. Cabe atribuir casi 185.000 defunciones al año en forma directa a la contaminación derivada del transporte automotor.

De acuerdo con lo anterior, en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible[5], el transporte sostenible se integra en diferentes ODS y metas, en particular aquellos relacionados con la seguridad alimentaria, la salud, la energía, el crecimiento económico, la infraestructura y las ciudades y los asentamientos humanos. La importancia del transporte para la acción climática se reconoce además en la CMNUCC: el sector del transporte desempeñará una función especialmente importante en la consecución del Acuerdo de París, dado que cerca de una cuarta parte de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía proceden del transporte y que se prevé que esas emisiones aumenten de forma sustancial en los próximos años.

1.1. Aspectos económicos

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) destacó las cifras de crecimiento mostradas en el Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) como un indicador que refleja la recuperación económica del país.

4 Ibídem.
5 https://sdgs.un.org/es/topics/sustainable-transport. Consultado el 6 de febrero de 2025

Según el Boletín Técnico del Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 18 de diciembre 2025[6], para el mes de octubre de 2025pr el ISE en su serie original, se ubicó en 127,42, lo que representó un crecimiento de 2,95% respecto al mes de octubre de 2024pr (123,77), como se muestra en la siguiente gráfica:

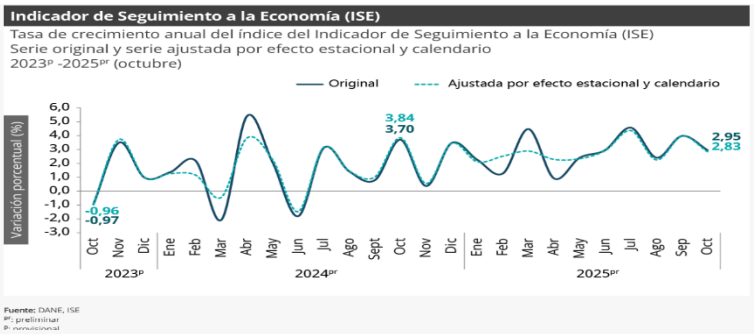


Figura Indicador del Seguimiento a la Economía: Información octubre de 2025pr

Dentro de los aspectos económicos a destacar en este tipo de servicios, debe tenerse en cuenta que aun cuando haya unos criterios de costeo de relativa obviedad, en realidad no se cuenta con una tarifa unificada, sino que se fija un valor de contrato conforme a las variables que bien pueden estimarse según la realidad aplicable en cada caso.

Ahora bien, desde la son diversos los factores que inciden en la situación de las empresas del sector, pues es un sector que soporta elevados costos fijos y se ven afectados por el incremento del costo de los combustibles, los salarios y los seguros para los vehículos. Otro de los factores que afecta a las empresas del sector en referencia tienen que ver con los problemas de la inseguridad, para el caso de Colombia, tiene uno de los mayores índices en este aspecto a nivel mundial, además de esto la infraestructura no ha alcanzado el nivel de desarrollo requerido por el país.

Adicionalmente, también existen problemas asociados a la gestión empresarial por la falta de zonas adecuadas de carga y descarga, insuficiencias viales y la congestión.

De acuerdo con lo anterior, se analizan a continuación, las variables que desde el punto de vista técnico determinan la oferta y demanda para la prestación de servicios de transporte terrestre especial así:

- **Tasa de cambio – TRM:**

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos equivalente a un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

[6] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/indicador-de-seguimiento-a-la-economia-ise.

Actualmente, la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM, con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior.

A corte del 19 de diciembre de 2025, la tasa representativa del mercado (TRM) corresponde a: 1 USD = 3,874.71 COP[7].
En promedio, las casas de cambio están comprando dólares a un precio de $3,721.20 y los están vendiendo a un precio aproximado de $3,850.00. Estos precios de referencia son calculados diariamente con una muestra de casas de cambio y estos valores pueden cambiar dependiendo del tiempo y ciudad en donde se encuentren[8].

- **Combustible:**

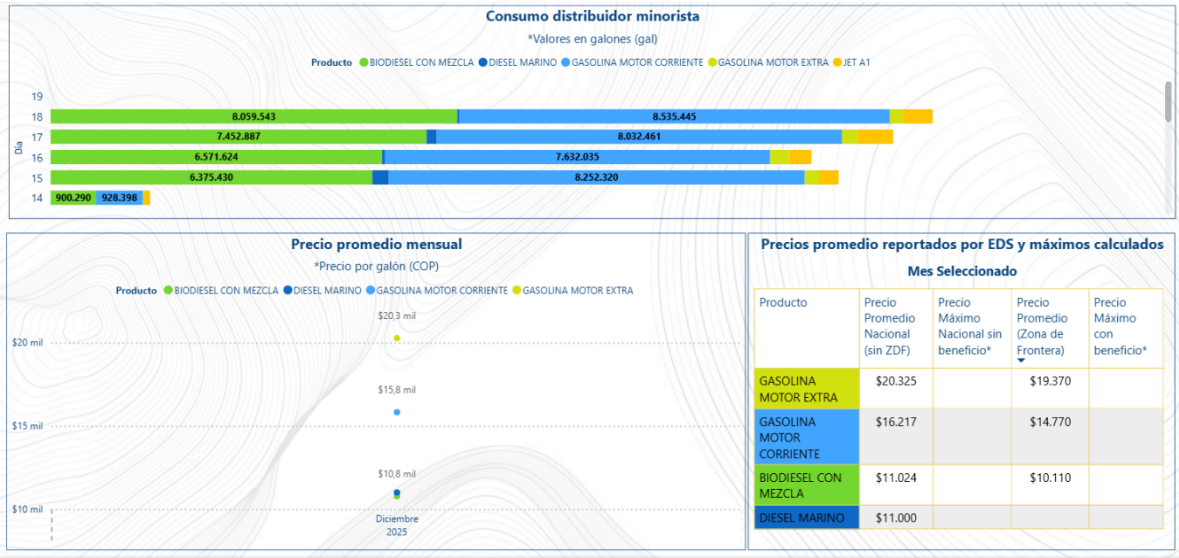
Es importante tener en cuenta que el consumo de combustible puede variar según como sea la técnica de conducción del vehículo y la configuración tecno mecánica del mismo al tener que haber una buena relación entre caja, caballaje de motor, torque, velocidad deseada y sobre todo tipo de terreno, ya que mientras menos plano es el terreno mayor es el consumo, y mientras más interrupciones de frenado es mayor el gasto de combustible, embrague, freno y llantas.

En Colombia, el costo del combustible ha tenido una alta incidencia en la conducción de vehículos y propiamente incide en la prestación del servicio de terrestre automotor especial de pasajeros.

Según información publicada por el periódico El Tiempo[9], a pesar de la tendencia a la baja en los mercados internacionales, los colombianos siguen pagando más por la gasolina. De acuerdo el informe, el precio internacional del combustible cayó 19,2 % entre diciembre de 2024 y octubre de 2025, pero en el mismo periodo el valor interno aumentó 1,8 %. De esta manera, indica el periódico, con la tendencia actual, la gasolina en Colombia se mantiene entre las más costosas de América Latina, mientras que los precios internacionales del petróleo continúan estabilizándose según se muestra a continuación:

Histórico de consumo de la gasolina en 2025

[7]https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/60819/informes-y-cifrascifrasestablecimientos-de-creditoinformacion-periodicadiariatasa-de-cambio-representativa-del-mercado-trm-60819/
8 https://dolar.wilkinsonpc.com.co/dolar-hoy-casas-de-cambio-colombia/. Consultado el 19 de diciembre de 2025.
9 El Tiempo, 30 de octubre de 2025. En: https://www.eltiempo.com/economia/sectores/precio-internacional-de-la-gasolina-ha-bajado-19-2-en-2025-pero-en-colombia-sigue-subiendo-casi-todos-los-meses-3503657.



Fuente:
https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYmY4ODk2OGYtNmMwOC00ODQzLWEzM2MtNjM4ODg0Y2VmNWQ2IiwidCI6ImM5ODBlNDEwLTBiNWMtNDhiYy1iZDFhLThiOTFjYWJjODRiYyIsImMiOjR9

De acuerdo con la información entregada por la Creg son varias las ciudades que han mostrado el aumento en el precio de los combustibles. Así las cosas, el lugar con los combustibles más costosos son Villavicencio con un precio de $16.493 en el galón de gasolina y en el de Acpm de $11.176 por galón. Le sigue Cali con un costo de $16.403 por galón de gasolina y el ACPM en $11.218 por galón; Bogotá está en tercer lugar con un costo de $16.393 por galón de gasolina y $11.076 por galón de Acpm.

En contraste, en las ciudades que conservan un menor costo se encuentran: Pasto con un precio de $14.150 por galón de gasolina y en el caso del Acpm el valor es de $10.138 por galón de gasolina y Cúcuta con un costo de $14.366 por galón de gasolina y de Acpm de $8.832 por galón.

En general el precio promedio de las 13 principales ciudades desde el inicio del año mostraba de $15.968 para la gasolina y de $10.785 por galón de Acpm. Sin embargo, con el transcurrir de los meses ha aumentado el precio como se muestra en la siguiente tabla:

Así, se muestra a continuación actual el precio del combustible (gasolina y diesel) en su tendencia actual por ciudades:

PRECIOS DE REFERENCIA GASOLINA MOTOR CORRIENTE EN ALGUNAS CIUDADES DEL PAÍS (\$/Gal-v)																			
OCTUBRE DE 2025																			
CIUDAD	BARRANQUILLA	BOGOTÁ	BUCARAMANGA	CALI	CARTAGENA	MEDELLÍN	NEIVA	PEREIRA	POPAYÁN	SANTA MARTA	TUNJA	VALLEDUPAR	VILLAVICENCIO	MANIZALES	ARMENIA	IBAGUÉ	SINCELEJO	MONTERÍA	
PORCENTAJE DE MEZCLA POR OLEO	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
INGRESO AL PRODUCTOR (Incluye subgarantías)	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31	11.095,31
IMPUESTO NACIONAL	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15		686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15	686,15
IVA	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76		494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76	494,76
IMPUESTO AL CARBONO	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14	178,14
TARIFA MARCACIÓN	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43	9,43
TARIFA DE TRANSPORTE PODUCTOS	131,02	437,18	178,51	490,45	89,42	394,12	490,98	437,29	490,45	131,02	437,18	131,02	437,18	437,29	437,29	437,29	392,24	89,42	89,42
TARIFA DE TRANSPORTE ALCOHOL	18,60	66,60	90,91	22,50	18,60	42,60	45,00	14,40	22,50	18,60	66,60	18,60	66,60	41,10	14,40	23,10	18,60	18,60	18,60
MARGEN PLAN DE CONTINUIDAD	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PRECIO MAYORISTA DE VENTA DISTRIBUIDOR MAYORISTA	12.410,42	12.957,57	12.722,91	12.910,24	12.591,82	12.890,82	12.919,77	12.835,49	12.910,24	12.603,42	12.957,57	11.452,60	12.957,57	12.932,19	12.835,49	12.853,13	12.591,82	12.591,82	
MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71	595,71
IVA MARGEN DISTRIBUIDOR MAYORISTA	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29	111,29
SOBRETASA	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26	1.480,26
PRECIO MAYORISTA DE VENTA PLANTA DE ABASTO	14.780,08	15.144,83	14.910,17	15.176,50	14.740,08	15.087,78	15.187,03	15.032,75	15.176,50	14.780,08	15.144,83	13.616,78	15.144,83	15.119,45	15.032,75	15.049,39	14.740,08	14.740,08	
MARGEN DISTRIBUIDOR MINORISTA	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04	1.099,04
PERDIDA DE EVAPORACIÓN	59,16	60,58	59,64	60,62	59,00	60,27	60,67	60,37	60,62	59,16	60,58	54,48	60,58	60,48	60,37	60,19	59,00	59,00	
TRANSPORTE PLANTA DE ABASTO A ESTACIÓN DE SERVICIO	88,95	89,95	88,95	88,45	88,95	88,95	88,95	88,95	88,95	188,95	222,95	89,95	188,95	88,95	100,95	104,95	288,95	338,95	
PRECIO MAYORISTA DE VENTA POR GALON INCLUIDA SOBRETASA	15.972,93	16.338,40	16.157,79	16.402,10	15.928,08	16.316,05	16.415,69	16.241,10	16.402,60	16.137,93	16.327,40	14.882,23	16.448,40	16.367,91	16.333,10	16.310,57	15.956,08	15.956,08	

Fuente: https://www1.upme.gov.co/sipg/Paginas/Estructura-precios-combustibles.aspx

- **Salario mínimo**

El salario mínimo y sus aumentos están directamente relacionados con el costo de la conducción del vehículo automotor. Este factor es muy importante para el costo de operación tanto en buses, camionetas, tracto mulas, camiones, volquetas, maquinaria de construcción.

El salario mínimo para 2025 aumentó en 9,5% y quedó en $1’423.500, El gobierno decretó en 9,5% el alza del salario mínimo que rige en el país a partir del primero de enero de 2025, es decir, un aumento de $123.500 respecto del año 2024. Además, el subsidio del transporte fue incrementado en $38.000, y pasó de $162.000 a $200.000, lo que significó que el nuevo salario mínimo nominal, incluido el subsidio de transporte, quedó en $1'623.500.

Para el año 2026 cuando se prevé suscribir la contratación a la que refiere el presente documento, se espera que ante la falta de acuerdo entre los empresarios y trabajadores, sea el Gobierno Nacional quien fije directamente el salario mínimo legal mensual en Colombia. Las negociaciones en la Mesa de Concertación de Políticas Laborales y Salariales no lograron un punto de encuentro en el primer periodo establecido por la ley.

Así, por un lado, las centrales obreras mantienen su propuesta de un aumento del 16 %, argumentando que es necesario fortalecer el poder adquisitivo de los trabajadores frente al costo de vida. En contraste, el sector empresarial defiende un incremento del 7,21 %, cifra que —según su postura— responde mejor a la inflación y a la realidad económica del país. Lo anterior conllevará a que el Ejecutivo establezca por decreto, el ingreso mínimo para la clase trabajadora, sustentando su posición en distintas variables económicas y sociales, entre ellas el concepto de “salario vital” promovido por la Organización Internacional del Trabajo y de esta forma lo que se busca es que el salario mínimo crezca por encima de la inflación y no se limite únicamente a compensar el alza de los precios.

En ese sentido, el Ministro de Trabajo Antonio Sanguino[10] dejó entrever que para 2026 el Ejecutivo apostaría nuevamente por un incremento que supere de manera clara la inflación proyectada, lo que abre la puerta a un aumento de dos dígitos si no se logra un acuerdo en la mesa de concertación.

[10] LA FM. Publicación del 20 de diciembre de 2025. En: https://www.lafm.com.co/economia/salario-minimo-2026-ministro-de-trabajo-anticipa-posible-rango-de-aumento-385956

Para el Gobierno, insistió, este tipo de decisiones permiten fortalecer el ingreso de los hogares, estimular el consumo y dinamizar la economía.

En consecuencia, la estimación de esta variable denotará gran influencia en el costeo del servicio objeto de la presente contratación, en tanto, éste hace uso del recurso humano para la conducción de vehículos a disponer para la entidad, y por tal, será un concepto a tomar en cuenta por parte de los posibles proponentes y a considerar en la estimación del presupuesto de la contratación.

- **Inflación**

La inflación es importante en cuanto a ponderación del costo total ya que afecta directamente a las fórmulas que establecen las aseguradoras para cálculo de pago de pólizas y también tiene injerencia en el costo de administración que cobra la empresa afiladora lo que suman un 11% del costo total, aunque la inflación no se puede desligar a la negociación de los salarios que no siempre son proporcionales a lo exigido por la Ley sino que lo determina el costo del insumo en el mercado que tiene que ver con lo que se demanda, ofrece y cuanto le alcanza al conductor el salario para comprar alimentos de la canasta familiar.

El transporte por carretera hace parte de los rubros económicos que más impacta en el precio de los productos de la canasta básica de los hogares colombianos. En suma, si estos suben es natural que el costo de vida también lo haga.

Según el Boletín Técnico del Índice de Seguimiento a la Economía (ISE) publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) el 18 de diciembre de 2025[11], para el mes de octubre de 2025pr el ISE en su serie original, se ubicó en 127,42, lo que representó un crecimiento de 2,95% respecto al mes de octubre de 2024pr (123,77), como se muestra en la siguiente gráfica:

[11] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/indicador-de-seguimiento-a-la-economia-ise

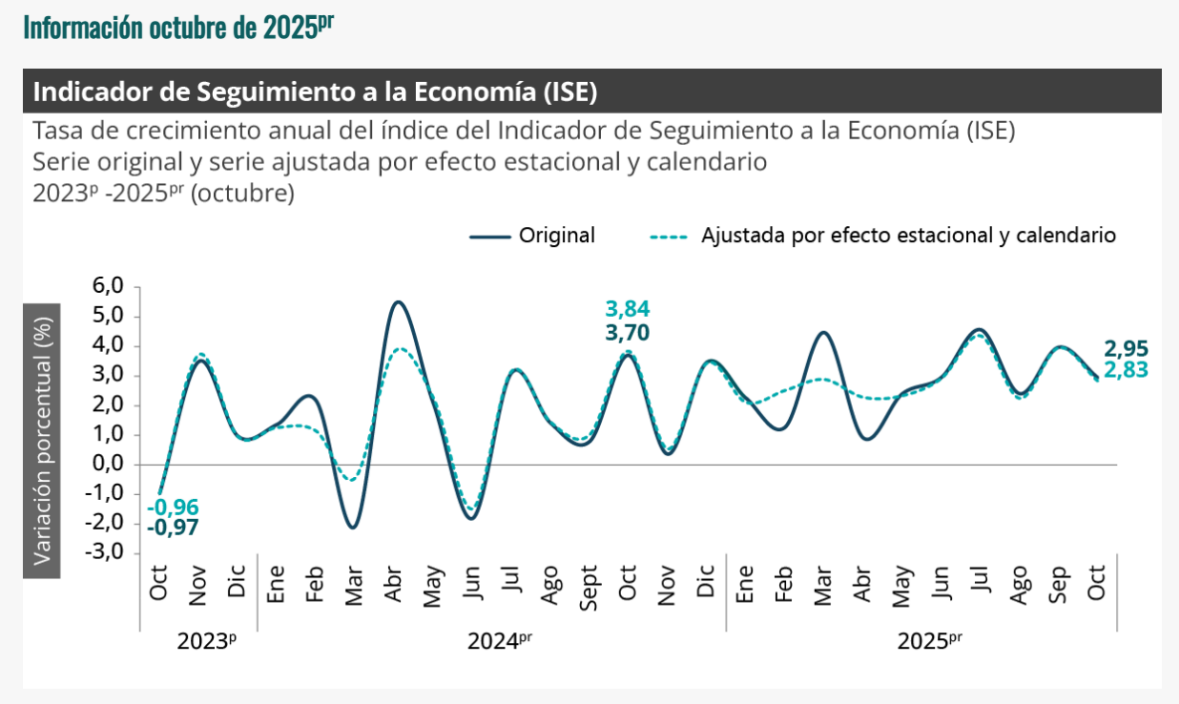


Figura: Indicador del Seguimiento a la Economía: Información DICIembre de 2025pr
Fuente: https://www.dane.gov.co/

Es importante en este punto referirse a algunas variables que han marcado las tendencias al alza en los precios relacionados con este sector. Entre éstos, es importante destacar el análisis de las operaciones y costos del transporte de carga en Colombia.

Según una publicación del Periódico Portafolio[12], el aumento en los peajes para el transporte de carga en 2025 ha generado atención en el sector, especialmente tras el ajuste aplicado el 1 de abril en el que se normalizó la tarifa de los peajes y cesó los efectos del decreto 050 de 2023, que dejó sin incremento a las tarifas por dos años a algunas estaciones de servicio operados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías).

De acuerdo con la información recopilada por el gremio de transporte de carga, Colfecar, el incremento total en las tarifas de los peajes para el año 2025 fue del 9,83%, distribuyéndose en tres momentos: un 2,78% el 1 de enero, un 5,2% el 16 de enero y un 1,85% el 1 de abril.

Según su análisis, los cinco peajes más costosos para el transporte de carga tras la última actualización del 1 de abril de 2025 se encuentran en distintas rutas nacionales y presentan tarifas elevadas en diversas categorías vehiculares. Entre ellos se encuentran el peaje Marahuaco, ubicado en la ruta Cartagena - Arroyo Grande, el peaje Puerto Colombia en la ruta Arroyo Grande - Puerto

[12] Portafolio, 2 de abril de 2025. En: https://www.portafolio.co/negocios/empresas/incremento-de-peajes-en-2025-tarifas-ajustes-y-opinion-de-colfecar-627105

Colombia, el peaje Pipiral en la ruta Guayabetal - Villavicencio, el peaje Brisas en la ruta Honda - Puerto Salgar y el peaje Boquerón 1 en la ruta Bogotá - Chipaque.

Otros factores que inciden En el tercer trimestre (julio-septiembre) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de 0,45%, en comparación con el segundo trimestre (abril-junio) de 2025. Los grupos Combustibles (0,77%) y Costos fijos (0,46%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,36%), Peajes y uso de terminales (0,24%) e Insumos (-0,06%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Ahora bien, en cuanto al transporte terrestre de pasajeros según cifras del DANE, en el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2024, el índice de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (Ictip) presentó una variación anual de 8,70% en comparación con el mismo periodo de 2023. Los grupos Peajes y uso de terminales (15,06%) y Combustibles (11,71%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Costos fijos (6,55%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (1,44%) e Insumos (0,00%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Así, la variación mensual del ICTC, según grupos de costos en información reportada por el DANE[13], muestra lo siguiente:



En síntesis, según la información reportada por el DANE, la precariedad de la infraestructura de transporte, y en especial de las carreteras, así como el costo del combustible, los peajes y de repuestos y autopartes, son las que miden la capacidad del sector para afrontar la realidad nacional, especialmente en épocas de emergencias por factores climáticos que obliga a tomar rutas alternas que hacen más largos los recorridos.

- **Importancia del sector en el PIB**

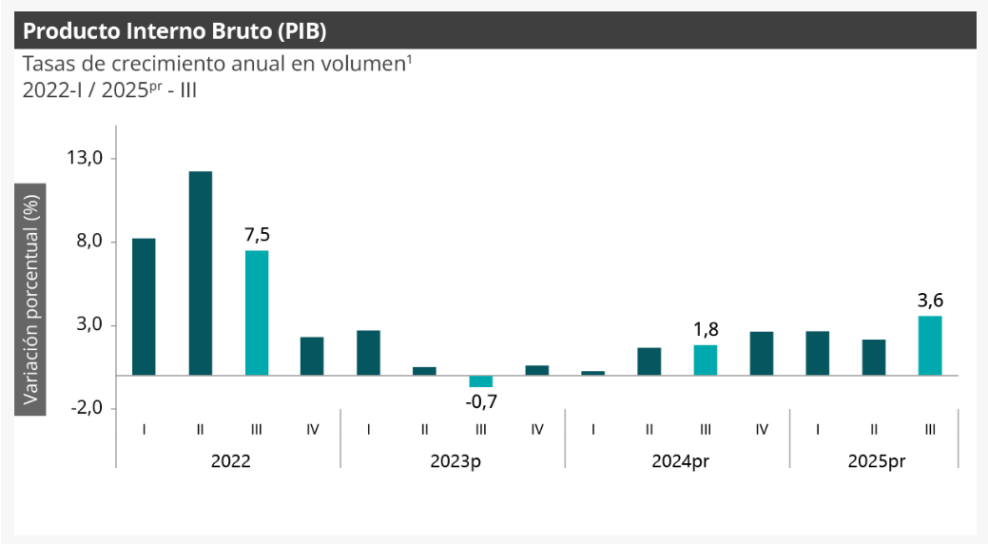
El PIB (Producto Interno Bruto) de un país representa el valor de todos los bienes y servicios finales producidos dentro de una nación en un año determinado, tanto por empresa nacionales como extranjeras. El PIB es el valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un período determinado. El PIB es un indicador representativo que ayuda a medir el

[13] Boletín Técnico: Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC).23 de octubre de 2025.

crecimiento o decrecimiento de la producción de bienes y servicios de las empresas de cada país, únicamente dentro de su territorio. Este indicador es un reflejo de la competitividad de las empresas.

El PIB al tipo de cambio de paridad del poder adquisitivo (PPA) de una nación es la suma de valor de todos los bienes y servicios producidos en el país valuados a los precios que prevalecen en los Estados Unidos. Esta es la medida que la mayoría de los economistas prefieren emplear cuando estudian el bienestar per cápita y cuando comparan las condiciones de vida o el uso de los recursos en varios países.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) en su informe trimestral ha indicado que en el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr



Fuente:https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Según el DANE, las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

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

En lo corrido del año 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

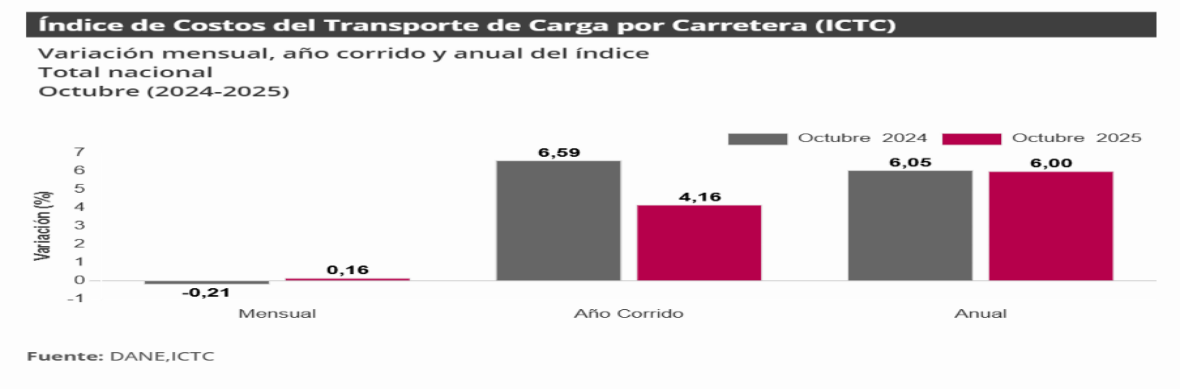
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%.

Específicamente en lo que corresponde al sector transporte, el ICTC[14] permite medir las variaciones promedio de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios para garantizar la movilización de un vehículo prestador del servicio del transporte de carga por carretera en el país a lo largo del tiempo. Es un indicador especializado que permite la toma de decisiones por parte de entidades del gobierno y empresas privadas del sector.

Conforme con los análisis realizados, en octubre de 2025, la variación mensual del ICTC fue 0,16%, en comparación con septiembre de 2025:



[14] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc

Los grupos Combustibles (0,19%) y Costos fijos y peajes (0,18%), registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,12%) e Insumos (0,02%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

De esta manera, el sector del transporte muestra nuevamente alto nivel de dinamismo, siendo el comportamiento alcista del sector turístico el principal factor para tales estadísticas; in embargo, también los transportes regulares de uso general y uso especial (escolares, trabajadores) siguen aumentando sus ingresos.

1.2. Aspectos técnicos

Dentro del contexto del sector transporte, la prestación de sservicios especiales es una rama del transporte público de pasajeros que tiene un régimen distinto a los denominados servicios intermunicipales y también a los servicios de transportes urbanos.

En todo caso, lo esencial es que se trata de un servicio regulado por el Ministerio de Transporte quien fija las reglas, protocolos, requisitos y medidas aplicables para su prestación, entre otros, contar con la habilitación ante el Ministerio de Transporte o ante un organismo de Tránsito, la cual es personal e intransferible.

Así mismo, se incluyen otros requisitos para los prestadores de este tipo de servicios como:

- Estar registrada en el Ministerio de Transporte quien le otorgará el permiso para su operación

- Garantizar que los vehículos con los que prestará el servicio porten los documentos exigidos para la movilización que realizan, de lo contrario no se podrán utilizar los vehículos en lo absoluto.

- Para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial mantener un contrato vigente con el contratante que requiera el servicio.

- Los contratos de vinculación de flota podrán ser de dos tipos:

✓ Contrato de administración integral del vehículo: en este tipo de contrato le corresponde a la empresa de transporte la gestión integral del automotor sin intervención del propietario o locatario, con arreglo previo de una contraprestación económica periódica que definirán las partes y que se cancelará por la empresa de transporte al suscriptor del contrato de vinculación y deben cumplir lo siguiente:

- Contar con Pólizas de seguro para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia; las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual debe amparar los riesgos inherentes a la actividad transportadora como: Muerte, Incapacidad permanente,Incapacidad temporal, Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
- Documentar e implementar un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos, y de las soluciones tecnológicas destinadas a la

gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes.

- La solución sistematizada de control de flota debe incluir el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico-mecánica de carácter legal.
- Contar con un programa de control de infracciones a las normas de tránsito y transporte, indicando la periodicidad con la que la empresa hará la verificación de este aspecto, las sanciones internas establecidas para el control de reincidencias y los programas de educación y prevención de infracciones. De igual manera, si el sistema de comunicación bidireccional que tienen implementado cuenta con las funcionalidades de control de velocidad vehicular, seguimiento satelital, entre otros, y garantiza estándares adecuados de seguridad informática, se entenderá cumplida esta exigencia.
- Llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual debe estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes. El contratista debe abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan cumplido al programa de mantenimiento preventivo de la empresa
- Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno nacional y el plan estratégico de seguridad vial adoptado.
- Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros.
- Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben practicar controles de uso de sustancias psicoactivas y de pruebas de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores de la empresa, al menos una vez al mes o las veces que lo requiera la empresa.
- La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello, sin que pueda trasladar el costo de estos a los conductores o propietarios de los vehículos.
- Mensualmente las empresas o los particulares deben reportar los resultados y las estadísticas de las pruebas realizadas a la Superintendencia de Transporte.
- La empresa debe mantener documento que describa el programa de reposición del parque automotor con el que cuenta la empresa.

✓ Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial deben cumplir las condiciones de:

- Homologación que el Ministerio de Transporte adopte, con base en estándares internacionales acreditados, considerando condiciones de materiales, absorción de impactos, elementos y condiciones de seguridad del equipo y de su uso.
- Vigilar y garantizar el cumplimiento de la obligación de realizar revisión técnico-mecánica cada año, de cada vehículo que se encuentre en el parque automotor de la empresa.
- El tiempo de uso debe ser de veinte (20) años como máximo, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.
- Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

- Para este tipo de contrataciones, la distancia no es relevante, ya que, por la misma indefinición constante de la naturaleza de los transportes, estos son liquidados en jornadas temporales (en este caso, servicios de 12 horas de operación), en recorridos urbanos y rurales.

1.3. Aspectos regulatorios

La regulación aplicable al objeto del Proceso de Contratación, que influye en el mercado del servicio y la que regula la actividad de los proveedores y compradores de manera particular, es la siguiente:

- ✓ Código de Comercio: Artículo 985
- ✓ Ley 105 de 1993: “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”
- ✓ Ley 336 de 1996: "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte".
- ✓ Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"
- ✓ Ley 1383 de 2010: “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.
- ✓ Decreto 019 de 2012: “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”
- ✓ Decreto 3366 de 2003 "Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos"
- ✓ Decreto 348 de 2015: “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”
- ✓ Decreto 1079 de 2015: “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”
- ✓ Decreto 1310 de 2016: "Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial"
- ✓ Decreto 431 de 2017“Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones”
- ✓ Resolución 1122 de 2005 por la cual el Ministerio de Transporte establece medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la Resolución número 4110 de 2004
- ✓ Resolución 910 de 2008, por la cual el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones
- ✓ Resolución 1565 de 2014, Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Circular 004 de 11 de abril de 2020 – Superintendencia de Puertos y Transporte: Protocolos de Bioseguridad para el Sector Transporte.
- ✓ Resolución No. 4776 de 2016, por la cual se adiciona el formato uniforme de resultados de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos automotores en el territorio nacional y se adopta el Anexo 3.

- ✓ Conpes 4034 del 11 de julio de 2021, APOYO DEL GOBIERNO NACIONAL A LA ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA (PIMRC).
- ✓ Conpes 4039 del 26 de julio de 2021, DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN.
- ✓ Ley 1972 de 2019, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles
- ✓ Ley 1964 de 2019, POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES
- ✓ Norma Técnica Colombiana, NTC-5939, que, aunque no tiene fuerza de ley, es compulsorio su cumplimiento a la hora de matricular un vehículo nuevo, este está contenido en la norma europea denominada la EIV Y EV, que resuelven el máximo de partículas contaminantes a salir en el sistema de escape de cada vehículo.
- ✓ Decreto 0142 de 2023, por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones

1.3.1 Estipulación especial como Compra Pública Sostenible

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, *"la contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cáncer de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma".*

Para mejorar y preservar la calidad del aire y evitar y reducir el deterioro del medio ambiente, los recursos naturales renovables y mejorar la calidad de vida de la población, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha adoptado estrategias enfocadas al seguimiento y control de las emisiones contaminantes generadas por fuentes fijas (aquella fuente de emisión situada en un lugar determinado e inamovible, aun cuando la descarga de contaminantes se produzca en forma dispersa) y fuentes móviles (fuente de emisión que por razón

de su uso o propósito, es susceptible de desplazarse, como los automotores o vehículos de transporte a motor de cualquier naturaleza).

Para el control y prevención de las emisiones contaminantes generadas por fuentes fijas y móviles el Ministerio ha adoptado estándares de emisión admisibles de contaminantes al aire y establecido procedimientos y especificaciones técnicas requeridas para su monitoreo.

En materia de incentivos el Ministerio ha promovido la exclusión de Impuesto del Valor Agregado a las Ventas – IVA y la deducción del Impuesto de Renta a las inversiones del control y mejoramiento del medio ambiente, incluidas las enfocadas a la reducción de emisiones contaminantes al aire. Así mismo, ha impulsado la reducción arancelaria para la importación de los vehículos con tecnologías más limpias.

En este sentido, el artículo 50 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 10 de la Ley 1383 de 2010, establece que *"Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad"*.

Así mismo, el artículo 51 de la citada ley, modificado por el artículo 201 del Decreto Ley 019 de 2012, dispone que todos los vehículos automotores, deben someterse a revisión técnico -mecánica y de emisiones contaminantes de manera anual, salvo las excepciones contempladas en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012.

En consonancia con lo señalado, en la presente contratación se incluyen condiciones técnicas que buscan promover que la prestación del servicio de transporte terrestre especial conlleve por parte de quien resulte adjudicatario, la preservación de criterios de cero y bajas emisiones en las fuentes móviles que utiliza; ello a través de la incorporación de obligaciones relativas a la conservación de los vehículos, la obligación de mantener las condiciones mecánicas conforme a las normas ambientales vigentes, la exigencia en el modelo de los vehículos que se utilizarán para la prestación de los servicios contratados, entre otros.

Con fundamento en lo expuesto la contratación relacionada con la prestación del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros constituye una **COMPRA PÚBLICA SOSTENIBLE**.

1.3.2 Gremios y asociaciones

- **Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI**, es un grupo de trabajo conformado por las empresas ensambladoras de vehículos, productoras de autopartes y ensambladoras de motocicletas, para adelantar actividades y gestiones gremiales que propendan por el desarrollo industrial del sector, defendiendo los legítimos intereses de sus afiliados y

prestándoles los servicios especializados que ellos requieran para un mejor desempeño de sus labores.

- **Asociación Colombiana del Transporte Terrestre Automotor Especial**, es una entidad gremial sin ánimo de lucro, de derecho privado, cuyo objetivo principal, es la defensa y representación de las empresas asociadas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y de los demás sujetos que se dediquen a esta actividad industrial.

- **FENALTRAES:** Federación Nacional de Transportadores De Servicio Especial y de Turismo

- **ACOLTES:** Asociación Colombiana Del Transporte Especial y de Turismo.

2. ESTUDIO DE LA OFERTA

La oferta de los servicios se encuentra constituida por aproximadamente 5000 empresas a nivel nacional, de transporte especial de pasajeros que cuentan con la debida autorización de operación para la prestación del servicio por parte del Ministerio de Transporte y cuya consulta se encuentra disponible en el enlace: https://web.mintransporte.gov.co/Consultas/empresas/consulta_empresas_otras.asp.

A continuación, se consagra el análisis realizado por la Entidad atendiendo lo dispuesto en el Artículo 33 del Decreto 2069 de 2020 numeral 1 y En atención a lo establecido en el Decreto 1860 de 2021, en concreto a lo relacionado con el artículo 2.2.1.2.4.2.18, el cual establece:

*"**Criterios diferenciales para Mipyme en el sistema de compras públicas**. De acuerdo con el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, según los resultados del análisis del sector, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las Mipyme domiciliadas en Colombia. Para el efecto, en función de los criterios de clasificación empresarial, los Documentos del Proceso deberán incorporar requisitos habilitantes diferencia/es relacionados con alguno o algunos de los siguientes aspectos:*

1. *Tiempo de experiencia.*
2. *Número de contratos para la acreditación de la experiencia.*
3. *Índices de capacidad financiera.*
4. *Índices de capacidad organizacional.*
5. *Valor de la garantía de seriedad de la oferta*

Los requisitos mencionados deberán fijarse respetando las condiciones habilitantes requeridas para el cumplimiento adecuado del contrato, teniendo en cuenta el alcance de las obligaciones. En desarrollo de lo anterior, con la finalidad de beneficiar a las Mipyme, se establecerán condiciones más exigentes respecto a alguno o algunos de los criterios de participación antes enunciados frente a los demás proponentes que concurran al procedimiento de selección que no sean Mipyme."

De acuerdo con lo anterior, se verificó en el Registro Único Empresarial y Social – RUES que administran las cámaras de comercio, la identificación de algunas MIPYMES que podrían ser

proveedoras directas o indirectas del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros, entre las cuales se encuentran las siguientes:

No.	EMPRESA	NIT	TAMAÑO EMPRESARIAL
1	COOMTRASNMACOL LTDA	830.109.060-3	PEQUEÑA EMPRESA
2	INVERSIONES TRANS-SABANA S.A.S.	900.512.082-6	MEDIANA EMPRESA
3	INTERCARIBE EXPRESS S.A.S.	900.750.386-1	PEQUEÑA EMPRESA
4	NSSR TRANSPORTE SEGURO	901.208.937-9	PEQUEÑA EMPRESA
5	COLVIAJES	832.0111.24-0	PEQUEÑA EMPRESA
6	ZAVI TOURS S.A.S.	901.416.965-7	PEQUEÑA EMPRESA
7	SERVITAC S.A.S.	830.090.037-8	MEDIANA EMPRESA
8	AS TRANSPORTES	811.036.515-9	MEDIANA EMPRESA
9	TURISCAR S.A.S.	811.040.774-5	MEDIANA EMPRESA
10	TRANES S.A.S.	900.549.783-0	MEDIANA EMPRESA
11	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA S.A.S.	901.056.044-3	MEDIANA EMPRESA
12	VIAJES NACIONALES DE TURISMO S.A.S.	800.201.166-9	MEDIANA EMPRESA
13	TRANSPORTES ORT S.A.S.	830.099.803-4	MEDIANA EMPRESA
14	INVERSIONES TRANS-SABANA	900.512.082-6	GRAN EMPRESA
15	AGENCIA COLOMBIANA DE LOGISTICA S.A.S.	830.135.231-6	MEDIANA EMPRESA
16	WHITE CAR TRANSPORTES S.A.S.	900.875.666-4	PEQUEÑA EMPRESA
17	TRANSPORTES ESPECIALES EASY VANS	900935998-2	MEDIANA EMPRESA
18	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S.	830.117.701-1	GRAN EMPRESA
19	TRANSPORTES ESPECIALES A&S S.A.S. - TRANES S.A.S.	900.549.783-0	MEDIANA EMPRESA

20	COOPERATIVA MULTIACTIVA AL SERVICIO DEL TRANSPORTE, MOVILIDAD Y LOGISTICA EN COLOMBIA - TML COLOMBIA	830.111.836-8	MEDIANA EMPRESA
21	TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S.	805.028.887-8	MEDIANA EMPRESA
22	TRANSPORTES MULTIMODAL GROUP S.A.S.	900.683.508-4	PEQUEÑA EMPRESA
23	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S.A.S.	830033581-0	MEDIANA EMPRESA
24	ORT S.A.S.	830.099.803-4	MEDIANA EMPRESA
25	TRANSPORTES Y VIAJES TURISCAR S.A.S.	811.040.774-5	GRAN EMPRESA
26	BIP TRANSPORTES S.A.S.	830.061.945-7	MEDIANA EMPRESA
27	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S.	900.444.852-9	GRAN EMPRESA
28	GRUPO EMPRESARIAL JHS S.A.S.	900.205.684-3	GRAN EMPRESA
29	AS TRANSPORTES	811.036.515-9	GRAN EMPRESA
30	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR S.A.	805.021.222-9	GRAN EMPRESA

Teniendo en cuenta lo anterior la ANLA revisó cada uno de los criterios diferenciales para impulsar la participación de las MIPYME estableciendo como condición diferencial habilitante el **número de contratos para la acreditación de la experiencia**, ya que por medio de esta condición la Entidad busca dar garantías para que las Mipyme participen en el presente proceso con la posibilidad de acreditar la experiencia solicitada con una cantidad mayor de certificaciones que las solicitadas a los demás proponentes.

En consecuencia y con el fin de brindar las garantías y criterios habilitantes diferenciales para la participación de las MIPYME domiciliadas en Colombia; en el presente estudio se revisaron los históricos de las certificaciones solicitadas para la acreditación de la experiencia en los procesos llevados a cabo en anteriores vigencias por la **ANLA**, encontrado así que en los procesos generalmente se ha solicitado que el proponente acredite la experiencia con mínimo 2 o 3 contratos ejecutados con empresas públicas o privadas.

Como se puede evidenciar la cantidad mínima de contratos que debían acreditar los proponentes de cualquier índole, es de máximo tres (3), por tal motivo para impulsar la participación de las MIPYME, se establecerá que la cantidad de contratos máximos para acreditar la experiencia para las MIPYME será de máximo (5) y para los demás proponentes la cantidad será de maximo tres (3) contratos para acreditar la experiencia.

DINAMICA DE PRESTACION DEL SERVICIO

El servicio especial de transporte hace referencia al servicio prestado por aquellos vehículos de placas blancas que no entran en la categoría de taxis o buses.

A diferencia del servicio prestado por populares aplicaciones de transporte como Uber, Cabify, Didi o Lift, que permiten a cualquier persona inscribirse y prestar su servicio, el transporte especial es regulado por el Ministerio de Transporte, lo cual permite tener un mayor respaldo y garantía de calidad.

Este tipo de servicio tiene la ventaja de ser más seguro puesto que para cumplir con los requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte, la empresa, los conductores y los vehículos deben cumplir una serie de regulaciones en pro del pasajero que permitan la afiliación de los vehículos, la prestación del servicio y los mecanismos de control para verificar que todo se cumpla.

Los vehículos de transporte especial tienen permitido operar en diversas modalidades de contrato dentro de las que encontramos:

a) Transporte Empresarial
b) Transporte Escolar
c) Transporte de Turistas
d) Transporte de usuarios del Servicio de Salud

Con lo anterior, evidenciamos algunas de las modalidades vigentes y entendemos que la reglamentación excluye a servicios particulares los cuales son considerados ilegales. En palabras del Ministerio de Transporte: *"(…) el servicio público especial de transporte de pasajeros es 'aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren un servicio expreso siempre que hagan parte de un grupo determinable'. (…)".*

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

Análisis histórico de adquisiciones previas de la ANLA en años anteriores

Número y año	Modalidad de selección del contratista	Objeto del contrato	Valor	Contratista
1297 de 2021	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA	Hasta por la suma de DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE ($283.985.981), incluidos los impuestos a que haya lugar	TRANSPORTES ESPECIALES ALIADOS S.A.S

1075 de 2022	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA	SETECIENTOS ONCE MILLONES QUINIENTOS CUATRO MIL NOVECIENTOS NOVENTA PESOS M-CTE ($711.504.990) incluidos los impuestos a que haya lugar	TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA S.A.S.
1033 de 2023	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.	MIL DOSCIENTOS NOVENTA MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y DOS MIL QUINIENTOS PESOS MCTE ($1.290.772.500), incluidos todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar	CONSORCIO TRANSPORTE ANLA 23
1149 de 2024	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA	DOS MIL SETECIENTOS VEINTICUATRO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS MONEDA LEGAL ($2.724.856.654), INCLUIDO IV.A y demás impuestos, costos y gastos a que hubiere lugar	UNION TEMPORAL ZAVISER ANLA
1240 de 2025	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte terrestre especial en el Territorio Nacional para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA	MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y UN PESOS MONEDA LEGAL ($1.495.884.891,00) INCLUIDO IVA y todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar	TRANSPORTES ESPECIALES ACAR SA

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

El Estado ha expedido diferentes normas buscando dar a las entidades herramientas legales que permitan la selección idónea en el suministro de bienes y servicios.

Con la Ley 80 de 1993 se dotó a las entidades de la estructura general, principios, procesos y procedimientos para desarrollar toda la actividad de contratación estatal. Ahora, con la modificación a la Ley 80 de 1993, a través de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se ha buscado la reducción de costos del proceso contractual basando el proceso de selección en los principios que rigen la contratación pública, garantizando el cumplimiento de los fines estatales.

A continuación, se muestra el resultado de la consulta realizada en el sistema de Datos Abiertos publicado por la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente en relación con contrataciones con objeto similar al pretendido por la entidad, así:

Entidad que contrato el bien o servicio	**AGENCIA DE DESARROLLO RURAL**	**Caja de la Vivienda Popular**	**INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACION Y DEPORTE**	**GOBERNACION DE HULA**
Modalidad de selección	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Selección Abreviada – Subasta Inversa	Selección Abreviada – Subasta Inversa
Año de la contratación	2025	2025	2025	2025
Identificación del Proceso	SASI-03-2025	CVP-SASI-02-2025	IDRD-SG-SASI-051-2025	SGSASISUM0004-25
Objeto	PRESTAR EL SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL CON CONDUCTOR A TODO COSTO DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL	PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INTEGRAL DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR SERVICIO ESPECIAL A SERVIDORES PUBLICOS PARA APOYAR LA GESTION DE LA GOBERNACION DEL HUILA A NIVEL LOCAL, REGIONAL Y NACIONAL
Valor contratado	$ 1.393.621.826	$ 332.528.192	$ 3.427.749.216	$ 750.000.000
Forma de pago	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio	Mensualidades vencidas contra prestación del servicio
Vigencia del contrato	135 días	5 meses	28 meses	6 meses

Cabe resaltar que se ha verificado que en la Tienda Virtual del Estado Colombiano y dadas las especificaciones del Acuerdo Marco de Precios para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, se determina que éste no resulta conveniente ni técnicamente aplicable para satisfacer las necesidades de la ANLA. Así, aunque las Entidades Estatales de la rama ejecutiva del orden nacional sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública están obligadas a adquirir los Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes que requieren al amparo del Acuerdo Marco de Precios existente, en el presente caso se justifica la necesidad de apartarse de éste, conforme a las razones enunciadas en los estudios previos que fundamentan la contratación, y que se enuncian a continuación:

El Acuerdo Marco para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, cuyo objeto es: "El objeto del Acuerdo Marco es establecer: (a) Las condiciones para la contratación de servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros al amparo del Acuerdo Marco; (b) Las condiciones bajo las cuales las cuales las Entidades Compradoras se vinculan al Acuerdo Marco y adquieren el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros; c) Las condiciones para el pago del servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros por parte de las Entidades Compradoras a los Proveedores", tiene cuatro segmentos a saber: i) Escolar; ii) Empresarial, iii) Salud; iv) Grupo específico de usuarios, éste último en el que se encontraría inmersa la contratación con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA.

Para determinar si es viable adelantar la presente contratación al amparo de acuerdo marco de precios en cita, se realizó por parte del Grupo de Gestión Administrativa el siguiente análisis:

- La suscripción de una orden de compra en virtud del acuerdo marco citado impone a la Entidad Compradora la estipulación precisa con antelación el cronograma de rutas, fechas y destinos a realizarse por parte de los usuarios de transporte.

  En efecto, en la minuta del acuerdo marco se incluye como obligación a cargo de las entidades compradoras lo siguiente:

  5. Obligaciones de la Entidad Compradora.

  5.25

  "(…) En el acta de inicio deberá tenerse en cuenta: (i) Las rutas/destinos que se prestarán en la Orden de Compra; (ii) El cronograma de las rutas/destinos del servicio donde se evidencie las fechas, días y horarios; (iii) El número de las personas que tomarán el servicio, (iv) Los métodos de control, supervisión y el mecanismo de solución de conflictos entre las partes para el cumplimiento de la Orden de Compra y/o la solución de posibles diferencias por la ejecución de la Orden de Compra; (v) El Proveedor deberá presentar los encadenamientos locales mediante convenios de colaboración empresarial entre el proveedor y personas de la zona(s). Los convenios de Colaboración Empresarial deberán cumplir con lo dispuesto en el Decreto 478 de 2021, (vi) El Proveedor, deberá presentar la capacidad transportadora que cuenta al momento de prestar el servicio y antes del inicio de la Orden de Compra; (vii) cuando la Entidad Compradora lo requiera, la obligación del Proveedor de prestar el servicio en las tipologías de vehículo microbús, bus y buseta con sistema de acceso especial para personas con discapacidad o en situación de movilidad reducida en concordancia con lo señalado en la Ley 1346 de 2009 y 1618 de 2013 y (viii) cualquier otra información o acuerdo entre las partes que sea necesario para la ejecución de la Orden de Compra y que la Entidad Compradora y el Proveedor consideren. (…)"
  (Subrayado fuera del texto original)

  Como se advierte en el presente documento, la ANLA debe hacer presencia en los diferentes territorios en desarrollo de los mecanismos de participación ciudadana que en el marco de sus competencias le corresponde. Desde la aplicación del acuerdo marco, no es posible que se ejecuten actividades en términos perentorios en la medida en que la planeación de los trayectos exige que, desde el inicio, se disponga en conocimiento del proveedor las frecuencias de viaje requeridas junto con las especificaciones del servicio que corresponda.

Ello no sería posible para la entidad, en la medida en que a fin de garantizar la presencia institucional en los diferentes territorios del país deben atenderse diligencias, audiencias, reuniones y demás relacionadas que pueden de manera mediata e imprevista y los tiempos que impone la emisión de la orden de compra conllevaría a que no se pudiere cumplir este tipo de funciones.

En el caso de las audiencias que debe atenderse por parte de la Oficina Asesora Jurídica, verbigracia, para notificarse de una sentencia en el marco de un proceso judicial en el que es parte la entidad, no puede establecerse con antelación la fecha y hora para el desarrollo de esta; en tal sentido, no es viable la sujeción a los términos del acuerdo marco de precios objeto de análisis.

- De acuerdo con las necesidades institucionales y conforme lo exige la dinámica de evaluación y seguimiento que en el marco de sus funciones desarrolla la ANLA, se requiere contar con la disponibilidad completa de vehículos a utilizar en la prestación del servicio de transporte terrestre, a fin de asegurar la cobertura en los diferentes proyectos sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental. Bajo la simulación de precios en virtud del acuerdo marco no es posible contar con la amplia disponibilidad de los vehículos, sino que para los trayectos previamente previstos, se debe indicar específicamente el tipo de vehículo a utilizar, lo cual no corresponde a la dinámica de las comisiones y autorizaciones de viaje que se realiza en la ANLA, a partir de la cual, dependiendo de la labor en sitio a realizar, se dispone el número y rol de los profesionales que deben acompañar las visitas, y sólo a partir de este momento, se podrá disponer la forma de satisfacer tal necesidad y en consecuencia, el tipo de vehículo a utilizar.

- En el segmento de prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros se registra un total, de 17 zonas geográficas. En el caso en que se requiera hacer una combinación de trayectos entre distintas zonas geográficas, no es posible hacerlo a través de una misma orden de compra y sería necesario suscribir una orden por cada una de las zonas en que se requiere el servicio.

  En tal sentido, si se llegare a presentar la necesidad de trasladar al personal de la ANLA desde Ciénaga (Zona Geográfica 1) hasta Barranquilla (Zona Geográfica 2), deberían suscribirse órdenes de compra por cada una de las zonas geográficas respectivas.

- En el anexo del acuerdo marco de precios denominado: “ZONAS DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS”, se establece:

  “Nota: Las Entidades Estatales que deseen adquirir servicios de transporte terrestre especial de pasajeros en municipios que no se encuentren dentro de la anterior tabla, deberán adquirirlos en la zona que tenga el municipio con la conexión de infraestructura vial más cercana al municipio en donde desea adquirir los servicios de transporte”.

En ese sentido, por ejemplo, si se llegare a presentar la necesidad de trasladar al personal de la ANLA a la Junta (Guajira) no incluida en ninguna de las zonas geográficas contempladas en el acuerdo, debería adquirirse el servicio con el prestador de la zona geográfica Valledupar; tratándose de asuntos que deben atenderse conforme a la demanda de servicios de usuarios externos, ello conllevaría un trámite administrativo adicional.

De igual manera, si se hiciera necesario por ejemplo el desplazamiento del personal de la ANLA para la evaluación o seguimiento de un proyecto que se desarrolla en zonas rurales (fuera del casco urbano) de las zonas geográficas enunciadas en el acuerdo marco, ello no sería posible en virtud de éste. En efecto, no se podría por ejemplo realizar el desplazamiento del personal desde Villavicencio hasta las veredas ubicadas en el departamento del Meta como Montecarlo, Concepción o Cuncia Baja, en tanto éstas no se encuentran incluidas en el anexo de distribución de zonas geográficas del país.

Lo anterior implica un alto e innecesario costo operativo que no podría ser asumido por la ANLA, que en muchas ocasiones y cuando así se requiere en el marco de la misionalidad institucional, debe autorizar comisiones en municipios en distintos departamentos del país y por tal conforme al acuerdo en distintas zonas geográficas.

De acuerdo con lo antes señalado, dadas las especificaciones del Acuerdo Marco de Precios para Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II - CCE-144-2023, se determina que éste no resulta conveniente ni técnicamente aplicable para satisfacer las necesidades de la ANLA.

3. ANÁLISIS DE PRECIOS DEL SECTOR

El Estado ha expedido diferentes normas buscando dar a las entidades herramientas legales que permitan la selección idónea en el suministro de bienes y servicios.

Con la Ley 80 de 1993 se dotó a las entidades de la estructura general, principios, procesos y procedimientos para desarrollar toda la actividad de contratación estatal. Ahora, con la modificación a la Ley 80 de 1993, a través de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, se ha buscado la reducción de costos del proceso contractual basando el proceso de selección en los principios que rigen la contratación pública, garantizando el cumplimiento de los fines estatales.

Con el fin de contar con herramientas para entender el mercado del servicio a contratar, el Grupo de Gestión Administrativa elaboró el análisis del sector del proceso de contratación en documento adjunto el cual hace parte integral del presente proceso de selección.

A. ESTUDIOS DE COSTOS

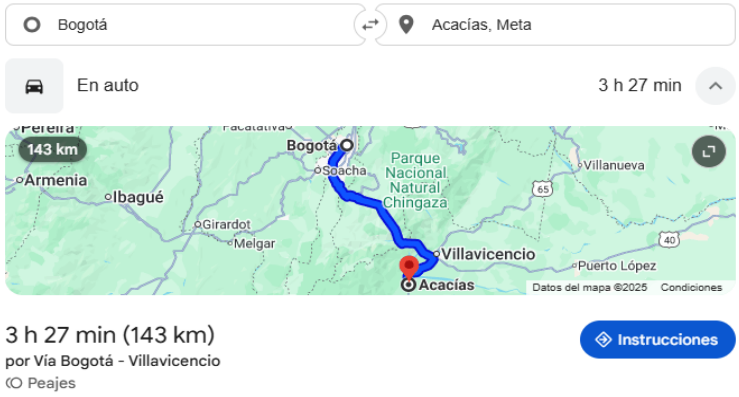
Conforme con la misionalidad de la ANLA, los proyectos que son objeto de licenciamiento, permiso o trámite ambiental requieren visitas en sitio durante el periodo de ejecución del contrato que se pretende suscribir, que en su mayoría se encuentran ubicados en zonas rurales fueras del área metropolitana de ciudades capitales y teniendo como fundamento, las contrataciones celebradas en años anteriores según lo indicado en el numeral 4.1 del presente documento, si bien se ha determinado que el vehículo de mayor demanda para la prestación del servicio

corresponde a **Camioneta Doble Cabina con Platón (Eléctrico y/o convencional)** con disponibilidad permanente, no puede perderse de vista que los vehículos SUV-Camioneta Station Wagon Hibridas y/o Eléctricas y, Van y/o Microbús (Hasta 19 pasajeros), pueden requerirse durante la ejecución del contrato.

Ahora bien, en cuanto a la disponibilidad del servicio por días vs por horas, para la presente contratación se ha estimado mantener la utilización del servicio únicamente de la **modalidad por jornada "día"** entendiendo ésta como la **disponibilidad hasta de 12 horas y hasta máximo 8 horas continuas de conducción**, en cualquier día de la semana durante el plazo de ejecución contractual, dados los beneficios que confirió ésta modalidad durante las vigencias 2023, 2024 y 2025; en efecto, según las necesidades institucionales y de acuerdo a los lugares que requieren desplazamiento que en su mayoría corresponde a traslados desde ciudades capitales o cabeceras municipales, se evidencia que ello conlleva mucho tiempo en la salida hacia los destinos en razón del tráfico, movilizaciones de camiones, buses de servicio público o incluso movilizaciones por razones de orden público, por lo cual se generan mayores costos para la entidad considerar el servicio por horas, por ello, la disponibilidad que ofrece el servicio por días (disponibilidad hasta de 12 horas) es más conveniente.

Lo anterior, de acuerdo con el siguiente análisis a modo de ejemplo:

La ruta de Bogotá hasta Acacias, Meta (se toma este trayecto porque en ese territorio se desarrollan varios proyectos objeto de evaluación y seguimiento por parte de la ANLA) normalmente toma un tiempo estimado de 3 horas y 27 minutos (143 km) según muestra la siguiente imagen (tomada de Google Maps):



Fuente:
https://www.google.com/search?q=bogota+hasta+acacias+meta&sca_esv=f4f0d3251154213d&ei=7V0kacLQBryUwbkP-Z2i-

Qc&oq=Bogot%C3%A1+hasta+Acacias&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlcnAiFUJvZ290w6EgaGFzdGEgQWNhY2lhcyoCCAEyBhAAGBYYHjIGEAAYFhgeMgYQABgWGB4yBhAAGBYYHjIGEAAYFhgeMgYQABgWGB4yBhAAGBYYHjIGEAAYFhgeMgYQABgWGB4yBhAAGBYYHkjeFlAAWABwAHgBkAEAmAF0oAF0qgEDMC4xuAEByAEA-AEC-AEBmAIBoAJ5mAMAkgcDMC4xoAedB7IHAzAuMbgHecIHAzItMcgHAw&sclient=gws-wiz-serp

Desde el proceso de contratación realizado el año anterior y que dio lugar al Contrato de Prestación de Servicios de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1240 de 2025 y en los suscritos en años anteriores, se dejó en claro los beneficios de contratar por franjas horarias de 12 horas en el entendido en que el servicio requiere además de traslados ida y vuelta, un tiempo de espera por parte del conductor mientras se realiza la visita en sitio, por lo cual en caso que se dispusiera estimar el servicio por horas conllevaría a incurrir en mayores costos dado el reconocimiento de estos tiempos muertos, por lo cual la entidad, ha considerado mantener el servicio por **modalidad por jornada "día" (disponibilidad hasta de 12 horas y hasta máximo 8 horas continuas de conducción).**

Lo anterior permite además permear cualquier contratiempo por demoras en la carretera, o tráfico vehicular o cualquier otra circunstancia, ya que estos se encuentran contemplados en las jornadas completas hasta de 12 horas diarias, en las que hay un margen de maniobra para solventar cualquier imprevisto, lo que no existe en la asignación de vehículos por hora.

En este sentido, desde el Grupo de Gestión Administrativa a cuyo cargo se encuentra la supervisión de este contrato, con el fin de optimizar los recursos de la contratación, en el marco del estudio de mercado realizado, cotizó la prestación del servicio para el presente proceso la disponibilidad temporal por días (disponibilidad hasta de 12 horas y hasta 8 horas continuas de conducción) en cualquier día de la semana durante el plazo de ejecución contractual.
De igual manera, se ha discriminado la prestación del servicio teniendo en cuenta los destinos de los proyectos donde se ha de ejecutar el contrato así: Las zonas de atención pueden ser **urbanas y rurales** (Departamentos, áreas metropolitanas, ciudades capitales, municipios, corregimientos, veredas o distrito Territorial Indígena) en el territorio colombiano.

Entiéndase como **Rural o Urbano** para la prestación del servicio lo siguiente:

Urbano: Desplazamiento del transporte solicitado, solo en el área de la cabecera municipal de la ciudad o municipio, con excepción de las ciudades principales y que los aeropuertos queden a las

afueras de estas y deban recogerse a los comisionados usuarios en este lugar, para realizar sus actividades en la ciudad principal.

(Ejemplo 1. Ciudad Medellín- Aeropuerto en Rionegro - Actividades en Medellín)

(Ejemplo 2. Ciudad Cali- Aeropuerto en Palmira - Actividades en Cali)

Rural: Desplazamiento del transporte solicitado, fuera de la cabecera municipal de la ciudad o municipio solicitado inicialmente, desplazamientos hacia veredas, corregimientos, caseríos, así como aquellos traslados intermunicipales que comprenden el transporte entre varios departamentos y/o ciudades y/o municipios que incluye uno o más días de servicio continuo o discontinuo, conforme con lo requerido por la entidad para el cumplimiento de la misionalidad institucional a modo de ejemplo:

Traslado 1: Girón – Piedecuesta - Los Santos - San Gil – Jordán – Pinchote – Curití – Aratoca – Villanueva – Socorro - Palmas de Socorro – Confines – Oiba – Suaita – Gambita – Sotaquirá – Paipa - Bogotá D.C.

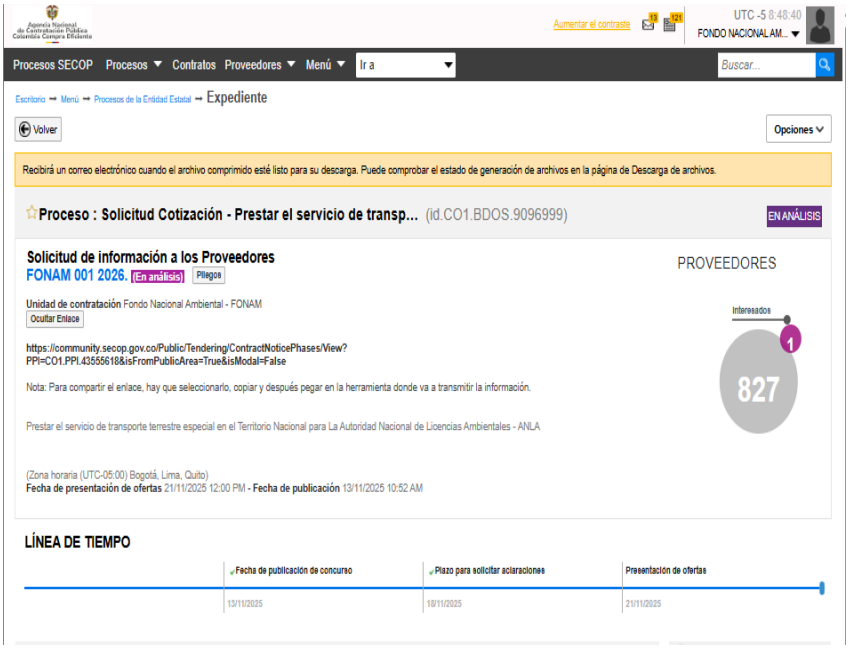
Traslado 2: Cimitarra - Puerto Berrio - Maceo - San Roque - Yolombó - Cisneros - Santo - Domingo - Barbosa - Girardota - Copacabana - Bello - Medellín - La Estrella - Caldas - Fredonia - La Pintada - Valparaíso - Caramanta - Marmato - Supia - Riosucio - Filadelfia - Neira - Manizales - Chinchiná - Palestina- Marsella Pereira - Cartago.)

Traslado 3: La Gloria - Pelaya - Tamalameque - Pailitas - Chimichagua - El Banco - Guamal - San Sebastián - San Zenón - Pejino del Carmen - Santa Ana - Bárbara de Pinto - Córdoba - Magangué - Mompox - Buenavista - San Pedro - Sincé - Morroa - San Juan de Betulia - Los Palmitos - Corozal - Sincelejo - Tolú - Coveñas – Montería)

Ejemplo 4: Municipio de Granada veredas La Gaviota - San Francisco - La Merced - La Quiebra - Tafetanes - Los Medios - La Aguada - Municipio de San Carlos veredas La Hondita sector El Porvenir - Palmichal - El Chocó - Arenosas - El Vergel - Municipio de San Luis veredas Buenos Aires - Porvenir - Villanueva - Rionegro.

En ese orden de ideas, el Grupo de Gestión Administrativa previa verificación de la prestación del servicio de transporte terrestre en las condiciones solicitadas por la entidad tanto para las zonas urbanas como rurales, solicitó cotización a través de la plataforma transaccional SECOP II - proceso: solicitud cotización “Servicio de transporte terrestre especial para la ANLA" – FONAM 001 2026

(id.CO1.BDOS.9096999), dirigida especialmente a potenciales proveedores prestadores del servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros en Colombia, requiriendo el diligenciamiento del formato de cotización que contiene las especificaciones del Manual de Contratación, Supervisión e Interventoría de la entidad (los documentos correspondientes son anexos a los estudios previos y forman parte integral del proceso de selección), así:



Fuente:
https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/BuyerWorkArea/Index?docUniqueIdentifier=CO1.BDOS.9096999&prevCtxUrl=https%3a%2f%2fwww.secop.gov.co%2fCO1BusinessLine%2fTendering%2fBuyerDossierWorkspace%2fIndex%3fcreateDateFrom%3d24%2f05%2f2025+13%3a35%3a13%26createDateTo%3d24%2f11%2f2025+13%3a35%3a13%26filteringState%3d1%26sortingState%3dLastModifiedDESC%26showAdvancedSearch%3dFalse%26showAdvancedSearchFields%3dFalse%26folderCode%3dALL%26selectedDossier%3dCO1.BDOS.9096999%26selectedRequest%3dCO1.REQ.9262907%26&prevCtxLbl=Procesos+de+la+Entidad+Estatal

Tal como lo muestra la imagen del evento publicado en SECOP II, el requerimiento de cotización fue remitido a ochocientos veintisiete (827) proveedores del sector relacionado con el objeto de esta contratación; en desarrollo del evento, un total de un (01) proveedor mostró interés en participar. Sin embargo, finalizado el plazo conferido por la entidad para la presentación de cotizaciones, no fueron recibidas cotizaciones por parte de las empresas del sector.

Es así como teniendo en cuenta lo dispuesto en la Guía de Elaboración de Estudios de Sector emitida por la Agencia de Contratación Colombia Compra Eficiente y considerando que no fue recibida ninguna cotización que por tal no permite contar con la estimación de una muestra precisa para la determinación del presupuesto, para establecer éste, en principio se tomó como referente, el comportamiento del gasto histórico en contrataciones celebradas por la ANLA con objeto similar al que nos ocupa.

B. ESTIMACION DEL VALOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL A PARTIR DEL 1 DE FEBRERO DE 2026

Teniendo en cuenta las características de la necesidad de transporte terrestre ya mencionadas en el presente documento, como insumo para la estructuración del proceso de contratación, se tomó en cuenta el comportamiento histórico en la ejecución de contratos celebrados por la ANLA durante las vigencias 2023, 2024 y 2025 para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, considerando que dichos acuerdos de voluntades se ejecutaron sin dificultades y guardan similares características a las que ahora demanda el presente proceso de selección.

Lo anterior por cuanto se precisa que las contrataciones celebradas para la prestación de este servicio en las vigencias 2023, 2024 y 2025 guardan un comportamiento real en cuanto a la ejecución a demanda de los servicios requeridos y efectivamente prestados a través del servicio de transporte terrestre automotor especial.

A continuación, se muestra la ejecución de comisiones de servicio y/o autorizaciones de viaje con utilización del servicio de transporte terrestre en vigencias anteriores, así:

PRESTACION SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR (EJECUCION VIGENCIAS 2023, 2024,												
VIGENCIA	**ENERO**	**FEBRERO**	**MARZO**	**ABRIL**	**MAYO**	**JUNIO**	**JULIO**	**AGOSTO**	**SEPTIEMBRE**	**OCTUBRE**	**NOVIEMBRE**	**DICIEMBRE**
2023	0	0	0	79	141	131	93	266	308	148	322	68
2024	0	114	387	459	391	234	470	424	514	411	286	112

2025	15	172	431	319	367	310	382	477	325	436	285	49

En consecuencia, se procede al análisis de la ejecución de los contratos en las vigencias 2023, 2023 y 2024 en los siguientes términos:

- ✓ En el año 2023, se realizaron 1.556 servicios de transporte terrestre automotor, estimándose un promedio mensual de 173[15] servicios.

- ✓ En el año 2024, se realizaron 3.802 servicios de transporte terrestre automotor, estimándose un promedio mensual de 346[16] servicios.

  Nota: En relación con los servicios de transporte terrestre correspondientes a la vigencia fiscal 2024, se identificó una variación en los meses de septiembre, octubre y noviembre respecto de la información presentada durante la etapa precontractual de la Selección Abreviada por Subasta Inversa No. 007-2025 que dio lugar al Contrato No. 1240 de 2025, por lo cual se procede a la aclaración de cifras en el presente documento. Es preciso advertir que la modificación de datos se origina por el error formal incurrido al incluir servicios solicitados por las dependencias más no ejecutados ni pagados sino que en contrario fueron cancelados antes de causarse.

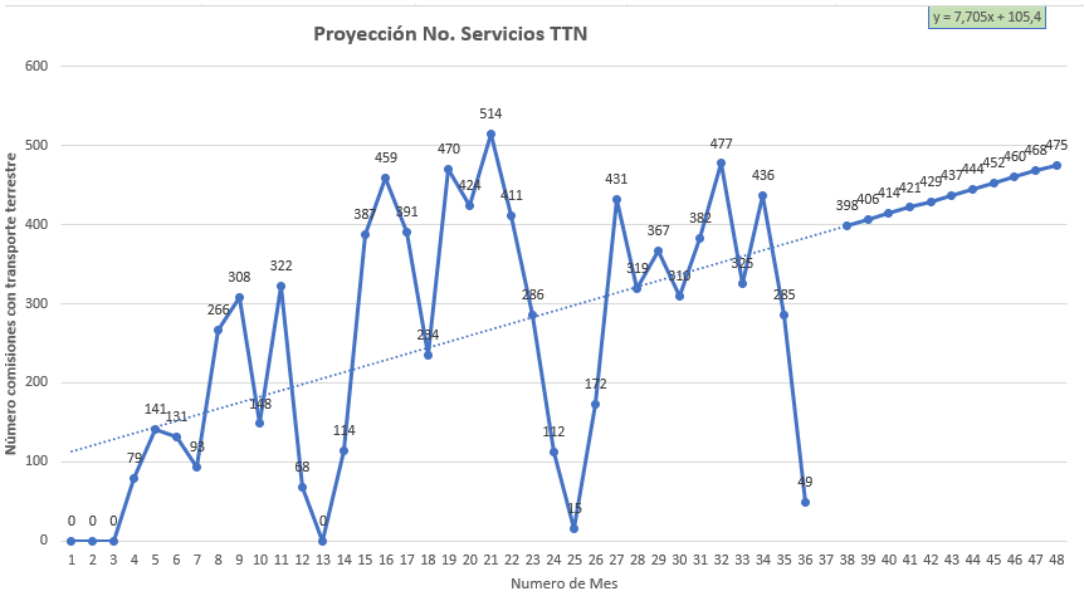
- ✓ En la vigencia 2025 y a corte del 20 de diciembre de 2025 se han realizado 3.568 servicios de transporte terrestre automotor, estimándose un promedio mensual de 297[17] servicios.

De conformidad con los resultados obtenidos a partir de la ejecución de servicios de transporte terrestre en virtud de los Contratos No. 1033 – 2023, No. 1149 – 2024 y No. 1240- 2025 (a corte del 15 de diciembre de 2025), se procedió a realizar una regresión lineal[18] entre los valores de resultado, para de esa manera calcular el estimado de servicios que podrían prestarse en esta vigencia a partir mes de febrero de 2026[19], y así contar con una estimación más cercana a la realidad, como se indica a continuación:

[15] Por redondeo al entero más próximo
[16] Por redondeo al entero más próximo
[17] Por redondeo al entero más próximo
[18] La regresión lineal es una técnica de análisis de datos que predice el valor de datos desconocidos mediante el uso de otro valor de datos relacionado y conocido. En: https://aws.amazon.com/es/what-is/linear-regression/. Consultado el 25 de noviembre de 2026.
[19] La proyección en el número de servicios para el mes de febrero de 2026 se toma a partir de una estimación del mes completo, esto es, a razón de 30 días. Lo anterior a fin de precaver una posible desviación que pueda incrementar el número de servicios, a raíz de factores externos, ajenos, o no previsibles por parte de la entidad, como puede ser, el incremento de desplazamientos a partir de la culminación del proceso de contratación de profesionales que se prevé tenga lugar en enero 31 de 2026 (Aplicación de Ley de Garantías Electorales).

	CTO TTN 2023	CTO TTN 2024	CTO TTN 2025	PROY 2026
MES	NÚMERO COMISIÓN	NÚMERO COMISIÓN	NÚMERO COMISIÓN	NÚMERO COMISIÓN
	3	4	5	6
ENERO	0	0	15	-
FEBRERO	0	114	172	398
MARZO	0	387	431	406
ABRIL	79	459	319	414
MAYO	141	391	367	421
JUNIO	131	234	310	429
JULIO	93	470	382	437
AGOSTO	266	424	477	444
SEPTIEMBRE	308	514	325	452
OCTUBRE	148	411	436	460
NOVIEMBRE	322	286	285	468
DICIEMBRE	68	112	49	475
	1.556	3.802	3.568	4.804

La proyección se visualiza en la siguiente imagen:



Atendiendo lo anterior, de acuerdo con la fórmula de proyección aplicada (regresión lineal), se tiene que a partir del mes de febrero de 2026 (estimándose el inicio de la ejecución contractual desde el 1 de febrero de 2026), se podrían realizar un aproximado de 4.804 servicios (comisiones de servicio y/o autorización de viaje) con utilización de transporte terrestre automotor especial con disponibilidad diaria de 12 horas y 08 horas de conducción, cualquier día de la semana, y/o valor por hora de servicio prestado, con operación en todo el territorio nacional.

Ahora bien, teniendo el estimado de servicios a ejecutar en el marco de la contratación a suscribir en la presente vigencia, es posible determinar su costo con el fin de estimar el presupuesto real aplicable al proceso de selección.

Para el efecto, el mismo ejercicio es aplicado para obtener el estimado de los recursos a ejecutar en el marco de la contratación a suscribir en la vigencia 2026. De esta manera, a partir de los resultados obtenidos de la ejecución de recursos económicos derivados de la prestación del servicio transporte terrestre en virtud de los Contratos No. 1033 – 2023, No. 1149 – 2024 y No. 1240- 2025 (a corte del 15 de diciembre de 2025), se procedió a realizar una regresión lineal entre los valores de resultado, para de esa manera calcular el estimado de recursos económicos que podrían prestarse a partir mes de febrero de 2026, y así contar con una estimación más cercana a la realidad[20], como se indica a continuación:

		CTO TTN 2023	CTO TTN 2024	CTO TTN 2025	PROY 2026
No.	MES	VALOR SERVICIOS	VALOR SERVICIOS	VALOR SERVICIOS	VALOR SERVICIOS
		3	4	5	6
1	ENERO	-	-	8.516.882	-
2	FEBRERO	-	58.418.556	86.703.249	179.964.054
3	MARZO	-	192.718.478	215.096.514	182.023.056
4	ABRIL	66.418.199	225.989.361	160.046.508	184.082.059
5	MAYO	125.422.273	193.297.453	182.681.362	186.141.061
6	JUNIO	114.437.375	118.258.514	143.812.658	188.200.063
7	JULIO	82.491.223	193.495.572	180.121.077	190.259.065
8	AGOSTO	240.486.536	259.282.826	224.962.119	192.318.068
9	SEPTIEMBRE	272.487.228	259.094.680	153.107.243	194.377.070
10	OCTUBRE	135.471.325	212.073.638	203.703.231	196.436.072
11	NOVIEMBRE	297.155.580	148.427.483	133.745.383	198.495.074
12	DICIEMBRE	63.327.162	57.232.971	24.803.709	200.554.077
Total general		1.397.696.901	1.918.289.532	1.717.299.935	2.092.849.719

Si a partir del análisis anterior, se considerara que la proyección realizada conlleva a estimar que la ejecución de 4.804 servicios de transporte terrestre automotor equivalen a un costeo de $ 2.092.849.719, daría lugar a estimar el valor de cada servicio en la suma de $ 435.657[21], suma ésta que dista de la realidad actual del contrato y de las necesidades a satisfacer por parte de la entidad, pues en efecto, dicho valor no alcanzaría a cubrir costos mínimos como gasolina, peajes, pago de salarios u honorarios a conductores, entre otros y ello posiblemente concurriría a una deficiente prestación del servicio para la entidad.

---

[20] Teniendo en cuenta que el Contrato de Prestación de Servicios Público de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1240-2025 suscrito entre el Fondo Nacional Ambiental – Fonam / Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA y Transportes Especiales ACAR S.A., se encuentra vigente a la fecha y está pactado un plazo de ejecución hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2025 o hasta agotar los recursos del contrato, lo que primero ocurra, no se tiene en cuenta para el ejercicio el mes de enero de 2026, tiempo durante el cual no se prevé la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial. Sin perjuicio de ello, en caso de presentarse cualquier requerimiento por las dependencias, se aplicará el procedimiento previsto para la autorización de comisiones de servicio y/o autorizaciones de viaje.

21 Resultado de dividir el valor obtenido a partir de la aplicación de la fórmula de proyección lineal: $ 2.092.849.719 entre el número de servicios de transporte proyectados: 4.804.

En razón de lo enunciado, considerando el dinamismo del servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y la ejecución que éste ha mostrado para la ANLA en vigencias anteriores, con el fin de tener un análisis más próximo a la realidad, se tomará en cuenta la ejecución del contrato de prestación de servicio público de transporte terrestre automotor especial en las vigencias antes referidas, esto es, 2023, 2024 y 2025, y sobre ésta se aplica el respectivo aumento del índice de precios al consumidor (**IPC),** indicador que refleja las variaciones en los precios de los bienes y servicios que se consumen, toda vez que se prevén a partir del mes de enero de 2026, alzas significativas en los precios de los combustibles (variable esencial en esta contratación), peajes, y otros que influyen en el costeo de este contrato. Téngase en cuenta que para el año 2026, el país tendrá un galón de gasolina $1.021 más costoso y de diésel $658, solo por aumento de impuestos[22], adicionalmente el aumento de los peajes, situación que guarda consonancia con la estimación del valor de la contratación en los años inmediatamente anteriores (2023, 2024 y 2025).

De acuerdo con lo expuesto, a continuación, se presenta el resultado del análisis realizado tomando como referente los Contratos de Prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor especial No. 1033 - 2023, No. 1149 - 2024 y No. 1240 - 2025, (a corte del 15 de diciembre de 2025), aplicando el correspondiente porcentaje de variación anual del Índice de Precios al Consumo (IPC) que para el mes de noviembre de 2025 fue de 5.30%[23] según información reportada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Atendiendo lo anterior, el resultado proyectado con fundamento en la ejecución financiera por tipología de vehículo en los mencionados contratos es el siguiente:

Prestación del servicio zona urbana:

Modalidad	Tipo de Vehiculo	Valor Cto. 2023	Valor Cto. 2024	Valor Cto. 2025	Promedio	IPC % 2025	valor incremento	Valor Proyectado 2026
Urbano	Campero 4x4 - SUV Camioneta Station Wagon Hibridas y/o Eléctricas	$726.875,00	$375.400	$373.613	$491.962,67	5,30%	$26.074,02	$518.036,69
Urbano	Camioneta Doble Cabina con Platón	$817.734,00	$422.235	$421.639	$553.869,33	5,30%	$29.355,07	**$583.224,41**
Urbano	Van y/o Microbús hasta 19 pasajeros	$1.181.172,00	$610.025	$618.242	$803.146,33	5,30%	$42.566,76	$845.713,09

Tabla: Precio techo según tipología de vehículos en zona urbana, con incremento aplicable (Según IPC a corte del 30 de noviembre de 2025).

Prestación del servicio zona rural:

Modalidad	Tipo de Vehiculo	Valor Cto. 2023	Valor Cto. 2024	Valor Cto. 2025	Promedio	IPC % 2025	valor incremento	Valor Proyectado 2026
Rural	Campero 4x4 - SUV Camioneta Station Wagon Hibridas y/o Eléctricas	$863.164	$445.788	$426.250	$578.401	5,30%	$30.655	$609.056
Rural	Camioneta Doble Cabina con Platón	$954.023	$492.712	$470.082	$638.939	5,30%	$33.864	**$672.803**
Rural	Van y/o Microbús hasta 19 pasajeros	$1.272.031	$656.949	$653.333	$860.771	5,30%	$45.621	$906.392

22 Revista Portafolio, 3 de septiembre de2025. En: https://www.portafolio.co/economia/finanzas/asi-se-incrementarian-los-precios-de-los-combustibles-con-la-reforma-tributaria-639114

23 DANE. En: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/nov2025/bol-IPC-nov2025.pdf

Tabla: Precio techo según tipología de vehículos en zona rural, con incremento aplicable (Según IPC a corte del 30 de noviembre de 2025).

Considerando entonces que el vehículo de mayor utilización según la ejecución de los contratos ejecutados en las vigencias 2023, 2024 y 2025 ha sido la **Camioneta Doble Cabina con Platón (Eléctrico y/o convencional)**[24] y que la mayoría de los trayectos conforme a la demanda institucional se realiza en zonas rurales de acuerdo con el registro de información que administra el Grupo de Gestión Administrativa, será éste el referente a tener en cuenta a efectos de la estimación del presupuesto oficial de la presente contratación.

Dicho lo anterior, el valor a considerar en esta vigencia por concepto del servicio de transporte terrestre automotor especial es la suma de **$ 672.803**, que corresponde al valor actualizado con proyección estimada de aumento del IPC (**5,3%**), en la categoría de vehículos **Camioneta Doble Cabina con Platón (Eléctrico y/o convencional)** para zonas rurales (esto teniendo en cuenta que es el de mayor utilización).

A partir del resultado obtenido se tomará el costo proyectado de recursos económicos a requerir en la vigencia 2026 correspondiente a la suma de $ 2.092.849.719 que al dividirse entre el valor actualizado de la categoría de vehículos **Camioneta Doble Cabina con Platón (Eléctrico y/o convencional)** para zonas rurales (es el de mayor utilización) cuyo valor estimado es de $ 672.803 da como resultado que el número previsto de comisiones de servicio y/o autorizaciones de viaje con utilización de transporte terrestre automotor especial a ejecutar en el marco de la contratación es de 3.111 servicios, con un promedio estimado de 283 servicios mensuales.

De acuerdo con lo señalado, se tiene que en el plazo de ejecución del contrato a celebrar, esto es, el comprendido entre el 1 de febrero de 2026 y el 31 de diciembre de 2026 o hasta agotar los recursos del contrato, lo que primero ocurra, se prevé la ejecución de **3.111** servicios de transporte terrestre automotor especial que daría como resultado la estimación de un presupuesto hasta por la suma de **DOS MIL NOVENTA Y DOS MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS TREINTA Y NUEVE PESOS M-CTE ($2.092.849.739)[25] INCLUIDO IVA** y todos los impuestos, gastos, costos, erogaciones a que haya lugar.

[24] En contrataciones de vigencias anteriores, se denominaba: "CAMPERO O CAMIONETA SUV (Eléctrico o convencional)"; no obstante, la nominación técnica se conoce como: "Camioneta Doble Cabina con Platón (Eléctrico o convencional)" por lo cual se ajusta su nombre a ésta para efectos de la presente contratación.

[25] Se aclara que este valor incluye el arrastre con decimales. Por lo anterior, el resultado deriva de la aproximación al entero más cercano.

C. ASIGNACIÓN DE RECURSOS ECONÓMICOS PARA EL PRESENTE PROCESO DE CONTRATACIÓN

En cumplimiento del deber de planeación y del principio de buena fe precontractual, las entidades estatales deben con antelación al inicio del proceso de selección del contratista; deben analizar la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y obtener las autorizaciones y aprobaciones, así como elaborar los estudios previos y demás documentación pre contractual que permita la viabilidad del mismo; igualmente, se deberá contar con respectivas partidas o disponibilidades presupuestales conforme lo establece el No. 6 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

Así, con fundamento en el principio de planeación, la entidad realizó un estudio para determinar el presupuesto oficial, tomando como base los procesos de transporte anteriores, sin embargo, al ser a demanda y, sujeto a muchas variables, los servicios de transporte pueden modificarse conforme la dinámica propia de la entidad; en todo caso, es preciso resaltar que en lo que corresponde a esta contratación, desde el Grupo de Gestión Administrativa se implementan medidas de control con el fin de asegurar la optimización de los recursos económicos para la ejecución del contrato, tales como: la disponibilidad de un mismo vehículo con el cupo completo para los ocupantes, la reubicación de servicios para que cuando el desplazamiento sea a un mismo destino se realice en un mismo día para un número común de usuarios, restricción del servicio cuando las circunstancias de orden público así lo exigen, entre otros.

Ahora bien, considerando que la contratación se financia con las fuentes de recursos ANLA FUNCIONAMIENTO, FONAM-ANLA y ANLA REGALÍAS, para efectos de la distribución de servicios por cada una de éstas, se tomará como base la discriminación de porcentajes de participación que se tuvo en cuenta en el marco del Contrato de Prestación de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial No. 1240-2025, así:

Recurso	**Porcentaje de participación**
ANLA - FUNCIONAMIENTO	3%
FONAM - ANLA	74%
ANLA - REGALIAS	23%
TOTAL	**100%**

Por lo anteriormente mencionado, considerando la fórmula aplicada para la proyección de servicios en el plazo de ejecución de la contratación a suscribir, se procede a distribuir el presupuesto oficial asignado y aprobado para la presente contratación de acuerdo con el valor del servicio proyectado para la vigencia 2026 referido en las tablas anteriores y que corresponde a la suma de **$ 672.803**, y a partir de ello, se podrá establecer el número total estimado de servicios en el plazo de la contratación, en los siguientes términos:

Presupuesto 2026	Valor servicio Proyectado 2026	Servicios Proyectado 2026
$ 2.092.849.739	**$ 672.803**	**3.111 (*)**

(*) Aproximado a entero más cercano

De acuerdo con lo anterior, teniendo el número proyectado de servicios de transporte terrestre automotor especial para la vigencia 2026, a continuación, se determinará el número de servicios proyectado por cada una de las fuentes de financiación, de acuerdo con los recursos asignados en cada caso así:

Recurso	Presupuesto 2026	Valor servicio Proyectado 2026 (*)	Servicios Proyectado 2026	Porcentaje de participación
ANLA - FUNCIONAMIENTO	$ 62.785.492	$ 672.803	93	3%
FONAM - ANLA	$ 1.548.708.792		2.302	74%
ANLA - REGALIAS	$ 481.355.435		715	23%
	$ 2.092.849.739		**3.111**	**100%**

(*) Valor tomado en cuenta a efectos de establecer el presupuesto, conforme a la dinámica establecida en el estudio de mercado para determinar el presupuesto oficial el cual, conforme al resultado de la subasta puede variar.

En razón a lo anterior, la estimación del presupuesto oficial de la presente contratación tendrá en cuenta el valor de los recursos disponibles por cada una de las fuentes de financiación que permite atender las necesidades de ésta, para el cumplimiento de la misionalidad Institucional. En todo caso, el número **de servicios indicados son estimativos**, es decir, pueden ser más o menos, según la dinámica de la demanda institucional lo requiera.

Así, la estimación del presupuesto oficial de la presente contratación se soporta en los pronósticos realizados por la ANLA, a partir del comportamiento histórico de contrataciones con idéntico objeto y características ejecutadas en vigencias anteriores (2023, 2024 y 2025 a corte del 15 de diciembre de 2025), con aplicación de fórmulas matemáticas y estadísticas que se consideran apropiadas para determinar la suficiencia de recursos económicos para atender las necesidades institucionales. En todo caso, no puede perderse de vista que la presente contratación se adelanta bajo la modalidad de subasta inversa, y en tal sentido, dada la dinámica del sector, se prevé un ahorro para la entidad sin que ello demerite la garantía de prestación de un servicio óptimo, adecuado y oportuno que atienda a las necesidades institucionales.

4. APLICACIÓN DECRETO 1860 DE 2021

4.1 Fomento a la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional

Teniendo en cuenta que la contratación corresponde a la prestación de servicios de transporte terrestre automotor especial que en el marco de su dinámica puede conllevar la participación de recurso humano y que éste es determinante en la satisfacción de la necesidad a contratar, se estima necesario la provisión de servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

Esta provisión deberá ofertarse en un porcentaje que no podrá ser superior al diez por ciento (10%) ni inferior al cinco por ciento (5%) de los servicios requeridos para la ejecución del contrato, de manera que no se ponga en riesgo su cumplimiento adecuado.

En consecuencia, para acreditar este requisito, el proponente deberá allegar certificación suscrita por el representante legal, mediante la cual se obligue a destinar al cumplimiento del objeto contractual la provisión de servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes, esta provisión deberá ofertarse en un porcentaje que no podrá ser superior al diez por ciento (10%) ni inferior al cinco por ciento (5%) de los servicios requeridos para la ejecución del contrato, de manera que no se ponga en riesgo su cumplimiento adecuado.

5. ANALISIS PARA DETERMINAR SI ES APLICABLE LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 2 DEL DECRETO 310 DE 2021

El artículo 2º del Decreto 310 de 2021 establece: “Modificación del artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional. Modifíquese el artículo 2.2.1.2.1.2.12. de la Subsección 2, de la Sección 1 del Capítulo 2, del Título 1, de la Parte 2, del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional el cual quedará así:

"ARTÍCULO 2.2.1.2.1.2.12. *Planeación de una adquisición en la bolsa de productos. Cuando no exista un Acuerdo Marco de Precios para el bien o servicio requerido, las entidades estatales deben estudiar, comparar e identificar las ventajas de utilizar la bolsa de productos para la adquisición respectiva frente a la subasta inversa o a la promoción de un nuevo Acuerdo Marco de Precios con la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- para tales bienes o servicios, incluyendo el análisis del Proceso de Selección del comisionista, los costos asociados a la selección, el valor de la comisión y de las garantías.*

El estudio mencionado deberá dar cuenta de la forma en que la Entidad Estatal garantiza los principios y objetivos del sistema de compras, contratación pública, los postulados de la función administrativa y de la gestión fiscal. Este estudio deberá consignarse expresamente en los documentos del Proceso de Selección y se deberá garantizar su oportuna publicidad a través del SECOP (…)”.

En cumplimiento del citado artículo, la entidad realiza a continuación una comparación de los procesos por Subasta y Bolsa de Productos, describiendo sus principales características y ventajas:

Del proceso de selección para la adquisición de bienes o servicios a través de bolsa de productos	**Del proceso de selección a través de la modalidad de selección abreviada por subasta inversa**
Quienes participan: Entidad Estatal – Proponentes (Personas naturales, jurídicas, consorcios o uniones temporales) Entidad Estatal - Comprador: En virtud de dicho régimen, mediante la modalidad de selección abreviada por compras en bolsas de productos y a través de una Sociedad Comisionista, la entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes y productos de origen o destinación agropecuaria. En el proceso de compra existe una Sociedad Comisionista que actuará por cuenta de la Entidad Estatal. Proveedor – Vendedor: Persona natural o jurídica que actúa a través de una sociedad Comisionista Miembro de Bolsa y que suministra los bienes, productos y/o servicios, la entrega a la Entidad Estatal de acuerdo con las condiciones pactadas en la negociación y recibe el pago total de esta última en el plazo convenido.	Quienes participan: Entidad Estatal: La entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes, mediante la modalidad de selección abreviada por subasta inversa electrónica. Proveedor: Persona natural o jurídica (en consorcio o unión temporal) que suministra los bienes, productos y/o servicios objeto de la necesidad, de acuerdo con las condiciones pactadas en los documentos del proceso de selección.
Publicidad y control: El sistema bursátil promueve la transparencia mediante un escenario público regulado. La Bolsa Mercantil de Colombia y las Sociedades Comisionistas son vigiladas y controladas por la Superintendencia Financiera de Colombia. Las sociedades comisionistas, además, son supervisadas por el órgano de autorregulación de la Bolsa.	Publicidad y control: Colombia Compra Eficiente dispone en el SECOP II la plataforma para la configuración, desarrollo y evaluación de la Subasta Inversa Electrónica. Este proceso de subasta se rige por la normatividad aplicable en la materia en Colombia.
Responsabilidades. Las sociedades comisionistas son las responsables del cumplimiento de la operación, adicionalmente la bolsa cuenta con un sistema de compensación con garantías constituidas que se usan para mantener las operaciones sin interrupción, en caso de presentarse incumplimiento Tiempo de duración del proceso: 30 días calendario aproximadamente	Responsabilidades Exigibilidad de cumplimiento a través de las garantías para la presentación de la oferta (garantía de seriedad de la oferta) Tiempo de duración del proceso: Los estimados en el cronograma del proceso de selección según la normatividad aplicable.
Otros aspectos relacionados. Reducción de posible riesgo de colusión entre los interesados y entre estos y la Entidad Estatal en la medida que se trata de un esquema de mercado ciego,	Otros aspectos relacionados. Garantía de transparencia y publicidad del proceso a través de la plataforma SECOP II. Promueve mayor

en el cual la entidad pública no conoce a los proponentes participantes en la puja.	participación y pluralidad de oferentes, no es limitada

De acuerdo con lo expuesto, se determina que el ahorro en costos adicionales en que pudiere incurrir la entidad a través de la contratación mediante la adquisición de los bienes a través de bolsa de productos en razón del reconocimiento y pago al comisionista redunda en la optimización de recursos económicos para la entidad; de igual manera, la adquisición de bienes y servicios a través de bolsa de productos se encuentra limitada para algunos elementos u oferentes, razones que conllevan a concluir que resulta más ventajoso para la Superintendencia de Transporte, surtir el proceso de contratación a través de la modalidad de selección abreviada por subasta inversa.

6. ANÁLISIS DEL RIESGO

Con arreglo a lo establecido en el artículo 4º de la Ley 1150 de 2007, el artículo 2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015 y en los lineamientos del Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, respecto del presente proceso de selección, la ANLA ha tipificado, estimado y asignado los siguientes riesgos previsibles desde su planeación hasta la liquidación del contrato.

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Calificación Total	Categoría
1	General	Interno	Ejecución	operacional	No contar con el recurso humano idóneo y suficiente para la prestación del servicio	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Improbable	Alto	Alto	Alto
2	General	Externa	Ejecución	operacional	Indisponibilidad de los vehículos para la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones técnicas exigidas por la Entidad	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Improbable	Moderado	Medio	Media
3	General	Interna	Ejecución	Operacional	Demora por parte del FONAM/ANLA, en la aprobación de los informes presentados por el contratista.	Genera retrasos en el trámite de pago a favor del contratista	Improbable	Moderado	Medio	Baja
4	General	Externa	Ejecución	Regulatorio	Se presenta por la expedición de normas que impongan nuevos tributos, impuestos o cargas fiscales que puedan afectar el equilibrio contractual	Genera una carga adicional a la prevista que puede afectar a las partes	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
5	General	Externa	Ejecución	Operacional	Daños, pérdidas y/o reclamaciones realizadas por terceros derivadas de la operación de los vehículos entregados para la ejecución del contrato	Reclamaciones de terceros ante la Entidad por los daños ocasionados.	Probable	Alto	Alto	Alto
6	General	Externa	Ejecución	Operacional	Daños, pérdidas y/o reclamaciones derivadas de la operación de los vehículos entregados para la ejecución del contrato, reportadas por el contratista	Reclamaciones del contratista ante la Entidad por los daños ocasionados.	Probable	Alto	Alto	Alto

7	General	Externa	Ejecución	Operacional	Variación en el precio del combustible y/o peajes que afecte la estructura de costos en la prestación del servicio y el desempeño financiero del Proveedor	Genera una carga adicional a la prevista que puede afectar la ejecución del contrato	Probable	Alto	Alto	Alto
8	General	Externa	Selección	Jurídico	Riesgo derivado de la declaratoria desierta	Retrasa la adjudicación del contrato objeto de selección, se hace necesario modificar en algunos aspectos la modalidad de selección, se retrasa la satisfacción de la necesidad.	Probable	Alto	Alto	Alto
9	General	Interno	Planeación	Operacional	Que el presupuesto asignado para el proceso no sea suficiente de acuerdo con el análisis de mercado	Que el contrato no se pueda ejecutar en las condiciones establecidas por la Entidad	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
10	General	Interno	Planeación	Operacional	Que los estudios previos y el pliego de condiciones sean confusos y no esté debidamente soportado técnicamente	Que no se presenten oferentes en el proceso selectivo	Improbable	Menor	Bajo	Bajo
11	General	Externo	Adjudicación	Operacional	Presentación de ofertas con precios artificialmente bajos	Incumplimiento total o parcial del objeto y/o las obligaciones del contrato	Probable	Alto	Alto	Alto
12	General	Externo	Planeación	Operacional	Advenimiento de circunstancias de riesgo público (actos terroristas, huelgas, bloqueos en vías)	Genera retrasos en la prestación del servicio – Lesiones para el personal transportado	Probable	Alto	Alto	Alto
13	General	Externo	Planeación	Operacional	Ocurrencia de desastres relacionados con fenómenos naturales (inundaciones, derrumbe en las vías, etc.)	Genera retrasos en la prestación del servicio – Lesiones para el personal transportado	Probable	Alto	Alto	Alto
14	General	Externa	Ejecución	operacional	No autorización del servicio bien por razones de orden público, calamidad, catástrofes naturales, entre otros)	Cancelación del servicio por causas atribuibles a la entidad	Improbable	Moderado	Medio	Media
15	General	Externo	Ejecución	Operacional	Declaración de insolvencia económica por parte del proveedor adjudicado debido a las consecuencias económicas derivadas de una pandemia o emergencia sanitaria	Incumplimiento de las obligaciones del contrato	Probable	Alto	Alto	Alto

La siguiente es la forma de mitigación de los riesgos anteriores:

MATRIZ DE MITIGACIÓN DE RIESGOS

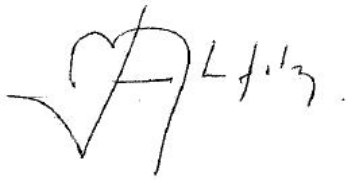
No.	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/ Controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento			¿Afecta el equilibrio económico del contrato?	Persona responsable porimplementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabilidad	Impacto	Calificación Total			¿Cómo se realizael monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?

1	Anla	Hacer seguimiento del cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato	Probable	Moderado	Baja	No	Supervisor	Seguimiento a la ejecución contractual	Permanente
2	Anla	Hacer seguimiento del cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato	Probable	Moderado	Baja	No	Supervisor	Seguimiento a la ejecución contractual	Permanente
3	Anla	Oportunidad en la recepción, verificación y aprobación de informes	Raro	Moderado	Baja	No	Supervisor	Revisión y aprobación de informes de manera diligente	Conforme a los plazos contractuales
4	Anla	Aplicación oportuna de las disposiciones legales y ajuste de los procesos internos	raro	Alto	Baja	No	Supervisor	Permanente consulta y actualización normativa	Permanente
5	Anla	Exigir y verificar las pólizas que cubren los daños ocasionados al vehículo como consecuencia de la prestación del servicio.	Probable	Alto	Baja	No	Supervisor	Verificar las garantías requeridas durante la ejecución del contrato.	Desde la etapa de planeación del proceso y durante la ejecución contractual
6	Contratista	Se exigen obligaciones de constituir las pólizas que cubren los daños ocasionados en el marco de la ejecución contractual	Posible	Mayor	Alto	Si	Contratista	Verificar las garantías y pólizas requeridas durante la ejecución del contrato se encuentran vigentes.	Desde la etapa de planeación del proceso y durante la ejecución contractual
7	Contratista	Aplicación oportuna de las disposiciones legales y ajuste de los procesos internos	Posible	Mayor	Alto	SI	Contratista	Consideración de todos los impuestos, costos y gastos que pueda generar la ejecución del contrato. Permanente consulta de posibles variaciones en el precio de combustible y/o peajes.	Permanente
8	Anla	Aclarar los requisitos, requerimientos y especificaciones del suministro a contratar	Posible	Mayor	Alto	SI	Área Solicitante	Verificación de los Requerimientos técnicos de la entidad definidos en la ficha técnica	Desde la etapa de planeación del proceso
9	Anla	Aclarar los requisitos, requerimientos y especificaciones del suministro a contratar	Posible	Mayor	Alto	NO	Área solicitante	A través de la socialización de las ventajas de la herramienta y capacitación impartida en su funcionamiento	Desde la etapa de planeación del proceso
10	Anla	Analizar al detalle el servicio que se quiere contratar para construir los documentos previos con rigurosidad y claridad que requiere el proceso	Improbable	Moderado	Medio	SI	Área Solicitante	Verificación de los Requerimientos técnicos de la entidad definidos en la ficha técnica	Desde la etapa de planeación del proceso

11	Contratista	El estudio de mercado debe ser claro para permitir contar con valores acordes con la realidad del sector las necesidades de la entidad	Improbable	Moderado	Medio	SI	Área Solicitante	Verificación de las condiciones de mercado y revisión de la ejecución contractual en vigencias anteriores	Desde la etapa de planeación del proceso
12	Anla	Monitoreo de las condiciones de seguridad en la zona – Implementación de medidas del Plan de Seguridad Vial adoptado por la ANLA	Posible	Mayor	Alto	SI	Supervisor	Verificación previa a la autorización de los servicios por parte del personal dispuesto en el Grupo de Gestión Administrativa – Seguimiento a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el contratista	Permanente
13	Anla	Monitoreo de las condiciones climáticas y atmosféricas en la zona – Implementación de medidas del Plan de Seguridad Vial adoptado por la ANLA	Posible	Mayor	Alto	SI	Supervisor	Verificación previa a la autorización de los servicios por parte del personal dispuesto en el Grupo de Gestión Administrativa – Seguimiento a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el contratista	Permanente
14	Anla	Verificación de las condiciones de la comisión previo a la autorización del servicio	Probable	Modera do	Baja	No	Supervisor	Trámite inmediato de la cancelación del servicio	Conforme a los plazos contractuales
15	Contratista	El Contratista deberá constituir una garantía única para amparar el cumplimiento del contrato en los términos requeridos por la entidad	Probable	Modera do	Baja	No	Supervisor	Declaratoria de siniestro para hacer exigible la garantía única de cumplimiento de acuerdo con el procedimiento aplicable	Permanente

No obstante lo anterior, durante el termino de observaciones, los posibles oferentes o interesados en participar en el proceso deberán manifestar a la entidad, teniendo en cuenta el conocimiento que tienen como expertos en su actividad ordinaria, la existencia de posibles riesgos asociados a la ejecución del contrato que puedan afectar el equilibrio económico del mismo de conformidad con lo expresado por el artículo 863 del código de comercio, según el cual, las partes deberán proceder de buena fe exenta de culpa en el periodo precontractual, so pena de indemnizar los perjuicios que se causen.

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



JUAN MIGUEL MORALES FERNANDEZ
COORDINADOR DEL GRUPO DE GESTION ADMINISTRATIVA

Anexos: (Escriba aquí los anexos. Si no los hay borrar este renglón)

Elaboró:
SOBIRA TERESA SOJO RODRIGUEZ (CONTRATISTA)

Revisó:

Aprobó (Escriba aquí quien aprueba. Si no lo hay borrar este renglón