Bogotá D.C., 07 de mayo de 2026

FONDO NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES/UNIDAD NACIONAL PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES

1. INTRODUCCIÓN:

Mediante Decreto 4147 del 3 de noviembre de 2011 se creó la Unidad Administrativa Especial denominada **Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD** - adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, entidad encargada de coordinar y transversalizar la aplicación de la política pública de gestión del riesgo, en las entidades públicas, privadas y en la comunidad; la cual tiene como objetivo dirigir la implementación de la Gestión del Riesgo de Desastres, atendiendo las políticas de desarrollo sostenible y coordinar el funcionamiento y desarrollo continuo del **Sistema Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres- SNGRD**.

De conformidad con lo preceptuado por el artículo 4 de la precitada norma, son funciones de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres las siguientes:

"1. Dirigir y coordinar el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres - SNPAD, hacer seguimiento a su funcionamiento y efectuar propuestas para su mejora en los niveles nacional y territorial.
2. Coordinar, impulsar y fortalecer capacidades para el conocimiento del riesgo, reducción del mismo y manejo de desastres, y su articulación con los procesos de desarrollo en los ámbitos nacional y territorial del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres - SNPAD.
3. Proponer y articular las políticas. Estrategias, planes, programas, proyectos y procedimientos nacionales de gestión del riesgo de desastres, en el marco del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres - SNPAD y actualizar el marco normativo y los instrumentos de gestión del SNPAD.
4. Promover la articulación con otros sistemas administrativos, tales como el Sistema Nacional de Planeación. el Sistema Nacional Ambiental, el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Sistema Nacional de Bomberos, entre otros, en los temas de su competencia.
5. Formular y coordinar la ejecución de un plan nacional para la gestión del riesgo de desastres, realizar el seguimiento y evaluación del mismo.
6. Orientar y apoyar a las entidades nacionales y territoriales en su fortalecimiento institucional para la gestión del riesgo de desastres y asesorarlos para la inclusión de la política de gestión del riesgo de desastres en los Planes Territoriales.
7. Promover y realizar los análisis, estudios e investigaciones en materia de su competencia.
8. Prestar el apoyo técnico, informativo y educativo que requieran los miembros del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres – SNPAD.
9. Gestionar, con la Unidad Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia, la consecución de recursos para fortalecer la implementación de las políticas de gestión del riesgo de desastres en el país.

10. Administrar y mantener en funcionamiento el sistema integrado de información de que trata el artículo 7° del Decreto Ley 919 de 1989 o del que haga sus veces, que posibilite avanzar en la gestión del riesgo de desastres.
11. Las demás funciones que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la entidad."

El FONDO NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES – FNGRD –, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1523 de 2012, cuyos objetivos generales son la negociación, recaudo, administración, inversión gestión de instrumentos de protección financiera y distribución de los recursos financieros necesarios para la implementación y continuidad de la política de gestión del riesgo de desastres que incluya los procesos de conocimiento y reducción del riesgo de desastres y de manejo de desastres.

Por su parte mediante el artículo 48 de la Ley 1523 de 2012, establece que la administración y representación del **Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres-FNGRD** - estará a cargo de una sociedad fiduciaria de carácter público, en los términos previstos en el artículo 32 del Decreto 1547 de 1984, modificado por el artículo 70 del Decreto Ley 919 de 1989.

Mediante Decreto 4147 del 3 de noviembre de 2011 se creó la Unidad Administrativa Especial denominada **Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD** - adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, entidad encargada de coordinar y transversalizar la aplicación de la política pública de gestión del riesgo, en las entidades públicas, privadas y en la comunidad; la cual tiene como objetivo dirigir la implementación de la Gestión del Riesgo de Desastres, atendiendo las políticas de desarrollo sostenible y coordinar el funcionamiento y desarrollo continuo del **Sistema Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres- SNGRD**.

Así mismo, conforme al artículo 11 del Decreto 4147 del 3 de noviembre de 2011, el Director General de la UNGRD tiene la facultad de ordenación del Gasto del Fondo Nacional de Calamidades o del que haga sus veces de conformidad con lo previsto en el artículo 5 del decreto 2378 de 1.997 y la facultad de la determinación de contratos, acuerdos y convenios que se requiera para el funcionamiento de la UNGRD de acuerdo con las normas vigentes.

El Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres podrá recibir, administrar, e invertir recursos de origen estatal y/o contribuciones y aportes efectuados a cualquier título por personas naturales o jurídicas, institucionales públicas y/o privadas de orden nacional e internacional. Tales recursos deberán invertirse en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastre, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción, a través de mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población afectada por la ocurrencia de desastres.

Por su parte, la Ley 46 de 1998, modificada por la Ley 1523 del 2012 creó el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres –SNPAD, elevado hoy al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres -SNGRD, que es el conjunto de Instituciones públicas, privadas y comunitarias, de políticas, normas, procesos, recursos, planes, estrategias, instrumentos, mecanismos, así como la información atinente a la temática, que se aplica de manera organizada para garantizar la gestión del riesgo en el país y tiene como objetivo general llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo

con el propósito de ofrecer protección a la población en el territorio colombiano, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida y contribuir al desarrollo sostenible, y dentro de sus objetivos específicos se encuentra la preparación para la respuesta frente a desastres mediante la organización, sistema de alerta, capacitación, equipamiento y entrenamiento entre otros.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

El Decreto Ley 4147 de 2011, creó la Unidad Administrativa Especial denominada Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres -UNGRD- que fue dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio, adscrita al nivel descentralizado del orden nacional de la Rama Ejecutiva del poder público, cuyo objetivo corresponde a *"dirigir la implementación de la gestión del riesgo de desastres, atendiendo las políticas de desarrollo sostenible, y coordinar el funcionamiento y el desarrollo continuo del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres –SNPAD".*

Como misión, la Unidad que dirige, orienta y coordina la Gestión del Riesgo de Desastres en Colombia, fortaleciendo las capacidades de las entidades públicas, privadas, comunitarias y de la sociedad en general, con el propósito explícito de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible, a través del conocimiento del riesgo, su reducción y el manejo de los desastres asociados con fenómenos de origen natural, socionatural, tecnológico y humano no intencional.

Como visión y hacía el 2030, la Unidad busca ser reconocida como la entidad que coordina, articula y fortalece el SNGRD en la comprensión del riesgo de desastres, la incorporación de la Gestión Integral del Riesgo en la cultura de los Colombianos, la reducción del riesgo, la preparación para la respuesta a las emergencias, la oportuna y adecuada respuesta y la orientación de los procesos de recuperación de desastres con enfoque de resiliencia y desarrollo sostenible; disminuyendo las condiciones de riesgo, la pérdidas y los costos asociados a los desastres.

Por otra parte, se expidió la Ley 1523 de 2012, mediante la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, éste último definido como *"el conjunto de entidades públicas, privadas y comunitarias, de políticas, normas, procesos, recursos, planes, estrategias, instrumentos, mecanismos, así como la información atinente a la temática, que se aplica de manera organizada para garantizar la gestión del riesgo en el país".*

Por mandato legal, el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres tiene como objetivo general llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo con el fin de ofrecer protección a la población de todo el territorio colombiano, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida, así como contribuir al desarrollo sostenible

El artículo 11 de la ley precitada, señala que el Presidente de la República es quien conduce el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres en su calidad de jefe de gobierno y suprema autoridad administrativa, y que, en ese sentido, el Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres -UNGRD- será el agente del presidente en todos los asuntos relacionados con la materia.

El Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres regulado por la Ley 1523 de 2012, cuenta con tres procesos de la gestión del riesgo, que fueron definidos por el artículo 4° de la norma precitada, de la siguiente manera:

"***Artículo 4°. Definiciones.*** *Para efectos de la presente ley se entenderá por:*

(...) ***7. Conocimiento del riesgo:***

Es el proceso de la gestión del riesgo compuesto por la identificación de escenarios de riesgo, el análisis y evaluación del riesgo, el monitoreo y seguimiento del riesgo y sus componentes y la comunicación para promover una mayor conciencia del mismo que alimenta los procesos de reducción del riesgo y de manejo de desastre.

(...) ***15. Manejo de desastres:***

Es el proceso de la gestión del riesgo compuesto por la preparación para la respuesta a emergencias, la preparación para la recuperación posdesastre, la ejecución de dicha respuesta y la ejecución de la respectiva recuperación, entiéndase: rehabilitación y recuperación.

(...) 21. Reducción del riesgo:

Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entiéndase: mitigación del riesgo y a evitar nuevo riesgo en el territorio, entiéndase: prevención del riesgo. Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera. (...)

A su vez, el mecanismo destinado para financiar la gestión del riesgo de desastres, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1523 de 2012, corresponde al Fondo Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres que funciona como una cuenta especial de la Nación, dotada de independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística, que tiene como propósito principal la administración e inversión de recursos para la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastres, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción, a través de mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población afectada por la ocurrencia de desastres.

De acuerdo con la naturaleza operativa y misional de la entidad, es importante mencionar que con la Ley 1523 de 2012, la gestión del riesgo debe ofrecer protección a la población en todo el territorio colombiano. Dado que los fenómenos de origen natural, socionatural o tecnológico no tienen una ubicación geográfica predecible, la UNGRD requiere una capacidad de movilización inmediata, generando la necesidad de que el personal técnico y directivo pueda trasladarse de manera oportuna

a diferentes zonas del país, asegurando la presencia del Estado en el lugar de la emergencia o del proyecto de prevención.

Por su parte, la misionalidad de la Unidad se despliega a través de tres procesos que exigen movilidad constante:

- **Conocimiento del Riesgo:** El personal debe desplazarse para la identificación de escenarios, monitoreo y seguimiento in situ de amenazas. El análisis de riesgos no puede realizarse exclusivamente de forma remota; requiere validación en campo para alimentar los sistemas de alerta temprana.

- **Reducción del Riesgo:** La intervención correctiva y prospectiva implica que los equipos de ingeniería y planeación supervisen obras de mitigación y asistan técnicamente a los entes territoriales en la incorporación de la gestión del riesgo en sus planes de ordenamiento.

- **Manejo de Desastres:** Este es el punto de mayor criticidad. La "ejecución de la respuesta" exige que la UNGRD, como coordinadora del Sistema Nacional (SNGRD), desplace equipos de primera respuesta, evaluadores de daños (EDAN) y coordinadores logísticos de manera inmediata tras la ocurrencia de un evento adverso.

De acuerdo con lo anterior, se señala que la misión institucional ordena el fortalecimiento de capacidades de entidades públicas y privadas. Esto conlleva una labor de **asistencia técnica y capacitación itinerante** en todo el país. La UNGRD debe llevar su conocimiento a las regiones para cumplir con la visión de "incorporar la Gestión Integral del Riesgo en la cultura de los colombianos", lo cual demanda una agenda de viajes permanente. Así mismo, en concordancia con el **Decreto 2672 de 2013**, que establece funciones de articulación con organismos multilaterales, y la **Ley 1523 de 2012**, que promueve la protección financiera y el conocimiento del riesgo mediante estándares globales, se hace indispensable la asistencia de los funcionarios y actores del SNGRD a foros, cumbres y mesas técnicas internacionales (como el Marco de Sendai). Estos desplazamientos garantizan que Colombia acceda a transferencias tecnológicas, asistencia técnica especializada y fondos de cooperación, asegurando que la política nacional de gestión del riesgo esté alineada con las mejores prácticas mundiales y permitiendo una respuesta expedita ante eventos de gran magnitud que sobrepasen las capacidades locales y requieran una coordinación transfronteriza inmediata.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 11 de la precitada Ley 1523, el Director de la UNGRD actúa como agente del Presidente de la República en la materia. Esta investidura requiere una capacidad de articulación presencial en los Consejos Departamentales y Municipales de Gestión del Riesgo. La movilidad aérea permite que esta representación sea efectiva y que la coordinación del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, no sufra dilaciones que puedan comprometer la vida y la seguridad de los ciudadanos.

Aunado a lo anterior, el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo (FNGRD) tiene como propósito la inversión para la adopción de medidas de respuesta y rehabilitación que implican la movilización del personal técnico para que llegue a los puntos críticos de inversión con el fin de garantizar que los recursos se transformen en protección real para la población afectada.

Finalmente, se debe precisar que la responsabilidad de la gestión del riesgo es compartida, y para que esa articulación sea efectiva, la UNGRD/FNGRD debe facilitar la movilidad de los diversos integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD) definidos en el artículo 8 de la Ley 1523 de 2015, que se justifica de la siguiente manera:

Coordinación de Entidades Públicas (numeral 1, art.8, Ley 1523 de 2012): Como entidad rectora, la UNGRD debe garantizar el traslado de expertos sectoriales o autoridades territoriales a las zonas de crisis. La gestión del riesgo es transversal y requiere que diferentes entidades y organismos del Estado competentes, se encuentren en el territorio para la toma de decisiones conjuntas.

Articulación con Entidades Privadas (numeral 2, art.8, Ley 1523 de 2012): El cumplimiento de la política nacional exige el despliegue de brigadas especializadas y expertos de entidades privadas (con y sin ánimo de lucro) que aportan tecnología o logística específica en la gestión del riesgo de desastres.

Participación y Empoderamiento de la Comunidad (numeral 3, art.8, Ley 1523 de 2012): La gestión del riesgo es un proceso social. Se requiere facilitar la movilización de líderes comunitarios y representantes de la sociedad civil hacia centros de capacitación, foros de resiliencia o zonas de intercambio de experiencias, cumpliendo con el mandato de fortalecer las capacidades locales y la cultura de la prevención desde la base social.

Para garantizar la movilización de funcionarios y contratistas de la UNGRD/FNGRD, así como demás integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres de acuerdo con lo descrito, se genera la necesidad de contratar el suministro de tiquetes aéreos para **garantizar la respuesta y presencia institucional**. Sin este servicio, la UNGRD se vería imposibilitada para cumplir con el mandato legal de coordinar el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo, dejando a los territorios sin el apoyo técnico y operativo necesario para enfrentar desastres, lo que derivaría en un incumplimiento de sus deberes constitucionales y legales de protección a la vida e integridad de los habitantes del territorio nacional.

Por otra parte, se llevará a cabo la ejecución de los siguientes proyectos de inversión que conlleva la necesidad de suministro de tiquetes aéreos:

a. **Proyecto de inversión denominado "Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD" identificado con el Código BPIN 202300000000276**

El Decreto 4147 de 2011, en el numeral 5º de su artículo 4º establece que una de las funciones de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres es "*Formular y coordinar la ejecución de un plan nacional para la gestión del riesgo de desastres, realizar el seguimiento y evaluación del mismo.*"

Con la expedición de la Ley 1523 de 2012 se adoptó la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, se estableció el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se incorporaron a

la noción de gestión del riesgo de desastres lo que en normas anteriores se denominaba prevención, atención y recuperación de desastres, manejo de emergencias y reducción de riesgos.

De acuerdo con lo establecido en el numeral 2º del artículo 7º de la Ley 1523 de 2012, uno de los principales componentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres son los **instrumentos de planificación**, dentro de los que se encuentra el **Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres**, que según lo previsto en el artículo 33 de la mencionada ley *"(...) es el instrumento que define los objetivos, programas, acciones, responsables y presupuestos, mediante las cuales se ejecutan los procesos de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y de manejo de desastres, en el marco de la planificación del desarrollo nacional. Parágrafo. El Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres abordará las acciones necesarias para la identificación y análisis del riesgo, el monitoreo de los factores de riesgo, la comunicación del riesgo, la reducción de los factores de riesgo mediante la intervención correctiva y prospectiva, la protección financiera, la preparación para la respuesta a emergencias, la preparación para la recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción; sistemas de información, consolidación de la política nacional de información geográfica y la Infraestructura colombiana de datos espaciales (ICDE) y el fortalecimiento institucional, entre otras. (...)"*.

El Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – PNGRD (2015-2030), fue formulado por la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, con los insumos provenientes de los tres Comités Nacionales de Gestión del Riesgo y de los Consejos Territoriales de Gestión del Riesgo y aprobado por el Consejo Nacional de Gestión del Riesgo, conforme al procedimiento establecido para ello en el Decreto 1081 de 2015, siendo adoptado mediante el Decreto 0308 de 2016 y actualizado en dos oportunidades mediante los decretos 1478 de 2022 y 0978 de 2024, en cumplimiento de lo señalado en el artículo 34 de la Ley 1523 de 2012.

Es así que, este instrumento de planificación está compuesto por dos componentes, el general y el programático y de inversiones; el primero, que se desarrolla en el marco de los tres procesos de la gestión del riesgo y contiene: i) los objetivos estratégicos, enfoques y metas nacionales; ii) las estrategias destinadas al logro de los objetivos propuestos; iii) los instrumentos de coordinación y armonización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo con los procesos de planificación sectorial y territorial; y iv) las directrices que orientarán la asignación y ejecución de los recursos del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo. Y el segundo, define para cada una de las estrategias formuladas, los proyectos con indicación de sus objetivos y metas nacionales, sectoriales y territoriales, los responsables de su implementación (sectores y territorios) y el horizonte para su ejecución en el corto, mediano y largo plazo; siendo así, la hoja de ruta para que el país aborde la gestión del riesgo de desastres a través de los procesos de conocimiento, reducción y manejo de desastres establecidos en la Ley 1523 de 2012 de la mano con los instrumentos de planificación del desarrollo nacional y territorial, y para la consecución de los objetivos estratégicos establecidos en el mismo Plan, a saber:

- Desarrollar el conocimiento del riesgo y de los efectos del cambio climático que permitan una reducción efectiva del riesgo en el territorio.
- Optimizar la capacidad de intervención (técnica y operativa) para reducir los riesgos existentes y prevenir la generación de nuevas condiciones de riesgo, así como fortalecer la capacidad de recuperación ante los riesgos materializados.

- Promover la participación incidente en la gestión del riesgo de desastres y la adaptación frente al cambio climático teniendo en cuenta las necesidades diferenciadas de la población y de la sociedad en los territorios.
- Fortalecer la Gobernanza del riesgo de desastres para una gestión eficiente y eficaz del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático.
- Fortalecer la preparación para la respuesta ante la posible materialización del riesgo, garantizando la integración de las dinámicas sociales del territorio.

De acuerdo con lo previsto en el parágrafo del artículo 34 de la Ley 1523 de 2012 y el artículo 2.3.1.2.2.5.1. del Decreto 1081 de 2015 modificado por el artículo 1º del Decreto 1478 de 2022, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres como entidad responsable del seguimiento del Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - PNGRD, lo lleva a cabo a través de un informe anual realizado con base en la información de avance en el cumplimiento de los objetivos, de las metas y de la ejecución física y presupuestal de los diferentes proyectos, suministrada por cada uno de los sectores del gobierno con responsabilidades en el PNGRD, de los comités nacionales de gestión del riesgo de Desastres y de los consejos territoriales de gestión del riesgo de desastres, conforme a la metodología que para el efecto diseñe la UNGRD. Esta función la desarrolla la UNGRD con el apoyo de la Oficina Asesora de Planeación e Información de acuerdo con las directrices de la Subdirección General, según lo señalado en el numeral 2º del artículo 13 del Decreto 4147 de 2011 modificado por el artículo 4º del Decreto 2672 de 2013.

Entendiendo que el seguimiento y evaluación del PNGRD, debe constituirse en una herramienta de mejoramiento continuo que presente de forma clara y real el accionar gubernamental y de la sociedad en general, en el ejercicio de involucrar la gestión del riesgo de desastres como elemento del desarrollo, la calidad de vida y la seguridad territorial a través de un instrumento de planificación de alcance nacional, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, en cumplimiento de los artículos 2.3.1.2.2.4.2. y 2.3.1.2.2.4.4. del Decreto 1081 de 2015, formuló el proyecto de inversión denominado "*Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD"* identificado con el Código BPIN 202300000000276, como una apuesta para el diseño y aplicación de la metodología de evaluación de impacto del principal instrumento de planificación de la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, cuya ejecución requiere el desarrollo de determinadas actividades durante la vigencia 2026 para la elaboración de los productos previstos en el F-DE-48: Ver hoja denominada "Cadena de Valor MGA", que se detallan a continuación:

PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO	ACTIVIDADES 2026
PRODUCTO 1. DOCUMENTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS	Este producto tiene como objetivo el desarrollo de documentos técnicos que den cuenta del proceso adelantado para implementar la metodología de evaluación del impacto del PNGRD a nivel territorial, que entre otros prioriza su aplicación en las zonas del país en donde se identifiquen eventos de mayor recurrencia como lo son las avenidas torrenciales, inundaciones y movimientos en masa, y en donde el proceso de seguimiento evidencie avances	(Documento con los resultados de las validaciones) - Analizar los criterios técnicos de la evaluación de impacto.

	significativos en las metas nacionales que integran el PNGRD. Este enfoque está enmarcado en cuatro características que, en función de las necesidades del gobierno, están orientadas a la toma de decisiones con procesos estandarizados, acompañamiento permanente y participación de los involucrados.	
PRODUCTO 2. SERVICIO DE INFORMACIÓN IMPLEMENTADO	El producto complementará el SIPNGRD, principalmente con el desarrollo de dos módulos: el primero relacionado con la evaluación de impacto y el segundo con la evaluación de capacidades mínimas en gestión del riesgo, ambos orientados a la armonización de la información estratégica que requieren los actores del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD) para la toma de decisiones. Este desarrollo tecnológico se convertirá en la principal fuente de información asociada al PNGRD, de tal manera que sea un mecanismo mediante el cual se pueda acceder y analizar información concerniente a la implementación de este instrumento.	(Levantamiento de requerimientos) Adelantar pruebas funcionales de los módulos.
PRODUCTO 3 SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA	Este producto busca realizar el acompañamiento para la comprensión e integración de la gestión del riesgo, de acuerdo con las dinámicas del país, a través de un acompañamiento permanente para las entidades del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres con el fin de cumplir el componente programático y de la implementación de la gestión de riesgo por parte de los actores territoriales y sectoriales.	Realizar planes de trabajo con las entidades territoriales para asistir técnicamente la ejecución en la evaluación de impacto en el marco del componente programático del PNGRD. Asistir técnicamente a los territorios en la apropiación de la metodología de evaluación de impacto de la gestión del riesgo. Asistir técnicamente a los actores del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres para implementar proyectos estratégicos y gestionar diferentes fuentes de financiación del PNGRD.
PRODUCTO 4. DOCUMENTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS	El alcance de este producto es generar los informes técnicos de seguimiento y evaluación del PNGRD, como una actividad continua de la implementación de este instrumento de planificación como lo estipula la Ley 1523 de 2012. En este sentido, es necesario elaborar un informe de seguimiento al componente programático del PNGRD, identificando los proyectos priorizados, los actores responsables y de apoyo, así como la ejecución presupuestal y las fuentes de financiación utilizadas para el cumplimiento de los compromisos previstos en	(Documento con los resultados de las validaciones) - Elaboración del informe de seguimiento anual del PNGRD. - Realizar el informe anual de avances y retos en la adopción de los compromisos internacionales, en marco de la gestión del riesgo de desastres y bajo las siete metas globales propuestas por el Marco de Sendai (2015-2030).

	este instrumento, que permitan desarrollar la política en todos los niveles de gobierno del país.	(Divulgación) - Socializar el informe de seguimiento anual del PNGRD.

Visto lo anterior, el desarrollo del cronograma para llevar a cabo estas actividades durante la vigencia 2026, encaminadas a la obtención de los productos esperados por el proyecto de inversión, exige la realización de mesas de trabajo presenciales con las entidades territoriales y sus consejos territoriales de gestión del riesgo de desastres para: 1) la elaboración y socialización del informe anual de seguimiento del PNGRD que permita identificar los avances de la implementación de su componente general y programático y de su incorporación en los instrumentos de gestión del riesgo, de planificación del desarrollo y del ordenamiento a nivel territorial, conforme a lo previsto en los artículos 32, 37 y 38 de la Ley 1523 de 2012; 2) la realización de pruebas funcionales de los ajustes y nuevos desarrollos del Sistema de Información del Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - SIPNGRD a través del cual se realiza el seguimiento a dicho instrumento de planificación y se fomenta el desarrollo de capacidades mínimas en gestión del riesgo de sectores y territorios; 3) el levantamiento de información in situ, que permita el análisis y aplicación de criterios técnicos para la puesta en marcha del piloto a nivel territorial de la metodología existente de medición del impacto del PNGRD y de acuerdo con los resultados obtenidos realizar su ajuste y/o actualización; 4) el desarrollo de planes de trabajo con las entidades territoriales para asistirlas técnicamente en la apropiación de la metodología de evaluación de impacto del PNGRD, en la identificación y gestión de recursos para la financiación de proyectos estratégicos del PNGRD.

El desarrollo de estas jornadas de trabajo de forma presencial, garantiza que las autoridades locales, y especialmente los Consejos Departamentales y Municipales de Gestión del Riesgo de Desastres puedan participar sin las limitaciones causadas por las deficiencias en la conectividad y acceso óptimo a internet que aún persisten en algunas regiones del territorio nacional.

Así las cosas, resulta indispensable que sus colaboradores puedan desarrollar temporalmente determinadas actividades previstas para la ejecución del proyecto denominado "*Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD",* identificado con el Código BPIN 202300000000276 en lugares diferentes de la sede principal de la UNGRD situada en la ciudad de Bogotá D.C., para lo cual se requiere garantizar el rápido y eficiente desplazamiento de los mismos a los diferentes departamentos y municipios del territorio nacional; para lo cual, se hace necesario contar con tiquetes aéreos en rutas nacionales, servicios de asesoría y trámites conexos de este tipo de desplazamientos a través de un servicio que garantice efectividad y oportunidad en los viajes requeridos por la UNGRD, y que deberá ser prestado por una empresa especializada y autorizada para este tipo de servicios, que permita cumplir con los cronogramas previamente establecidos para ello.

Es de señalar que, la necesidad planteada se encuentra contemplada en el Plan Anual de Adquisiciones-PAA de la UNGRD para el primer semestre de la vigencia 2026.

b. Proyecto de inversión denominado "fortalecimiento de los procesos sociales de participación ciudadana, gestión de conocimientos y saberes y divulgación en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – Mapas Comunitarios"identificado con el Código BPIN 202300000000278

Los numerales 3, 4, 7, 10, 26 y 27 del artículo 4 de la Ley 1523 de 2012 establecen: "(…) 3. Amenaza: Peligro latente de que un evento físico de origen natural, causado o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para generar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como daños y pérdidas en bienes, infraestructura, medios de subsistencia, prestación de servicios y recursos ambientales. (…) 4. Análisis y evaluación del riesgo: Comprende la consideración de las causas y fuentes del riesgo, sus consecuencias y la probabilidad de ocurrencia, relacionando amenaza y vulnerabilidad de los elementos expuestos para determinar posibles efectos sociales, económicos y ambientales, así como los tipos de intervención requeridos. (…) 7. Conocimiento del riesgo: Proceso de la gestión del riesgo que incluye la identificación de escenarios, análisis y evaluación, monitoreo y seguimiento, así como la comunicación del riesgo para fortalecer la conciencia y apoyar los procesos de reducción y manejo de desastres. (…) 10. Exposición: Presencia de personas, medios de subsistencia, servicios ambientales, recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura susceptibles de ser afectados por una amenaza. (…) 26. Seguridad territorial: Sostenibilidad de las relaciones entre la dinámica de la naturaleza y las comunidades, incluyendo seguridad alimentaria, jurídica, económica, ecológica y social. (…) 27. Vulnerabilidad: Susceptibilidad o fragilidad física, económica, social, ambiental o institucional de una comunidad frente a un evento peligroso, que determina su predisposición a sufrir pérdidas o daños. (…)".

Con fundamento en lo anterior, la Política Pública de Gestión del Riesgo de Desastres reconoce el riesgo como un proceso social construido históricamente, en el cual interactúan factores naturales, sociales, culturales, económicos e institucionales, que inciden en los niveles de vulnerabilidad y en la capacidad de respuesta y recuperación de las comunidades. En este sentido, los desastres no se entienden exclusivamente como fenómenos naturales, sino como el resultado de la relación entre las dinámicas ecosistémicas y el modelo de desarrollo adoptado por la sociedad.

El territorio colombiano se encuentra expuesto a eventos de múltiples orígenes, entre ellos: i) hidrometeorológicos, tales como avenidas torrenciales, inundaciones, incendios forestales, ciclones tropicales y procesos erosivos; ii) geológicos, como actividad volcánica, movimientos en masa, sismos y tsunamis; y iii) tecnológicos, asociados a riesgos químicos, eléctricos, mecánicos y térmicos. La recurrencia de estos fenómenos, particularmente los de origen hidrometeorológico, exige el fortalecimiento permanente del proceso de conocimiento del riesgo y la articulación institucional y comunitaria en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – SNGRD.

Lo anterior obedece a que Colombia, por su ubicación geográfica, condiciones geológicas, riqueza hídrica, dinámicas de crecimiento urbano y variabilidad climática asociada a fenómenos como El Niño y La Niña, así como por su vulnerabilidad frente al cambio climático, se mantiene en exposición constante a eventos que demandan preparación continua, fortalecimiento de capacidades territoriales y consolidación de procesos de reducción del riesgo.

En concordancia con lo anterior, el informe de revisión de mitad de período del Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres (2023) recomienda fortalecer los sistemas de alerta temprana multiamenaza, desarrollar sistemas integrados de información para la gestión preventiva del riesgo, innovar en la comunicación del riesgo y promover equipos transdisciplinarios que articulen ciencia,

política y práctica. De igual manera, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 incorpora como eje transformador el ordenamiento del territorio alrededor del agua y la justicia ambiental, lo cual implica el fortalecimiento de estudios de riesgo con visión de cuenca y la incorporación efectiva de la gestión del riesgo en los instrumentos de planificación territorial.

En este contexto, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD, en su calidad de coordinadora del SNGRD, formuló el proyecto de inversión "**Fortalecimiento de los procesos sociales de participación ciudadana, gestión de conocimientos y saberes y divulgación en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres" – BPIN 202300000000278**, cuyo problema central corresponde a la debilidad de los actores territoriales del SNGRD para implementar procesos sociales de participación, gestión del conocimiento, saberes ancestrales y divulgación en la gestión del riesgo de desastres, lo cual limita el fortalecimiento de capacidades comunitarias y la apropiación social del conocimiento del riesgo.

En desarrollo del citado proyecto, para la vigencia 2026 se contempla la implementación del componente de Mapas Comunitarios, el cual prevé el acompañamiento técnico-social presencial en ochenta (80) territorios priorizados del territorio nacional, con el propósito de fortalecer capacidades territoriales, promover la participación comunitaria incidente, consolidar procesos de gestión del conocimiento del riesgo y mejorar la articulación entre comunidades, entidades territoriales y el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

Para el cumplimiento de estas acciones, el proyecto ha dispuesto una asignación presupuestal estimada de **CUARENTA Y SEIS MILLONES DE PESOS M/CTE ($46.000.000)**, destinada al cubrimiento de los desplazamientos aéreos requeridos por el equipo técnico, social, metodológico, de Sistemas de Información Geográfica, diseño, divulgación y componente jurídico, quienes deberán realizar acompañamientos territoriales, encuentros comunitarios, fortalecimiento institucional, validación metodológica y levantamiento de información en campo.

La naturaleza de la metodología de mapas comunitarios exige la presencia directa en los territorios, toda vez que se fundamenta en la construcción participativa con comunidades, actores sociales y Consejos Municipales de Gestión del Riesgo de Desastres (CMGRD), garantizando la aplicación del principio participativo consagrado en la Ley 1523 de 2012, el enfoque diferencial, la apropiación social del conocimiento y la incorporación efectiva de la gestión del riesgo en los instrumentos de planificación territorial. Lo anterior no puede ser suplido mediante herramientas virtuales, debido a las limitaciones de conectividad y acceso presentes en varios municipios priorizados.

En desarrollo del principio de planeación y con el fin de garantizar la idoneidad técnica, pertinencia metodológica y calidad en la ejecución del proyecto, se hace igualmente procedente contemplar la realización de **desplazamientos internacionales**, orientados a la socialización, validación e intercambio de experiencias, metodologías y buenas prácticas en materia de cartografía participativa y gestión comunitaria del riesgo de desastres. Estos espacios permiten la articulación con organismos multilaterales, entidades homólogas y redes especializadas, facilitando la transferencia efectiva de conocimiento, la actualización técnica del equipo ejecutor y la incorporación de estándares internacionales, en concordancia con los lineamientos del Marco de Sendai.

En este sentido, dichos desplazamientos constituyen una etapa dentro del proyecto necesaria, en tanto fortalecen el desarrollo metodológico del proyecto, permiten el contraste y validación de enfoques aplicados, y contribuyen al posicionamiento de las experiencias nacionales en escenarios de cooperación técnica internacional, no siendo sustituibles en igual medida por mecanismos virtuales.

En este sentido, la adecuada ejecución del proyecto requiere garantizar el desplazamiento oportuno del equipo técnico a los territorios focalizados, por lo cual se hace necesario adelantar la contratación del suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales, asegurando los principios de economía, eficiencia, transparencia y responsabilidad de la contratación estatal, conforme a la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y normas concordantes.

La contratación permitirá contar con un operador especializado que garantice el suministro oportuno, eficiente y continuo de tiquetes aéreos, así como la gestión integral de reservas, cambios, reprogramaciones y trámites conexos, facilitando el cumplimiento de los cronogramas institucionales, la optimización de los recursos públicos y el desarrollo efectivo de las funciones de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres – UNGRD, en su rol de coordinadora del SNGRD.

De acuerdo con lo expuesto y para la satisfacción de la necesidad referida, mediante Resolución No.0228 del trece (13) de marzo de 2026, se dio apertura al proceso de Subasta Inversa Electrónica No. FNGRD-UNGRD-SASI-001-2026, por la cual se publicó el Pliego de Condiciones definitivo junto con sus anexos, por valor de **MIL SEISCIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($1.679.670.800).** El día 09 de abril, se expidió adenda, a través de la cual se amplió el plazo para el cierre del proceso hasta el 14 de abril del 2026 a las 17:00.

Vencido el plazo de cierre del proceso, se evidenció que no se recibió ninguna oferta a través de la plataforma SECOP II, razón por la cual, se expidió y publicó la Resolución No.0341 del 20 abril de 2026, mediante la cual se declaró desierto el mencionado proceso de selección.

Pese a lo anterior, la necesidad técnica y operativa que motivó dicha contratación no solo persiste, sino que se ha vuelto crítica, toda vez que la ausencia de este soporte logístico compromete la capacidad de respuesta inmediata de la UNGRD ante situaciones de emergencia y desastre en el territorio nacional; por tanto, en estricto cumplimiento de los principios de eficacia y continuidad del servicio, resulta imperativo impulsar un nuevo proceso de selección que garantice la movilidad de los colaboradores del SNGRD, asegurando que la parálisis de un trámite contractual no se traduzca en una afectación a la misión institucional de salvaguardar la vida y la seguridad de la población colombiana.

En consecuencia, la contratación del suministro de tiquetes aéreos constituye una necesidad real, objetiva, verificable y directamente relacionada con el cumplimiento de las metas institucionales para la vigencia 2026, garantizando la presencia territorial de la entidad, el fortalecimiento de capacidades locales y la adecuada ejecución del proyecto de inversión. De acuerdo a la etapa de planificación se requieren 480 tiquetes aéreos, contabilizados trayectos de ida y vuelta, tres personas aproximadamente por trayecto, en los 80 territorios priorizados. Cabe resaltar que debido a las solicitudes de los territorios, comunidades del Sistema Nacional de gestión del Riesgo, es probable que esta cifra pueda aumentar.

Para llevar a cabo las funciones que corresponden a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, y de su rol preponderante en el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, así como la materialización de los proyectos de inversión descritos, resulta indispensable que sus colaboradores puedan desarrollar temporalmente las actividades requeridas en lugares diferentes de la sede principal situada en la ciudad de Bogotá D.C. y para ello se debe garantizar el rápido y eficiente desplazamiento de los mismos a los diferentes departamentos y municipios del territorio nacional; para lo cual, se hace necesario contar con tiquetes aéreos nacionales e internacionales, a través de un servicio que garantice efectividad y oportunidad en los viajes requeridos por la UNGRD, y que deberá ser prestado por una empresa especializada y autorizada para este tipo de servicios, que permita cumplir con los cronogramas previamente establecidos para el efecto.

En consecuencia, se configura la necesidad de contar con el suministro constante y eficaz de tiquetes aéreos para rutas nacionales e internacionales con el fin de garantizar la movilidad de los colaboradores del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres -SNGRD, con el objeto de:

a). Asegurar la capacidad de movilización constante y oportuna de los colaboradores del SNGRD para ejecutar sus procesos misionales de conocimiento, reducción y manejo de desastres, garantizar la presencia estatal en zonas de emergencia, brindar asistencia técnica en las regiones, cumplir con agendas de cooperación internacional y facilitar la articulación presencial del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD), incluyendo funcionarios y contratistas de la UNGRD/FNGRD, asi como demás integrantes del SNGRD.

b). Cumplir con los proyectos y las metas del Plan Nacional de Gestión del Riesgo del Desastres establecidas a corto, mediano y largo plazo a nivel nacional e internacional, que la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres -UNGRD- tiene a su cargo, ya sea como entidad responsable principal o como entidad participante dentro de un proyecto intersectorial, particularmente respecto de los siguientes:

- Proyecto de inversión denominado "*Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD",*identificado con el Código BPIN 202300000000276, de la Oficina Asesora de Planeación e Información.

- Proyecto de inversión denominado "*Fortalecimiento de los procesos sociales de participación ciudadana, gestión de conocimientos y saberes y divulgación en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – Mapas Comunitarios"* identificado con el Código BPIN 202300000000278, de la Subdirección para el Conocimiento del Riesgo.

Por lo demás, no se desconoce que el artículo 2.1.4.3.2.1 del Decreto 1600 de 2024 sobre la prevención de la corrupción en la contratación pública, determina que las entidades estatales tienen el deber de garantizar el fortalecimiento de los análisis del mercado para la fijación objetiva de precios, prohibiendo la realización de consultas cerradas y direccionadas a grupos reducidos de empresas, por lo que la herramienta de solicitud de información a proveedores, se constituye como un instrumento esencial dentro de la etapa de planeación contractual con el objeto de obtener información financiera objetiva, real y verificable.

No obstante, se advierte que para el análisis del mercado en el marco de un contrato de suministro de tiquetes aéreos, no es adecuado utilizar la herramienta de solicitud de información a proveedores, por las siguientes razones:

De acuerdo con el régimen tarifario vigente en Colombia, el valor de la intermediación para la expedición de tiquetes aéreos no es de libre fijación por parte de las agencias de viajes, sino que se encuentra regulado por la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).**

Específicamente, las Resoluciones No. 3596 de 2006 y No. 1507 de 2012 (y sus actualizaciones anuales mediante circulares de la Aerocivil que para el año 2026, corresponde a la Circular CP 002-26 de ANATO del 14 de enero del 2026) establecen el cobro obligatorio de una **Tarifa Administrativa** por cada tiquete expedido. Al ser un valor fijado por la autoridad regulatoria, este componente del costo no está sujeto a la dinámica de oferta y demanda ni a la competencia entre proveedores, lo que hace inoficioso realizar un sondeo de mercado para este rubro, que para la vigencia 2026, corresponde a los siguientes valores:

VALOR DE LA TARIFA	TARIFA ADMINISTRATIVA
Tarifa administrativa suministro de tiquete **a nivel nacional one way**	$54.383 (IVA incluido)
Tarifa administrativa suministro de tiquete **a nivel nacional round trip**	$98.770 (IVA incluido)
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** menor a 354 USD	USD 15
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** entre 355 a 590 USD	USD 28
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** entre 590 a 944 USD	USD 46
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** mayor a 944 USD	USD 95

Es importante precisar que la circular referida, indica que la tarifa administrativa de los trayectos internacionales, son antes de IVA.

Por otra parte, el mercado de transporte aéreo se caracteriza por una alta volatilidad, donde los precios de los tiquetes (tarifas aéreas) varían en tiempo real debido a sistemas de gestión de ingresos de las aerolíneas que ajustan precios según la demanda y cupos disponibles y a la variación en el precio del combustible y la tasa de cambio.

Debido a lo anterior, una solicitud de información o cotización enviada a proveedores en la etapa de planeación **no reflejaría el valor real que la entidad pagará al momento de la ejecución**. Las cotizaciones recibidas tendrían una validez de horas y serían inexactas para sustentar un presupuesto oficial a mediano o largo plazo.

En consecuencia, se debe optar por el análisis del histórico del consumo de la entidad en vigencias anteriores, que otorgará una estimación mucho más precisa del presupuesto. El estudio de mercado basado en el histórico de consumo, es la metodología más técnica y ajustada a la realidad para este proceso, toda vez que captura de manera integral el comportamiento del gasto institucional frente a un mercado de precios volátiles y un componente regulado por la autoridad aeronáutica, garantizando una estimación presupuestal acorde con las necesidades reales de la Entidad

Asi las cosas, con cargo al presupuesto de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, durante el periodo 2022 a 2025 se emitieron en total de 960 tiquetes, para un valor total de $ 668.401.585,20

Tabla No. 1 HISTÓRICO FACTURACIÓN TIQUETES AÉREOS 2021-2024 CON RECURSOS UNGRD

AÑO	TRIMESTRE	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
2022	PRIMER TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	SEGUNDO TRIMESTRE	54	$ 36.612.034,00	$ -	$ 36.612.034,00
	TERCER TRIMESTRE	150	$ 81.140.474,00	$ -	$ 81.140.474,00
	CUARTO TRIMESTRE	5	$ 2.124.899,00	$ -	$ 2.124.899,00
SUBTOTAL		209	$ 119.877.407,00	0	$ 119.877.407,00
2023	PRIMER TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	SEGUNDO TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	TERCER TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	CUARTO TRIMESTRE	72	$ 60.503.145,00	$ -	$ 60.503.145,00
SUBTOTAL		72	$ 60.503.145,00	0	$ 60.503.145,00

2024	PRIMER TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	SEGUNDO TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	TERCER TRIMESTRE	202	$ 137.813.681,50	$ -	$ 137.813.681,50
	CUARTO TRIMESTRE	312	$ 218.422.092,70	$ -	$ 218.422.092,70
SUBTOTAL		514	$ 356.235.774,20	0	$ 356.235.774,20
2025	PRIMER TRIMESTRE	0	$ -	$ -	$ -
	SEGUNDO TRIMESTRE	40	$ 27.401.668,00	$ -	$ 27.401.668,00
	TERCER TRIMESTRE	102	$ 84.789.680,00	$ -	$ 84.789.680,00
	CUARTO TRIMESTRE	23	$ 19.593.911,00	$ -	$ 19.593.911,00
SUBTOTAL		165	$ 131.785.259,00	$ -	$ 131.785.259,00

PERIODO FACTURADO		DETALLE EJECUCIÓN			
AÑO	TRIMESTRE	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
SUBTOTAL 2025		165	$ 131.785.259,00	$ -	$ 131.785.259,00
Total UNGRD 2022 - 2025		960	$ 668.401.585,20	$ -	$ 668.401.585,20
PROMEDIO (2022, 23, 24, 25)		240	$ 167.100.396,30	$ -	$ 167.100.396,30

Con cargo al presupuesto del Fondo Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres -FNGRD-, durante el periodo comprendido entre el 2022 al 2025, se emitieron en total 11.763 tiquetes, para un valor que asciende a la suma de $8.158.796.532,82**,** de acuerdo a como se discrimina a continuación:

Tabla No. 2 HISTÓRICO FACTURACIÓN TIQUETES AÉREOS 2022-2025 CON RECURSOS FNGRD

AÑO	TRIMESTRE	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
2022	PRIMER TRIMESTRE	727	$ 336.016.359,00	$ 10.342.393,00	$ 346.358.752,00
	SEGUNDO TRIMESTRE	792	$ 315.957.534,00	$ 9.485.520,00	$ 325.443.054,00
	TERCER TRIMESTRE	453	$ 290.785.091,00		$ 290.785.091,00
	CUARTO TRIMESTRE	408	$ 216.344.325,00		$ 216.344.325,00
SUBTOTAL		2380	$ 1.159.103.309,00	$ 19.827.913,00	$ 1.178.931.222,00
2023	PRIMER TRIMESTRE	410	$ 272.531.572,00	$ 28.817.988,00	$ 301.349.560,00
	SEGUNDO TRIMESTRE	319	$ 201.523.916,00		$ 201.523.916,00
	TERCER TRIMESTRE	813	$ 566.393.623,00		$ 566.393.623,00
	CUARTO TRIMESTRE	1190	$ 823.192.256,00		$ 823.192.256,00
SUBTOTAL		2732	$ 1.863.641.367,00	$ 28.817.988,00	$ 1.892.459.355,00
2024	PRIMER TRIMESTRE	838	$ 504.798.942,00		$ 504.798.942,00
	SEGUNDO TRIMESTRE	527	$ 307.623.319,90	$ 12.719.672,00	$ 320.342.991,90
	TERCER TRIMESTRE	521	$ 360.363.800,20	$ 5.780.348,70	$ 366.144.148,90

	CUARTO TRIMESTRE	955	$ 724.309.022,55		$ 724.309.022,55
SUBTOTAL		2841	$ 1.897.095.084,65	$ 18.500.020,70	$ 1.915.595.105,35
2025	PRIMER TRIMESTRE	68	$ 47.261.969,00		$ 47.261.969,00
	SEGUNDO TRIMESTRE	1083	$ 813.410.996,00	$ 44.091.496,00	$ 857.502.492,00
	TERCER TRIMESTRE	1196	$ 936.291.451,77	$ 46.514.616,00	$ 982.806.067,77
	CUARTO TRIMESTRE	1463	$ 1.189.647.574,70	$ 94.592.747,00	$ 1.284.240.321,70
SUBTOTAL		3810	$ 2.986.611.991,47	$ 185.198.859,00	$ 3.171.810.850,47

PERIODO FACTURADO		DETALLE EJECUCIÓN			
AÑO	TRIMESTRE	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
SUBTOTAL		3810	$ 2.986.611.991,47	$ 185.198.859,00	$ 3.171.810.850,47
Total FONDO 2022 a 2025		11763	$ 7.906.451.752,12	$ 252.344.780,70	$ 8.158.796.532,82
Total FONDO 2022 a 2025		2940,75	$ 1.976.612.938,03	$ 63.086.195,18	$ 2.039.699.133,21

Entre las vigencias 2022 y 2025 se evidencia un crecimiento sostenido en la emisión de tiquetes y en la ejecución presupuestal asociada, pasando de 2.380 tiquetes y una ejecución de $1.178,9 millones en 2022 a 3.810 tiquetes y $3.171,8 millones en 2025, lo que representa un incremento significativo tanto en volumen de desplazamientos como en gasto institucional. Mientras que 2022 reflejó un comportamiento de contención y reducción progresiva del gasto trimestral, durante 2023 y 2024 se observó una recuperación y estabilización operativa, con mayores niveles de movilidad y ejecución financiera. El año 2025 presentó el mayor crecimiento del periodo, impulsado principalmente por el aumento de viajes nacionales e internacionales, especialmente en el cuarto trimestre, donde se registró la mayor ejecución histórica. Asimismo, el costo promedio por tiquete aumentó considerablemente entre 2022 y 2025, pasando aproximadamente de $495 mil a $832 mil por viaje, lo que sugiere un efecto combinado entre el incremento de tarifas aéreas, mayores desplazamientos estratégicos y una mayor participación de trayectos internacionales. En términos generales, el comportamiento analizado evidencia una

expansión de las actividades institucionales y una mayor presión presupuestal sobre el rubro de tiquetes, haciendo necesario fortalecer mecanismos de planeación, control y optimización del gasto.

Con lo anterior se evidencia lo siguiente:

2023 a 2024: se observó un incremento 623 tiquetes emitidos entre las vigencias 2023 y 2024 con un porcentaje de crecimiento del 19%, que pudo haberse visto reflejado por un cambio estratégico o un aumento en las actividades. Igualmente se observa un incremento porcentual:

UNIDAD + FONDO	TIQUETES EMITIDOS NACIONALES	TIQUETES EMITIDOS INTERNACIONALES	TOTAL, TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
año 2023	2722	10	2732	$ 1.863.641.367,00	$ 28.817.988,00	$ 1.892.459.355,00
año 2024	3351	4	3355	$ 2.253.330.858,85	$ 18.500.020,70	$ 2.271.830.879,55
Diferencia 2023 - 2024			623			$ 379.371.524,55

2024 a 2025:

FONDO	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO
año 2024	514	$ 356.235.774,20	$ -	$ 356.235.774,20
año 2025	165	$ 131.785.259,00	$ -	$ 131.785.259,00
Diferencia 2024 - 2025	109	$ 33.453.717,65	-$ 10.317.967,30	$ 23.135.750,35
Diferencia porcentual	-67,90%	-63,01%		-63,01%

UNIDAD	TOTAL TIQUETES EMITIDOS	VALOR EJECUTADO TIQUETES NACIONALES	VALOR EJECUTADO TIQUETES INTERNACIONALES	VALOR TOTAL EJECUTADO

año 2024	2841	$ 1.897.095.084,65	$ 18.500.020,70	$ 1.915.595.105,35
año 2025	3810	$ 2.986.611.991,47	$ 185.198.859,00	$ 3.171.810.850,47
Diferencia 2024 - 2025	969	$ 1.089.516.906,82	$ 166.698.838,30	$ 1.256.215.745,12
Diferencia porcentual	25,43%	36,48%		39,61%

Al revisar el comparativo de la cantidad de tiquetes emitidos en la vigencia 2024 Vs. La vigencia 2025, se evidenció un incremento del 18,48% (pasando de 3.355 tiquetes en 2024 a 3.975 tiquetes en 2025 con una diferencia de 620 tiquetes). Por otro lado, se observó una diferencia de $1.031.765.229,92 (45,42%) entre las dos vigencias, siendo $2.271.830.879,55 el valor de los recursos utilizados durante la vigencia 2024 y $3.303.596.109,47 el valor de la vigencia 2025

Resulta oportuno destacar que si bien el costo promedio de los tiquetes aéreos durante el periodo comprendido entre 2022-2025, incluye los costos directos e indirectos, garantías, tarifas administrativas y demás contribuciones, para efectos de la estimación del costo para el año 2026, debe tenerse en cuenta que la variación del costo de los mismos es fluctuante, y para ello debe incluirse en dicha estimación del 4.34% de la tarifa administrativa en ONE WAY y del 4.27% en ROUND TRIP. Adicionalmente debe tenerse en cuenta el promedio de incremento entre el año 2023 y 2025 tuvo una diferencia de $ 1.411.136.754 con un incremento porcentual del 57%

Tarifa	2025	2026	Incremento	% Incremento
ONE WAY	52.122	54.383	2.261	4.34%
ROUND TRIP	94.724	98.770	4.046	4.27%

Entre otros factores a tener en cuenta que pueden generar aumentos significativos en el costo de los tiquetes, se encuentran: **Situaciones Medioambientales**: Inicio inusual de temporada de lluvias. A diferencia del patrón seco habitual de inicio de año, el 2026 comenzó con precipitaciones por encima de lo normal en las regiones Caribe y Andina. Esto se debe a la llegada de sucesivos frentes fríos y la influencia de la onda Madden-Julian, que han aumentado las lluvias incluso antes de la temporada oficial. Se pronostica un aumento significativo de las lluvias para abril y mayo, en donde se espera especial atención en el departamento de Putumayo, donde se esperan excesos de precipitación de entre el 40% y el 50% por encima de los promedios históricos *(Documento: Predicción Climática Mensual / Boletín Agroclimático. IDEAM. Vigencia: Pronóstico para el primer semestre de 2026*). **Eventos Políticos**.Elecciones Presidenciales (31 de mayo y 21 de junio): Estos meses presentarán la mayor saturación de vuelos nacionales. La UNGRD, por su rol, debe mantener presencia en territorio, compitiendo por disponibilidad con el despliegue de seguridad y logística electoral. **Factores Económicos**: Salario Mínimo: Con un incremento del salario mínimo que ha impactado la estructura de costos de servicios en 2026 y una inflación proyectada por encima del 5% - 6%, las aerolíneas han ajustado sus tarifas base. Precio del Combustible (Jet A1): La volatilidad del petróleo y la menor

producción local de gas (que afecta los costos energéticos generales) mantienen altos los recargos por combustible.

En ese sentido, se concluye que para la satisfacción de la necesidad precitada, se cuenta con el presupuesto correspondiente a **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800),** incluido IVA, tarifas y demás costos a que haya lugar, el cual se dividirá de la siguiente manera:

a. Para la satisfacción de la necesidad de la UNGRD se cuenta con un presupuesto establecido para los proyectos de inversión por la suma total equivalente a **DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($277.680.800)**, incluido IVA, tarifas y demás costos a que haya lugar, bajo los lineamientos de austeridad del gasto, establecidos por el gobierno, el cual, se ejecutará a monto agotable hasta **veintitrés (23) de noviembre de 2026.**

Fuente	Estimación Presupuesto
Proyecto de inversión denominado "*Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD",*identificado con el Código BPIN 202300000000276, de la Oficina Asesora de Planeación e Información.	$ 231.680.800
Proyecto de inversión denominado "*Fortalecimiento de los procesos sociales de participación ciudadana, gestión de conocimientos y saberes y divulgación en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – Mapas Comunitarios"* identificado con el Código BPIN 202300000000278, de la Subdirección para el Conocimiento del Riesgo	$ 46.000.000
Total Presupuesto UNGRD	**$ 277.680.800**

b. Para la satisfacción de la necesidad del FNGRD, se cuenta con el presupuesto correspondiente **DOS MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA MIL PESOS M/CTE ($2.347.990.000)**, incluido IVA, tarifas y demás costos a que haya lugar, bajo los lineamientos de austeridad del gasto, establecidos por el Gobierno Nacional, el cual se ejecutará hasta por doce (12) meses contados a partir de la fecha del acta de inicio o hasta agotar recursos, lo primero que ocurra en el tiempo.

Fuente	Estimación Presupuesto
Fondo Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres	$ 1.347.990.000
Fondo Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres	$1.000.000.000
Total Presupuesto FNGRD	**$ 2.347.990.000**

Teniendo en cuenta la necesidad y la proyección anteriormente establecida, es necesario iniciar un proceso de contratación que asegure el suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales que demande la UNGRD/FNGRD, en atención a la necesidad previamente expuesta.

Dada la necesidad de garantizar el desplazamiento de los colaboradores del SNGRD a los territorios, se hace necesario contar con la disposición de expedir tiquetes aéreos de manera permanente las 24 horas del día, los siete días de la semana con sus correspondientes servicios de asesoría y trámites conexos para garantizar los desplazamientos y contar con un servicio que garantice la efectividad y oportunidad en los viajes requeridos por la UNGRD/FNGRD.

3. OBJETO A CONTRATAR:

Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para los colaboradores del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres -SNGRD-

4. ASPECTOS GENERALES:

El objeto contractual del presente proceso corresponde al sector terciario de la economía colombiana, específicamente al subsector de transporte aéreo y servicios de intermediación turística. Este subsector comprende la prestación de servicios especializados de movilidad aérea de personas, ejecutados a través de intermediarios autorizados —agencias de viajes acreditadas— que operan bajo los estándares internacionales de la industria de la aviación civil.

El transporte aéreo constituye un factor estratégico para la integración territorial de Colombia, dada su geografía diversa y las limitaciones del transporte terrestre en múltiples regiones del país. Para muchos municipios priorizados en la política de gestión del riesgo de desastres, la vía aérea representa el único medio de acceso oportuno y seguro, lo que convierte a este servicio en un insumo crítico para la misionalidad de entidades como la UNGRD.

Dinámica y comportamiento del mercado aeronáutico colombiano

El mercado de transporte aéreo en Colombia ha registrado un crecimiento sostenido y sin precedentes en los últimos años. La evolución anual del tráfico de pasajeros en los aeropuertos del país fue la

siguiente: 48,07 millones en 2022; 49,46 millones en 2023; 56,57 millones en 2024; y 57,52 millones en 2025, según datos de la Aeronáutica Civil. Entre 2022 y 2025 se registraron incrementos acumulados de hasta el 19,7%[1].

Durante 2024, los vuelos domésticos movilizaron a 33,3 millones de personas —un aumento del 12,1%— mientras que el tráfico internacional alcanzó los 23,2 millones de pasajeros, con un crecimiento del 17,8% frente a 2023. En 2025 se movilizaron 32,86 millones de pasajeros en vuelos nacionales y 24,66 millones en rutas internacionales[2].

Este comportamiento posiciona a Colombia como uno de los principales mercados de aviación en América Latina y tiene implicaciones directas sobre la disponibilidad de sillas, la competencia tarifaria y la oferta de intermediarios capacitados para gestionar las necesidades de desplazamiento de entidades públicas.

Estructura del mercado: aerolíneas y concentración

En enero de 2026, siete aerolíneas operaban en el mercado nacional, siendo Avianca la compañía con mayor participación al concentrar el 43% de las frecuencias semanales. La red aérea doméstica alcanza 232 rutas que conectan 61 ciudades.[3]

En cuanto a la distribución de slots en el aeropuerto El Dorado, Avianca concentra más del 50%, mientras que LATAM Airlines Colombia cuenta con el 21,49%. JetSmart, que ingresó al mercado doméstico en marzo de 2024, logró al cierre de ese año una participación del 9% y se posiciona como el tercer operador doméstico, con un 23% del mercado en Medellín.[4]

En materia de conectividad internacional, en enero de 2026 se registraron 1.564 frecuencias aéreas directas semanales, conectando a Colombia con 30 países a través de 116 rutas internacionales. Más de 35 aerolíneas internacionales operan vuelos regulares de pasajeros hacia y desde Colombia[5].

Esta estructura de mercado —con alta concentración en pocos operadores nacionales y participación creciente de aerolíneas de bajo costo— incide directamente en la variabilidad tarifaria y en la necesidad de contar con un intermediario con acceso a múltiples canales de distribución (GDS) para asegurar las mejores condiciones disponibles

Comportamiento tarifario y factores de variación de precios

Las tarifas aéreas en Colombia se rigen por un modelo de **libertad tarifaria** supervisada por la Aeronáutica Civil, donde es el mercado el que determina los precios. Los costos de operación de las aerolíneas son principalmente en moneda extranjera (dólares o euros), y las compañías están sujetas a una alta estacionalidad, lo que genera diferencias significativas de precio entre temporadas de alta y

[1] https://www.elcolombiano.com/negocios/transporte-aereo-colombia-record-211-millones-pasajeros-2022-2025-OA33225586
[2] https://www.elcolombiano.com/negocios/transporte-aereo-en-colombia-alcanza-cifras-record-en-pasajeros-y-carga-2024-DO26393055
[3] https://anato.org/noticias/la-conectividad-aerea-nacional-incremento-mas-de-45-en-enero-2026/
[4] https://www.valoraanalitik.com/asi-terminaron-las-ganancias-de-aerolineas-en-2024/
[5] https://anato.org/noticias/la-conectividad-aerea-nacional-incremento-mas-de-45-en-enero-2026/

baja demanda. Estos factores han llevado a la adopción del sistema de multitarifas o "familias tarifarias" con servicios diferenciados.[6]

Los principales factores que inciden en la variación de las tarifas aéreas son:

- **Precio del combustible (Jet A1):** La volatilidad de los precios del petróleo impacta directamente los recargos operativos de las aerolíneas.
- **Tasa de cambio:** Al operar con costos en dólares o euros, las fluctuaciones cambiarias se trasladan a las tarifas.
- **Estacionalidad y demanda:** Los periodos vacacionales, festividades y eventos nacionales (como procesos electorales) generan aumentos significativos de precios por alta demanda y menor disponibilidad.
- **Nivel de competencia:** La llegada de JetSmart al mercado doméstico en 2024, junto con condiciones cambiarias más estables, contribuyó a reducir el precio promedio de las rutas más populares.
- **Disponibilidad de flota:** Eventos técnicos como la revisión masiva de aeronaves A320 ordenada por Airbus generaron aumentos del costo promedio de vuelos hacia Bogotá de hasta el 20,5%, evidenciando la sensibilidad del mercado ante reducciones temporales de capacidad operativa.
- **Salida de operadores:** La salida de Spirit Airlines del mercado redujo la oferta de bajo costo en rutas clave entre Colombia, Estados Unidos y el Caribe, lo que puede reflejarse en menor disponibilidad de sillas y presión al alza en las tarifas.[7]

Rol de los intermediarios: agencias de viajes y sistemas GDS

Las agencias de viajes acreditadas cumplen una función esencial en la cadena de distribución de tiquetes aéreos, al actuar como intermediarios especializados entre las entidades contratantes y las aerolíneas. Para las entidades públicas, la contratación a través de agencias acreditadas garantiza trazabilidad, control y eficiencia en el proceso de adquisición.

Los intermediarios autorizados operan a través de Sistemas de Distribución Global (GDS), plataformas tecnológicas que permiten visualizar y comparar en tiempo real la disponibilidad de tiquetes de múltiples aerolíneas, optimizando la selección de tarifas y rutas. Las transacciones realizadas a través de los GDS son consolidadas por IATA mediante el sistema BSP (Billing and Settlement Plan), que centraliza la facturación entre agencias y aerolíneas, garantizando la trazabilidad de cada operación.

La acreditación IATA es el estándar de calidad y confianza internacional otorgado a las agencias que cumplen criterios estrictos, entre ellos: estabilidad financiera demostrada mediante estados financieros auditados, personal capacitado y con experiencia comprobable, seguro de responsabilidad civil, cumplimiento de normas y políticas IATA para la emisión de boletos, y una infraestructura física

[6] https://www.portafolio.co/economia/asi-se-fijan-los-precios-de-los-tiquetes-aereos-en-colombia-530779
[7] https://www.eltiempo.com/economia/sectores/colombia-y-el-golpe-al-sector-aereo-los-impuestos-costos-y-la-salida-de-spirit-airlines-presionan-el-valor-de-los-tiquetes-3553072

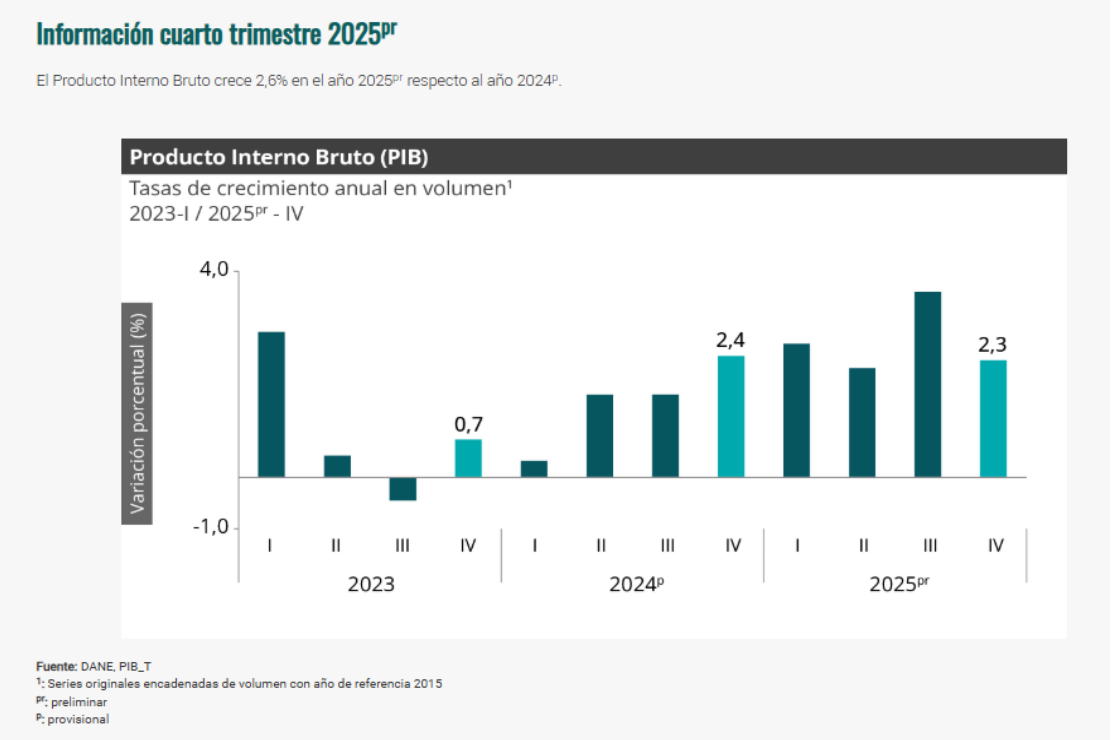
adecuada. Dicha acreditación permite a las agencias emitir boletos aéreos directamente y acceder a la red global de aerolíneas.[8]

Para los procesos de contratación pública de tiquetes aéreos, es requisito habitual que los proveedores acrediten licencia de funcionamiento IATA y licencia de funcionamiento ANATO, como garantía de idoneidad técnica y legal para prestar el servicio.[9]

5. CONTEXTO ECONÓMICO:

EL PRODUCTO INTERNO BRUTO -PIB DE COLOMBIA[10]

En el cuarto trimestre de 2025pr, El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025 respecto al año 2024



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

[8] https://innovatur.es/requisitos-para-obtener-acreditacion-iata/
[9] https://transparenciacolombia.org.co/agencia-de-viajes-2/
[10] Producto Interno Bruto (PIB) nacional trimestral, Información actualizada el 16 de febrero de 2026. Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB_T) IV trimestre de 2025 preliminar. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Bogotá D.C., Colombia. https://www.dane.gov.co/

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 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 4,5% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p. 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 4,8% (contribuye 0,9 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 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,1%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 4,6%.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 1,6%.
- Explotación de minas y canteras crece 1,2%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025^{pr}

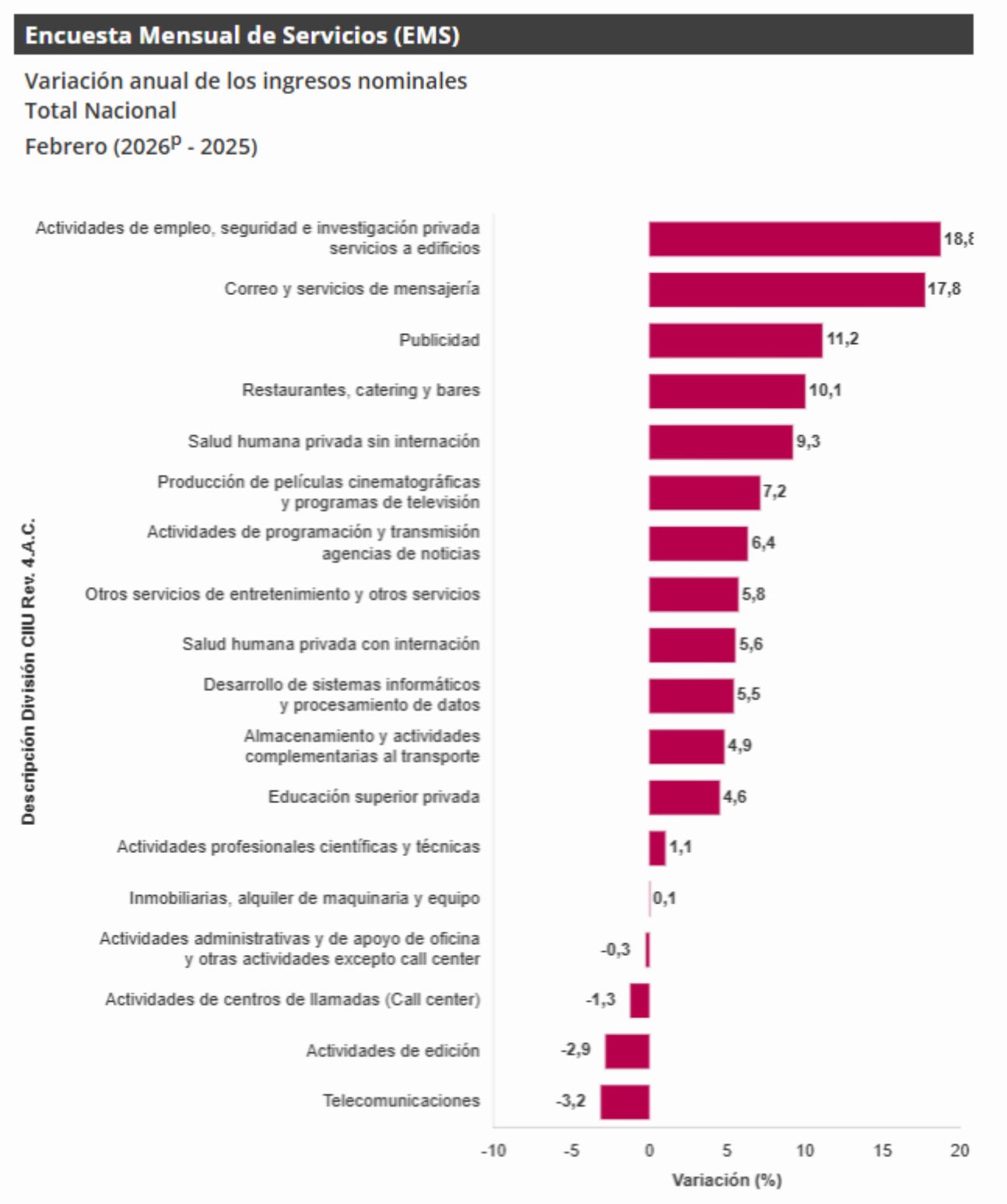
Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025^{pr}/ 2024^{p}	2025^{pr}-IV / 2024^{p}-IV	2025^{pr}-IV / 2025^{pr}-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas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

Fuente: DANE, PIB_T

Encuesta Mensual de Servicios (EMS)[11]

En febrero de 2026, catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con febrero de 2025:

[11] Encuesta Mensual de Servicios (EMS) 13 de febrero 2026, Boletín técnico Encuesta Mensual de Servicios (EMS) agosto de 2025, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Bogotá D.C., Colombia. https://www.dane.gov.co/


Encuesta Mensual de Servicios (EMS)
Variación anual de los ingresos nominales
Total Nacional
Febrero (2026P - 2025)
Actividades de empleo, seguridad e investigación privada servicios a edificios
18,8
Correo y servicios de mensajería
17,8
Publicidad
11,2
Restaurantes, catering y bares
10,1
Salud humana privada sin internación
9,3
Producción de películas cinematográficas y programas de televisión
7,2
Actividades de programación y transmisión agencias de noticias
6,4
Otros servicios de entretenimiento y otros servicios
5,8
Salud humana privada con internación
5,6
Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos
5,5
Almacenamiento y actividades complementarias al transporte
4,9
Educación superior privada
4,6
Actividades profesionales científicas y técnicas
1,1
Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo
0,1
Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades excepto call center
-0,3
Actividades de centros de llamadas (Call center)
-1,3
Actividades de edición
-2,9
Telecomunicaciones
-3,2
Descripción División CIIU Rev. 4.A.C.
-10
-5
0
5
10
15
20
Variación (%)

Variación anual de los ingresos nominales y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios (febrero 2026p / febrero 2025)

En febrero de 2026, catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con febrero de 2025.

Tabla 1. Variación anual de los ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios
Total nacional
Febrero 2026ᵖ / febrero 2025

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Ingresos nominales	Ingresos por servicios	Venta de Mercancías	Otros Ingresos
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)		
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	4,9	4,3	-0,0	0,6
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	17,8	17,6	-0,0	0,2
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	10,1	8,5	1,5	0,1
J	Divsión 58	Actividades de edición	-2,9	-1,2	-1,4	-0,3
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	7,2	3,2	2,8	1,2
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	6,4	0,2	0,1	6,1
J	División 61	Telecomunicaciones	-3,2	0,4	-3,5	-0,1
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	5,5	4,7	0,8	-0,0
LN	Sección L. División 68 Sección N. Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	0,1	1,1	-1,2	0,2
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	1,1	1,5	-0,4	-0,1
M	Clase 7310	Publicidad	11,2	10,9	0,3	0,1
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	18,8	18,8	0,0	-0,0
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-1,3	-1,4	0,0	0,1
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	-0,3	-0,1	0,0	-0,2
P	Grupo 854	Educación superior privada	4,6	4,2	0,1	0,3
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	5,6	5,6	-0,1	0,1
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	9,3	7,8	1,7	-0,1
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	5,8	4,5	2,4	-1,0

Fuente: DANE, EMS.
ᵖ Cifra provisional
(PP) Puntos porcentuales
Nota: por aproximación decimal, se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total.

Cuentas Nacionales Coyunturales[12]

Actividades profesionales, científicas y técnicas

Para el año 2025pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,3%, respecto al año 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,1%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,6%.

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

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,3%
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,6%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 0,4%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 0,1%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,7%.

[12] Producto Interno Bruto (PIB) nacional trimestral, Información actualizada el 15 de agosto de 2025. Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB_T) II trimestre de 2025 preliminar. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Bogotá D.C., Colombia. https://www.dane.gov.co/

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y tecnicas[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Cuarto trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025[pr] / 2024[p]	2025[pr]-IV / 2024[p]-IV	2025[pr]-IV / 2025[pr]-III
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,1	1,3	0,1
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,6	1,6	0,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**1,3**	**1,5**	**0,4**

Fuente: DANE,PIB_T
[pr]preliminar
[p]provisional
[1]Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Administración pública y defensa

Para el año 2025pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5%, respecto al año 2024p . Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 6,2%.
- Educación crece 4,4%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,5%.

En el cuarto trimestre de 2025pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p . Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 8,6%.
- Educación crece 1,9%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,9%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece en 0,2%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 2,8%.
- Educación decrece 1,5%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 0,3%.

Tabla 12. Administración pública y defensa[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Cuarto trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025[pr] / 2024[p]	2025[pr]-IV / 2024[p]-IV	2025[pr]-IV / 2025[pr]-III
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	6,2	8,6	2,8
Educación	4,4	1,9	-1,5
Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales	2,5	2,9	0,3
Administración pública y defensa[1]	**4,5**	**4,8**	**0,2**

Fuente: DANE, PIB_T

[pr]preliminar

[p]provisional

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

[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

Mercado Laboral[13]

En marzo de 2026, la Tasa de Desocupación nacional fue del 8,8%, 0,8 p.p. por debajo del mismo periodo de 2025, siendo la tasa más baja para un marzo desde el 2001.

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO), Tasa de Desocupación (TD) y Tasa de subocupación (TS)
Marzo (2025-2026)

Tasas (%)	Total Nacional		Total 13 ciudades y áreas metropolitanas	
	Marzo 2025	Marzo 2026	Marzo 2025	Marzo 2026
TGP	64,7	**65,0**	67,4	**67,1**
TO	58,5	**59,3**	61,1	**60,8**
TD	9,6	**8,8***	9,3	**9,4**
TS	7,3	**6,2***	7,0	**5,8***

Fuente: DANE, GEIH.
* Variación estadísticamente significativa.
Notas:
• 13 ciudades y áreas metropolitanas incluye Bogotá D.C., Medellín A.M., Cali A.M., Barranquilla A.M., Bucaramanga A.M., Manizales A.M., Pereira A.M., Cúcuta A.M., Pasto, Ibagué, Montería, Cartagena y Villavicencio.
• Datos expandidos con proyecciones de población elaboradas con base en los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018.

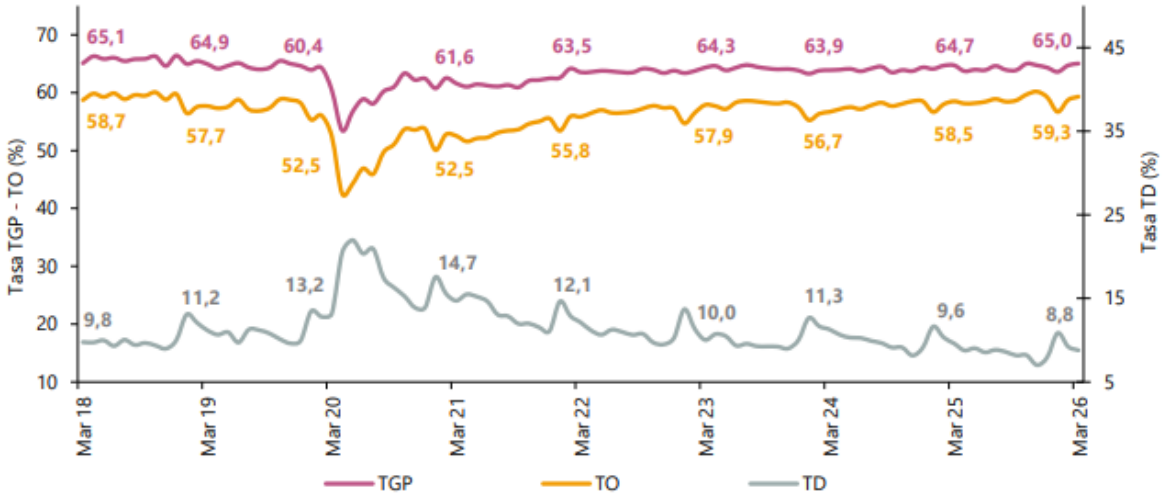
En marzo de 2026, la tasa de desocupación en el total nacional fue de 8,8% y para el total 13 ciudades y áreas metropolitanas fue de 9,4%

Total, nacional mensual

Para marzo de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 0,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (9,6%). La tasa global de participación se ubicó en 65,0% y la tasa de ocupación en 59,3%, en marzo de 2025 estas tasas fueron 64,7% y 58,5%, respectivamente.

[13] Mercado Laboral, Información septiembre 2025. Boletín técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), Principales indicadores del mercado laboral 30 de septiembre de 2025. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Bogotá D.C., Colombia. https://www.dane.gov.co/.

Gráfico 2. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Marzo (2018 - 2026)



Fuente: DANE, GEIH.
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Población ocupada según rama de actividad, mes agosto 2025

En marzo de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.352 mil personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (1,6 puntos porcentuales); Actividades financieras y de seguros (1,0 puntos porcentuales) y Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ (0,5 puntos porcentuales).

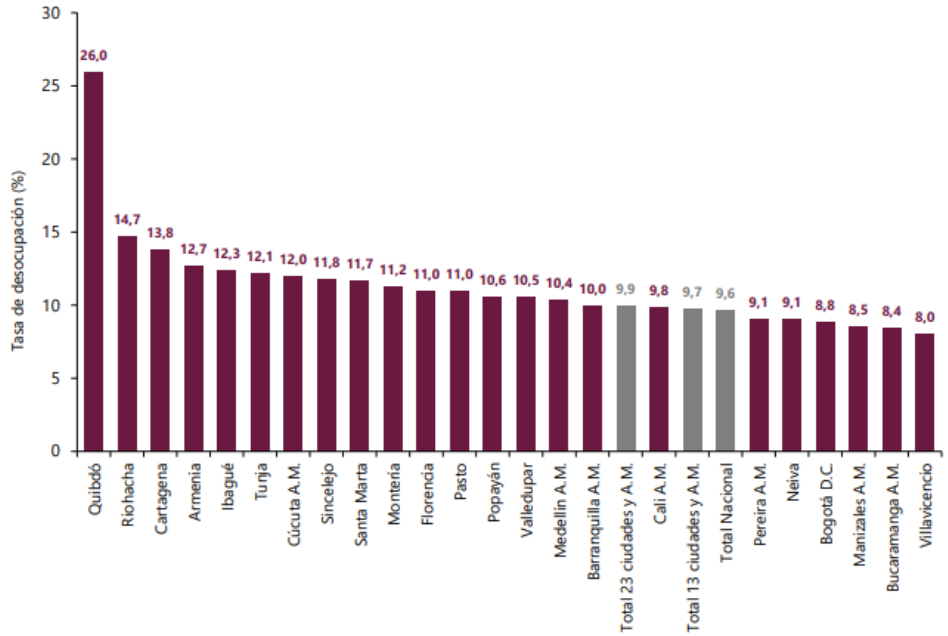
Rama de actividad	Total nacional				
	Marzo 2025	Marzo 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.702**	**24.352**	**100**	**650**	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.659	3.028	12,4	369	1,6
Actividades financieras y de seguros	319	559	2,3	239	1,0
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	583	708	2,9	125	0,5
Comercio y reparación de vehículos	4.179	4.284	17,6	106	0,4
Construcción	1.662	1.744	7,2	82	0,3
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.778	1.844	7,6	67	0,3
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.987	2.027	8,3	40	0,2
Alojamiento y servicios de comida	1.723	1.753	7,2	30	0,1
Actividades inmobiliarias	328	332	1,4	4	0,0
Transporte y almacenamiento	1.770	1.769	7,3	0	0,0
Información y comunicaciones	407	402	1,7	-4	0,0
Industrias manufactureras	2.623	2.457	10,1	-166	-0,7
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.685	3.443	14,1	-242	-1,0

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

Ranking de ciudades según tasa de desocupación, trimestre móvil junio - agosto 2025

Para el trimestre enero - marzo 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (26,0%), Riohacha (14,7%) y Cartagena (13,8%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Manizales A.M. (8,5%), Bucaramanga A.M. (8,4%) y Villavicencio (8,0%).

Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Enero - marzo 2026



Fuente: DANE, GEIH.
A.M.: área metropolitana

Índice de Precios al Consumidor - IPC[14]

En marzo de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,78%, la variación año corrido fue 3,07% y la anual 5,56%.

En marzo de 2026 la variación anual del IPC fue 5,56%, es decir, 0,47 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,09%.

El comportamiento mensual del IPC total en marzo de 2026 (0,78%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Información y comunicación (2,96%) y Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%).

[14] Índice de precios al consumidor (IPC). Boletín técnico 6 de febrero de 2026. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Bogotá D.C., Colombia. https://www.dane.gov.co/. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica

Variación mensual, año corrido y anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC)
Total, nacional
2025 - 2026 (marzo)

IPC	Marzo					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,52	**0,78**	2,62	**3,07**	5,09	**5,56**

Fuente: DANE, IPC.

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con febrero de 2026, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Información y comunicación (2,96%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%), Salud (1,06%), Bienes y servicios diversos (0,95%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,90%), Recreación y cultura (0,88%), Restaurantes y hoteles (0,86%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,85%). Por debajo se ubicaron: Prendas de vestir y calzado (0,19%), Educación (0,17%), Transporte (-0,22%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,37%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Marzo 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Información y comunicación	4,33	-0,20	-0,01	2,96	0,07
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,86	0,16	1,27	0,24
Salud	1,71	1,01	0,02	1,06	0,02
Bienes y servicios diversos	5,36	0,34	0,02	0,95	0,05
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,42	0,02	0,90	0,04
Recreación y cultura	3,79	0,19	0,01	0,88	0,03
Restaurantes y hoteles	9,43	0,57	0,06	0,86	0,10
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,56	0,17	0,85	0,26
TOTAL	100,00	0,52	0,52	0,78	0,78
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,18	0,01	0,19	0,01
Educación	4,41	0,08	0,00	0,17	0,01
Transporte	12,93	0,41	0,06	-0,22	-0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,57	0,01	-0,37	-0,01

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

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,78%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles y Información y comunicación, las cuales aportaron 0,67 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el año corrido

En marzo de 2026 en comparación con diciembre de 2025, la variación de las subclases que más aportaron al acumulado del primer trimestre fueron: transporte urbano (9,89%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (5,57%), frutas frescas (14,64%), arriendo imputado (1,39%), arriendo efectivo (1,41%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (4,89%), carne de res y derivados (4,68%), servicio doméstico (10,52%), tomate (53,83%) y educación preescolar y básica primaria (6,07%). Con contribución negativa a la variación se ubicaron: combustibles para vehículos (-4,55%), dulces, confites, caramelos, bombones, chocolatinas, chicles, masmelos, cocadas para consumo en el hogar (-15,30%), arroz (-1,86%), vehículo particular nuevo o usado (-0,65%) y paquetes turísticos completos (-1,96%).

Cuadro 4. IPC Variación y contribución año corrido
Por principales subclases
Marzo 2026

Subclases	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Transporte urbano	9,89	0,47
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	5,57	0,43
Frutas frescas	14,64	0,19
Arriendo imputado	1,39	0,18
Arriendo efectivo	1,41	0,13
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	4,89	0,12
Carne de res y derivados	4,68	0,12
Servicio doméstico	10,52	0,11
Tomate	53,83	0,10
Educación preescolar y básica primaria	6,07	0,09

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

EXPORTACIONES

Para el año 2025pr, las exportaciones crecen 1,8%, respecto al año 2024p . En el cuarto trimestre de 2025pr, las exportaciones crecen 1,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p . Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las exportaciones crecen 1,2%, respecto al trimestre inmediatamente anterior (ver tabla 17).

Tabla 17. Exportaciones
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025pr

Componente del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr/ 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Exportaciones	**1,8**	**1,2**	**1,2**

Fuente: DANE, PIB_T
prpreliminar
pprovisional
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

IMPORTACIONES

Para el año 2025pr, las importaciones crecen 8,4%, respecto al año 2024p . En el cuarto trimestre de 2025pr, las importaciones crecen 1,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p . Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las importaciones decrecen 4,5%, respecto al trimestre inmediatamente anterior.

Tabla 18. Importaciones
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2025pr

Componente del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025pr/ 2024p	2025pr-IV / 2024p-IV	2025pr-IV / 2025pr-III
Importaciones	**8,4**	**1,4**	**-4,5**

Fuente: DANE, PIB_T
prpreliminar
pprovisional
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

ANÁLISIS DE MIPYMES[1]

En Colombia el segmento empresarial se clasifica en micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, esta clasificación estuvo reglamentada en la Ley 590 de 2000 conocida como la Ley Mipymes y sus modificaciones (Ley 905 de 2004); y posteriormente por el Decreto MinCIT No. 957 del 5 de junio de 2019, y demás Decretos y Resoluciones que actualmente se encuentran vigentes.

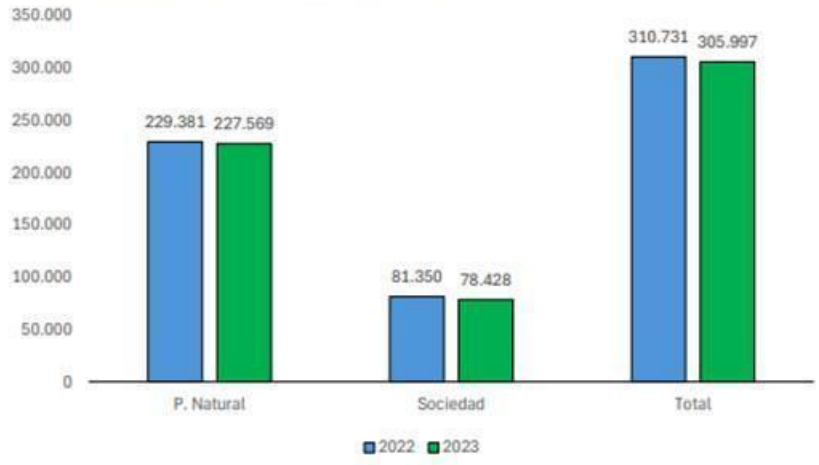
Cuadro clasificación 2024 1 UVT= $47.065 pesos:

Clasificación	Manufactura	Servicios	Comercio
Microempresas	Hasta $1.108.992.595	Hasta $1.552.580.220	Hasta $2.107.052.985
Pequeñas empresas	Superior a $1.108.992.595 y hasta $9.648.089.675	Superior a $1.552.580.220 y hasta $6.210.273.815	Superior a $2.107.052.985 y hasta $20.292.968.985
Medianas empresas	Superior a $9.648.089.675 y hasta $81.731.431.725	Superior a $6.210.273.815 y hasta $22.733.995.210	Superior a $20.292.968.985 y hasta $101.692.968.980
Grandes empresas	Superior a $81.731.431.725	Superior a $22.733.995.210	Superior a $101.692.968.980

Fuente: bancoldex-clasificacion-de-empresas-2024

La Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio (Confecámaras) presenta el informe de dinámica de creación de empresas, en el que se analiza el comportamiento de la constitución de sociedades y matrícula de personas naturales en el año 2023. De acuerdo con los registros del RUES de las cámaras de comercio del país, en 2023 se crearon 305.997 nuevas empresas, un 1,5% menos que en 2022 cuando se establecieron 310.731 compañías. El 74,4% de las nuevas empresas fueron creadas por personas naturales y el 25,6%, por sociedades. En comparación con 2022, las matrículas de nuevas de sociedades disminuyeron un 3,6%, mientras que las de personas naturales lo hicieron un 0,8%.

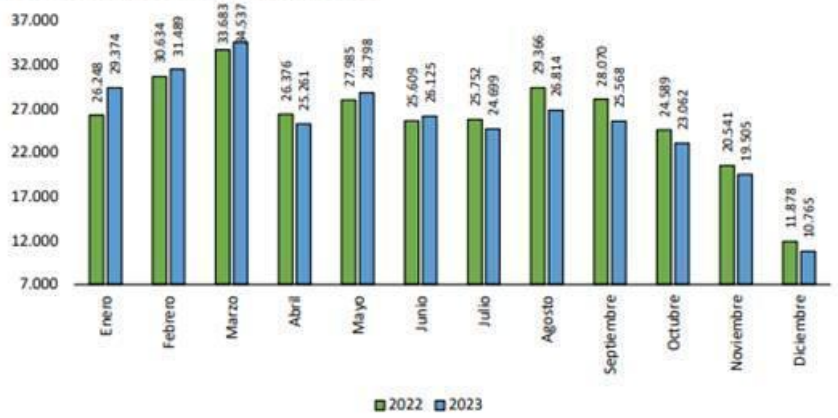
Gráfico 1. Unidades productivas creadas según organización jurídica



Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

A pesar de que la creación de nuevas empresas aumentó en los primeros meses de 2023, en comparación con el año anterior, la tendencia se revirtió en los últimos meses del año, con una disminución en el número de empresas creadas.

Gráfico 2. Unidades productivas creadas por mes



Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por tamaño

Al comparar la evolución de la creación de empresas entre 2022 y 2023, tomando en cuenta su tamaño en función del valor de sus activos, se evidenció una reducción del 1,4% en la creación de microempresas, una disminución del 31% en las pequeñas empresas, además de una reducción del 25% y 59% para las empresas medianas y grandes.

Tabla 1. Unidades productivas creadas por tamaño

Tamaño	2022	2023	Variación %	Contribución
Microempresa	309.107	304.882	-1,4%	-1,4
Pequeña	1.525	1.050	-31,1%	-0,2
Mediana	72	54	-25,0%	0,0
Grande	27	11	-59,3%	0,0
Total	**310.731**	**305.997**	**-1,5%**	**-1,5**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por organización jurídica

En 2023, se crearon 78.428 empresas como sociedades, lo que representó una disminución del 3,6% en comparación con las 81.350 empresas creadas en 2022. De las sociedades creadas en 2023, 77.505 eran microempresas, 883 pequeñas, 34 medianas y 6 grandes. De igual manera, se observó una disminución en la creación de empresas de este tipo de organización jurídica, independientemente de su tamaño.

Tabla 2. Nuevas sociedades por tamaño

Tamaño	2022	2023	Variación %	Contribución
Microempresa	79.898	77.505	-3,0%	-2,9
Pequeña	1.372	883	-35,6%	-0,6
Mediana	57	34	-40,4%	0,0
Grande	23	6	-73,9%	0,0
Total	**81.350**	**78.428**	**-3,6%**	**-0,9**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por sectores económicos

Tabla 4. Unidades productivas creadas por sector económico

Sector económico	2022	2023	Variación %	Contribución
Construcción	13.099	13.424	2,5%	0,1
Resto	7.600	7.694	1,2%	0,0
Servicios	131.664	131.645	0,0%	0,0
Extracción	1.142	1.044	-8,6%	0,0
Industria	29.854	29.616	-0,8%	-0,1
Agricultura	6.012	5.243	-12,8%	-0,2
Comercio	121.068	117.023	-3,3%	-1,3
Actividad no homologada a CIIU V4	292	308	5,5%	0,0
Total	**310.731**	**305.997**	**-1,5%**	**-1,5**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

A pesar de que el sector económico de la construcción fue el de mayor crecimiento en el número de empresas, el subsector de alojamiento y servicios de comida y el subsector de actividades de servicios administrativos y de apoyo, fueron aquellos que más contribuyeron en la creación de empresas

Tabla 5. Unidades productivas por subsectores económicos

Subsector económico	Sector	2022	2023	Variación %	Contribución
Alojamiento y servicios de comida	Servicios	49.213	49.868	1,3%	0,2
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	Servicios	14.135	14.666	3,8%	0,2
Construcción	Construcción	13.099	13.424	2,5%	0,1
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	Resto	4.473	4.678	4,6%	0,1
Transporte y almacenamiento	Servicios	8.452	8.632	2,1%	0,1
Otras actividades de servicios	Servicios	16.047	16.192	0,9%	0,0
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	Servicios	362	468	29,3%	0,0
Actividades de organizaciones y entidades extraterritoriales	Resto	2		-100,0%	0,0
Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio	Resto	45	31	-31,1%	0,0
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	Resto	125	104	-16,8%	0,0
Educación	Resto	2.955	2.881	-2,5%	0,0
Actividades profesionales, científicas y técnicas	Servicios	18.847	18.763	-0,4%	0,0
Explotación de minas y canteras	Extracción	1.142	1.044	-8,6%	0,0
Actividades financieras y de seguros	Servicios	2.928	2.762	-5,7%	-0,1
Industrias manufactureras	Industria	29.854	29.616	-0,8%	-0,1
Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental	Servicios	2.007	1.729	-13,9%	-0,1
Información y comunicaciones	Servicios	6.564	6.271	-4,5%	-0,1
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	Servicios	6.639	6.288	-5,3%	-0,1
Actividades inmobiliarias	Servicios	6.470	6.006	-7,2%	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	Agricultura	6.012	5.243	-12,8%	-0,2
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	Comercio	121.068	117.023	-3,3%	-1,3
Actividad no homologada a CIIU V4		292	308	5,5%	0,0
Total		**310.731**	**305.997**	**-1,5%**	**-1,5**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

---

[1] https://www.bancoldex.com/es/sobre-bancoldex/quienes-somos/clasificacion-de-empresas-en-colombia-200

PARTICIPACIÓN DE LA UNGRD - FNGRD EN EL ENTORNO ECONÓMICO DEL MERCADO

El Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (FNGRD) es una cuenta especial de la Nación con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística. Su objetivo principal es proporcionar apoyo financiero para la implementación y continuidad de la política de gestión del riesgo de desastres, que incluye los procesos de conocimiento, reducción del riesgo y manejo de desastres, a través de mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en estos procesos y a la población afectada por la ocurrencia de desastres.

Asimismo, este artículo establece que: "El Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres desarrollará sus funciones y operaciones de manera directa, subsidiaria o complementaria, bajo esquemas interinstitucionales de cofinanciación, concurrencia y subsidiariedad".

En este contexto, mediante las subcuentas destinadas a financiar la gestión del riesgo, el FNGRD podrá, entre otras acciones, apoyar el financiamiento de proyectos relacionados con la gestión del riesgo de desastres en áreas como el conocimiento del riesgo, la prevención y mitigación del riesgo a nivel nacional y territorial (prioritarios para el país), así como la preparación para la respuesta a emergencias y la recuperación a nivel nacional y territorial.

Además, con el propósito de invertir, destinar y ejecutar sus recursos en la adopción de medidas de conocimiento, reducción del riesgo de desastres, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción, las administraciones departamentales, distritales y municipales deberán constituir sus propios fondos de gestión del riesgo, siguiendo el esquema del Fondo Nacional.

En este marco, el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres apoya, de manera cofinanciada, proyectos de intervención correctiva del riesgo de desastres en aquellos casos en los que otras entidades territoriales hayan superado su capacidad, dentro del marco de funcionamiento del Sistema Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

Fuente: Cifras provenientes del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) (www.dane.gov.co).

Posición de la UNGRD y el FNGRD en el mercado de tiquetes aéreos

La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres —UNGRD— y el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres —FNGRD— actúan en el mercado de suministro de tiquetes aéreos como **demandantes institucionales de carácter permanente**, con necesidades de desplazamiento recurrentes a lo largo del año calendario, tanto en rutas nacionales como internacionales. Esta condición les otorga un perfil diferenciado frente a los compradores ocasionales, toda vez que los volúmenes históricos de adquisición de tiquetes con cargo a la UNGRD y con cargo al FNGRD entre 2022 y 2025— constituyen una demanda consolidada y verificable, con implicaciones directas sobre las condiciones de negociación, la capacidad del proveedor requerido y el valor estimado del contrato.

El análisis del entorno económico del mercado permite a la Entidad sustentar técnicamente la estimación del presupuesto oficial, definir las condiciones de competencia para el proceso de selección y garantizar la trazabilidad de los valores proyectados, en cumplimiento de los principios de planeación, economía y selección objetiva establecidos en la Ley

Dinámica del sector de agencias de viaje: indicadores EMAV - DANE

La Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV) del DANE es el instrumento oficial de medición del comportamiento económico de las empresas que prestan servicios de intermediación turística en Colombia, y constituye la fuente estadística de referencia para el análisis del mercado proveedor de este contrato.

Según los datos más recientes de la EMAV, en agosto de 2025 los ingresos nominales de las agencias de viaje en Colombia registraron un crecimiento anual del 7,6% frente al mismo mes de 2024. El principal componente del ingreso fue la venta de paquetes turísticos propios, con una participación del 43,3%, seguido de otros ingresos con el 25,7%, las comisiones con el 17,8% y las tarifas administrativas con el 13,1%.[15]

Este último componente —las tarifas administrativas— es el elemento directamente relevante para este proceso contractual, ya que corresponde al cargo que cobran las agencias de viaje por gestionar la emisión de tiquetes. Según la metodología del DANE, la tarifa administrativa es el cargo adicional que corresponde a los gastos administrativos en que incurren las aerolíneas y las agencias de viajes al efectuarse una compra por parte de un usuario, cuya regulación está a cargo de la Aeronáutica Civil.[16]

Según los datos del cierre anual de la EMAV correspondientes a diciembre de 2025, en ese mes las agencias de viaje reportaron un incremento anual del 2,3% en sus ingresos nominales, con un salario nominal promedio que creció el 11,7%. En la estructura de ingresos de diciembre de 2025, los paquetes turísticos propios representaron el 43,6% del total, seguidos por otros ingresos con el 31,7%, comisiones con el 16,2% y tarifa administrativa con el 8,6%. Para el acumulado enero-diciembre de 2025, los ingresos nominales de las agencias de viaje presentaron una variación del 7,4% en comparación con el mismo período del año 2024, consolidando una tendencia de crecimiento positivo sostenido del sector. (Fuente: DANE-EMAV, febrero 2026)

Esta dinámica confirma la solidez del mercado proveedor y la existencia de condiciones competitivas favorables para la contratación pública, al tiempo que el incremento del salario nominal promedio —superior al crecimiento de los ingresos— evidencia la presión estructural sobre los costos operativos de los proveedores, variable que debe ser considerada en la estimación del presupuesto oficial para la vigencia 2026.[17]

Adicionalmente, la Encuesta Trimestral de ANATO correspondiente al primer trimestre de 2026 encontró que el 70% de las agencias de viajes encuestadas registró un incremento en sus ventas en comparación con el mismo periodo del año anterior, lo que confirma la expansión sostenida del sector. (Fuente: ANATO-Semana, mayo 2026)

FACTOR VARIACIÓN DEL SMMLV

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) es una variable macroeconómica determinante en la estructura de costos de las agencias de viaje, dado que este sector es intensivo en mano de obra especializada. Su evolución incide directamente sobre la tarifa administrativa que los proveedores deben fijar para mantener la sostenibilidad financiera de sus operaciones, y por tanto es un insumo técnico indispensable para la estimación del presupuesto oficial del presente proceso.

De acuerdo con la necesidad que se busca satisfacer por parte del proveedor, es esencial analizar el incremento que ha experimentado el salario mínimo en Colombia y las repercusiones que este puede tener en la selección del contratista (valor por hora de honorarios) y en la ejecución del contrato.

[15] https://www.portafolio.co/negocios/industrias/dane-ingresos-de-agencias-de-viaje-aumentaron-7-6-en-agosto-de-2025-642250
[16] https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMAV/bol-EMAV-dic2025.pdf
[17] https://www.portafolio.co/amp/negocios/industrias/alojamiento-cerro-diciembre-con-caida-en-ingresos-y-agencias-de-viaje-reportaron-alza-nominal-de-2-488287

Tanto el salario mínimo como el subsidio de transporte, mencionados previamente, deben ser considerados en este análisis, ya que ambos constituyen indicadores clave de la capacidad productiva de un país.

Para calcular el valor del salario mínimo, se tienen en cuenta diversas variables económicas, siendo la principal de ellas la inflación del año anterior. Generalmente, tanto los empresarios como el gobierno toman el salario mínimo como referencia para el ajuste salarial de otros trabajadores que no perciban este monto.

Es importante destacar que, para el presente proceso, es fundamental analizar el valor del salario mínimo legal vigente, no solo por su impacto en la economía, sino también por los efectos que genera. Los posibles oferentes deben considerar estos factores al estructurar sus costos.

Además del salario mínimo, existen otras variables relevantes que deben ser tenidas en cuenta, como las prestaciones, tasas y contribuciones, las cuales el futuro proponente deberá considerar al momento de estructurar los costos directos e indirectos.

Para 2026, el Gobierno Nacional fijó el SMMLV en $1.750.905, con un incremento del 23% frente al valor de 2025 ($1.423.500), mediante los Decretos 1469 y 1470 de diciembre de 2025. Sumado el auxilio de transporte de $249.095, el ingreso mensual de referencia asciende a $2.000.000.[18]

Este incremento supera ampliamente la inflación proyectada y tiene efectos directos y verificables sobre los costos operativos de los proveedores del sector. La Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo (ANATO) manifestó que sus proyecciones contemplaban alzas de entre el 8% y el 12%, por lo que un ajuste del 23% rompe los marcos de planeación financiera empresarial del sector.[19]

El costo real por trabajador, considerando todas las obligaciones legales (seguridad social, parafiscales, primas, cesantías, vacaciones e intereses sobre cesantías), supera los $2,9 millones mensuales por empleado. Para empresas de servicios como las agencias de viaje, donde la mano de obra es el principal factor productivo, este incremento se traslada inevitablemente a la estructura de tarifas que los proveedores deben proyectar para mantener su viabilidad financiera durante la ejecución del contrato.[20]

La tabla a continuación resume la evolución del SMMLV en el período de referencia relevante para este análisis:

PERIODO	VALOR SMMLV POR AÑO
Enero 1 a diciembre 31 de 2010	$515.000
Enero 1 a diciembre 31 de 2011	$535.600
Enero 1 a diciembre 31 de 2012	$566.700
Enero 1 a diciembre 31 de 2013	$589.500

[18] https://www.polisura.edu.co/salario-minimo-en-colombia

[19] https://www.portafolio.co/negocios/empresas/a-las-empresas-de-turismo-les-preocupa-impacto-del-alza-del-salario-minimo-2026-en-costos-contratos-y-empleo-485489

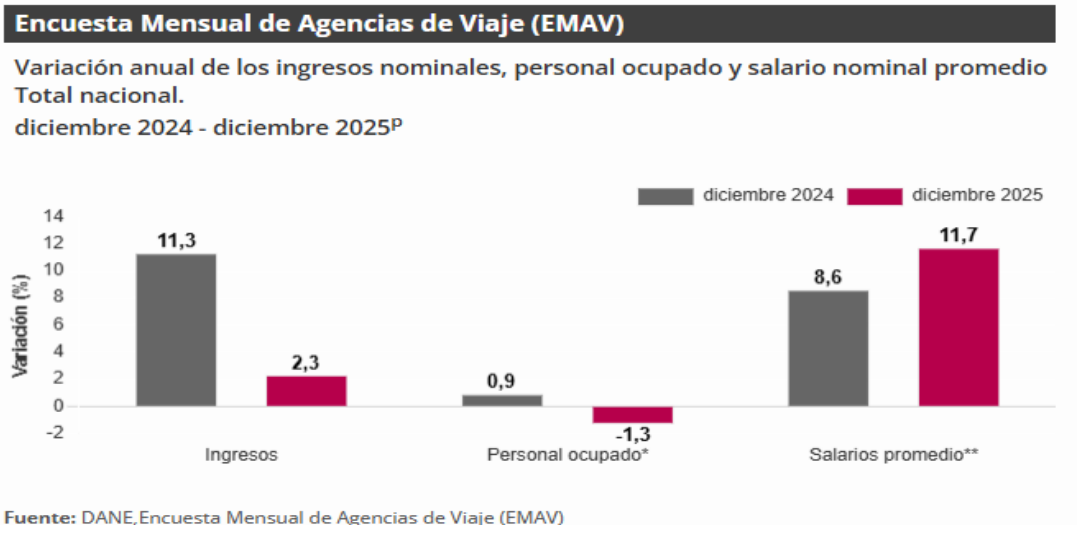
[20] https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/los-sectores-mas-afectados-con-el-incremento-del-salario-minimo-para-2026-en-colombia/

Enero 1 a diciembre 31 de 2014	$616.000
Enero 1 a diciembre 31 de 2015	$644.350
Enero 1 a diciembre 31 de 2016	$689.455
Enero 1 a diciembre 31 de 2017	$737.717
Enero 1 a diciembre 31 de 2018	$781.242
Enero 1 a diciembre 31 de 2019	$828.116
Enero 1 a diciembre 31 de 2020	$877.803
Enero 1 a diciembre 31 de 2021	$908.526
Enero 1 a diciembre 31 de 2022	$1.000.000
Enero 1 a diciembre 31 de 2023	$1.160.000
Enero 1 a diciembre 31 de 2024	$1.300.000
Enero 1 a diciembre 31 de 2025	$1.423.500
Enero 1 a diciembre 31 de 2026	$1.750.905

El incremento acumulado del SMMLV entre 2022 y 2026 es del 75,1%, lo que explica en buena medida el comportamiento creciente observado en el valor histórico de los contratos de tiquetes suscritos por la UNGRD/FNGRD en el mismo período.

Encuesta Mensual de Agencias de Viajes (EMAV)

En el total nacional, para diciembre de 2025 respecto al mismo mes del año anterior, la variación de los ingresos nominales fue 2,3%, la del personal ocupado -1,3% y la del salario nominal promedio 11,7%.



Fuente: DANE,Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV)

p: Provisional

* Incluye propietarios, socios y familiares sin remuneración, personal permanente, personal temporal directo, temporal contratado a través de agencias de suministro de personal, aprendices y pasantes

**Incluye los sueldos y salarios del permanente, personal temporal directo y aprendices y pasantes, excepto los costos del personal contratado a través de agencias de suministro de personal.

Para diciembre de 2025 respecto al mismo mes del año anterior, la variación de los ingresos nominales fue 2,3%. El componente del ingreso que más contribuyó a la variación positiva en diciembre de 2025 fue de paquetes turísticos propios aportando 1,1 p.p. a la variación de los ingresos nominales totales.

La confianza en el transporte aéreo en Colombia continúa reflejándose en el aumento de pasajeros. De acuerdo con cifras de la Oficina de Analítica de la Aeronáutica Civil, durante los primeros ocho meses de 2025 se movilizaron 37,7 millones de pasajeros, con una tasa de crecimiento del 2 % en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Entre enero y agosto de 2025, se registró la movilización de 21.288.316 pasajeros en rutas nacionales y 16.423.884 en vuelos internacionales, con una dinámica especialmente marcada en el mercado aéreo con Suramérica, en ciudades como Lima, São Paulo, Buenos Aires y Guayaquil.

Así mismo, en el año corrido (septiembre de 2024 a agosto de 2025) se movilizaron 57,3 millones de usuarios del transporte aéreo, lo que representa una tasa de crecimiento del 5,1 % frente al periodo anual anterior.

Contribución al PIB y empleo dentro de la industria aeronáutica y el turismo en Colombia



Aerolíneas	Aeropuertos, ANSP, fabricación civil	Turismo apoyado por aviación
USD 2,0 mil millones	USD 993,0 millones	USD 7,6 mil millones
30.600 puestos de trabajo	56.300 puestos de trabajo	598.200 puestos de trabajo

Fuente: Oxford Economics, 2023[3]
Nota: La tabla anterior proporciona los componentes principales de los resultados de 2023; No capta los beneficios indirectos e inducidos, que también forman parte del total global.

Existen diferentes formas de medir el impacto del transporte aéreo en una economía. Dos indicadores clave son el número de puestos de trabajo y la contribución al Producto Interno Bruto (PIB) generado por el sector de la aviación, incluidas las aerolíneas, los operadores aeroportuarios y las empresas in

situ, los proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y los fabricantes (agentes "directos" de la aviación). En Colombia, 86.900 personas están empleadas directamente en la aviación, generando USD 3.000 millones de producción económica, equivalente al 0,8% del PIB total.

Implicaciones para la estimación del presupuesto oficial y la selección objetiva

El análisis conjunto de los indicadores del sector —crecimiento de ingresos de agencias (EMAV-DANE), comportamiento de tarifas aéreas, nivel de competencia del mercado y variación del SMMLV— permite sustentar las siguientes conclusiones con relevancia contractual directa:

i. Presupuesto oficial: El incremento del 23% en el SMMLV para 2026, la presión inflacionaria sobre los costos operativos de las agencias y el crecimiento sostenido de la demanda de transporte aéreo justifican técnicamente el ajuste en el valor estimado del contrato frente a vigencias anteriores.

ii. Condiciones de competencia: La existencia de un mercado activo de agencias acreditadas IATA/ANATO en Colombia, con ingresos en crecimiento y canales de distribución consolidados —con el 70% de agencias reportando incremento en ventas en el primer trimestre de 2026—, garantiza la existencia de pluralidad de oferentes con capacidad técnica y financiera para atender las necesidades de la UNGRD/FNGRD.

iii. Trazabilidad de valores proyectados: Las tarifas administrativas reguladas por la Aeronáutica Civil mediante las Resoluciones 3596 de 2006 y 1507 de 2012, ajustadas con el IPC del 3,9%, constituyen la referencia oficial verificable y auditable para la estructura de costos del contrato, conforme a los principios de transparencia y selección objetiva.

6. CONTEXTO TÉCNICO:

De acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas CIIU Versión 14, se logró establecer que las empresas que engloban la prestación de servicios de agencia de viajes, paquetes turísticos, transporte y servicios de alojamiento, se encuentran registradas con los *CIIU 7911- Actividades de las agencias de viaje y 7912 - Actividades de operadores turísticos*.

El transporte aéreo de pasajeros es el medio de transporte de más reciente desarrollo, y por lo tanto el más moderno. Este hecho repercute en una contratación sencilla, con gran presencia de las nuevas tecnologías y con procedimientos informatizados y estandarizados a nivel mundial.

Actualmente, en Colombia, el servicio de transporte aéreo de pasajeros, es adquirido a través de tiquetes aéreos por medio de “Agencias de viajes” o a través de la compra virtual en las páginas web de cada aerolínea.

Bajo este contexto, se tiene en el marco de los canales de distribución, las agencias de viajes son quienes realizan el servicio de venta de tiquetes aéreos, y funcionan como intermediario entre el cliente final y las diferentes aerolíneas. En este mercado, las aerolíneas a través de los operadores y/o agencias de viajes ofrecen diversidad de:

a. Tarifas

b. Clase (económica, ejecutiva, etc.)
c. Disponibilidad de horas
d. Factores que inciden en el precio del tiquete y/o boleto de avión.

Así mismo, se presenta la línea de venta directa, donde las propias aerolíneas a través de sus páginas web, ofrecen la venta de tiquetes aéreos, a través del comercio electrónico y pago virtual.

El mercado mundial de tiquetes aéreos tiene características específicas que lo hacen diferente a otro tipo de mercados. En particular, el producto que se vende es un servicio diferenciado en un mercado caracterizado por la discriminación de precios.

Para un mismo trayecto aéreo puede existir una gran diversidad de tarifas dependiendo de ciertas especificaciones del tiquete tales como: si es de clase ejecutiva o económica, la fecha de compra, el día de la semana en que se vuela, las restricciones para cambio, el número de días de estadía, la fecha de regreso y la temporada del vuelo, entre otros.

La razón teórica detrás de esta discriminación de precios es que el productor trata de apropiarse de una porción mayor del excedente del consumidor al ofrecerle características específicas del bien que capturan su disponibilidad a pagar un precio mayor.

De esta manera, según la teoría microeconómica, la discriminación de precios permite que el productor trate de cobrarle a cada consumidor el máximo precio que está dispuesto a pagar.

En la práctica no existe la discriminación de precios perfecta, ya que, al no conocer el precio de reserva de cada uno de los consumidores, no es posible que el productor se apropie del 100% del excedente de cada consumidor. Sin embargo, la discriminación de precios de segundo y tercer grado sí resulta en que las aerolíneas puedan cobrar precios más altos al consumidor con mayor disponibilidad a pagar, igualdad tarifaria: “Tarifa Administrativa a partir del Q de combustible sin importar el canal de venta”, respecto del no cobro de la tarifa administrativa por parte de las aerolíneas en su venta directa de tiquetes. A continuación, se transcribe parte del texto del estudio preparado en el año 2009, por el Dr. Juan Carlos Echeverry, ex director de Planeación Nacional, quien menciona: “Cuando las aerolíneas optan por ofrecer una tarifa más baja en su página web a la que ofrece en la agencia de viajes, buscan eliminar a la agencia de viajes como intermediario mediante lo que se conoce como “desintermediación predatoria”.

De otra parte, “…En la medida en que cada aerolínea ofrece sus tarifas descontadas a través de diferentes canales de distribución a los de sus competidores, se alcanza un equilibrio en el cual las tarifas son superiores a aquellas las que se llegaría si todos los competidores ofrecieran sus mejores precios a través del mismo canal. La razón es la presencia de un consumidor que no tiene información completa.

Volodymyr Bilotkach (2008), concluye que: “Entre más agencias de viajes ofrezcan los precios descontados de las aerolíneas, mejor precio recibe el consumidor. Consecuentemente, el consumidor se beneficia de que las aerolíneas ofrezcan sus menores tarifas a través de todos los canales de distribución”.

Actualmente en Colombia se involucran tres tipos de proveedores al momento de realizar la compra de tiquetes Aéreos: Aerolíneas, los Websites y Agencias de Viajes. Las Aerolíneas son las encargadas de establecer la tarifa, la operación y demás servicios requeridos para transportar pasajeros. Este mercado de tiquetes Aéreos presenta características que lo diferencian de los demás, debido a que el bien adquirir presenta una alta volatilidad por la discriminación de precios de acuerdo con: la discriminación de precios (tarifas), clase (económica, ejecutiva, etc.), disponibilidad de hora y demás factores que inciden en el precio del tiquete, es decir, el costo del tiquete puede variar por factores como: la fecha de salida, la anticipación del viaje, la temporada o si hace parte de un paquete turístico, entre otros.

Por otro lado, las agencias de viajes realizan la actividad de enlace, entre las aerolíneas y el usuario final, ofreciendo en su portafolio de servicios toda la gama de tarifas disponibles, reduciendo el tiempo de búsqueda al consumidor, a cambio de una contraprestación económica. Por tal razón las agencias de viajes ofrecen dentro de su portafolio de servicios, actividades adicionales: (i) atención en los aeropuertos; (ii) Asesores Implant; (iii) trámite de millas y administración de convenios con Aerolíneas; y (iv) soporte telefónico 24 horas. Debido a la contraprestación económica, reconocida por la existencia de intermediación humana en el proceso de compra del Tiquete Aéreo, las Agencias de Viajes deben cobrar la Tarifa Administrativa, las cuales de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 03596 del 1 de septiembre de 2006, los valores de la Tarifa Administrativa por ventas nacionales son ajustadas anualmente, de acuerdo con la variación del IPC del año inmediatamente anterior.

Las agencias de viajes como prestadores de servicio, son de vital importancia para el sector dado que actúan como intermediarias en este.

Así las cosas, es de señalar que las agencias de viajes en sus prácticas comerciales prestan servicios adicionales que complementan la oferta:

a. Venta de tiquetes Nacionales e Internacionales (cotización reserva y emisión de tiquetes)

b. Venta de Paquetes Turísticos

c. Planes y opciones de alojamiento

d. Asesoría en viajes vacacionales y corporativos

e. Turismo receptivo y emisivo

f. Otros productos (entre los cuales se encuentran: servicio de transporte, cruceros, tarjetas de asistencia médica, alquiler de vehículos, registro de programas de millas, información de tarifas, convenios corporativos con aerolíneas y excursiones entre otros)

DINÁMICA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Actualmente en Colombia se involucran tres tipos de proveedores al momento de realizar la compra de tiquetes Aéreos: Aerolíneas, los Websites y Agencias de Viajes.

Aerolíneas

Las aerolíneas son las encargadas de establecer la tarifa, la operación y demás servicios requeridos para transportar pasajeros.

Este mercado de tiquetes aéreos presenta características que lo diferencian de los demás, debido a que el bien adquirir presenta una alta volatilidad por la discriminación de precios de acuerdo con: la discriminación de precios (tarifas), clase (económica, ejecutiva, etc.), disponibilidad de hora y demás factores que inciden en el precio del tiquete, es decir, el costo del tiquete puede variar por factores como: la fecha de salida, la anticipación del viaje, la temporada o si hace parte de un paquete turístico, entre otros.

Websites

Las plataformas tecnológicas o Websites conocidas en la industria como Online Booking Tools, son herramientas que permiten al usuario adquirir tiquetes aéreos de manera más eficiente, reduciendo los tiempos de respuesta y agilizando la toma de decisiones. eliminando los intermediarios, lo cual implica que el consumidor pagará un menor valor en el precio de los tiquetes.

No obstante, la desintermediación necesariamente no es la mejor opción para las entidades y compañías, toda vez que en las websites no puede cumplirse la función de brindar toda la información a disposición del consumidor y garantizar los menores precios entre las aerolíneas junto a los costos asociados que se requiere en algunos casos.

Agencias de Viajes

Las agencias de viajes realizan la actividad de enlace, entre las aerolíneas y el usuario final, ofreciendo en su portafolio de servicios toda la gama de tarifas disponibles, reduciendo el tiempo de búsqueda al consumidor, a cambio de una contraprestación económica.

Por tal razón las agencias de viajes ofrecen dentro de su portafolio de servicios, actividades adicionales: (i) atención en los aeropuertos; (ii) Asesores Implant; (iii) trámite de millas y administración de convenios con Aerolíneas; y (iv) soporte telefónico 24 horas.

Debido a la contraprestación económica, reconocida por la existencia de intermediación humana en el proceso de compra del Tiquete Aéreo, las Agencias de Viajes deben cobrar la Tarifa Administrativa.

En particular, en el caso de las ventas de tiquetes aéreos, las agencias de viajes cumplen el papel de compilar toda la información de precios disponibles en el mercado para cada uno de los trayectos existentes, teniendo en cuenta las diferentes características de los pasajes. En consecuencia, a través de la agencia de viajes, las aerolíneas necesariamente compiten entre sí para ofrecer los menores precios, ya que los precios son visibles y comparables. De esta forma, la presencia de las agencias de viajes permite, de alguna manera, garantizar la existencia de competencia en el mercado de tiquetes aéreos y que a través de dicha competencia se ofrezcan los precios más bajos a los consumidores. Este hecho mejora el bienestar social, pues acerca el resultado del mercado a uno de equilibrio competitivo.

Es importante destacar que las plataformas tecnológicas o Websites conocidas en la industria como Online Booking Tools, son herramientas que permiten al usuario adquirir tiquetes aéreos de manera más eficiente, reduciendo los tiempos de respuesta y agilizando la toma de decisiones. eliminando los intermediarios, lo cual implica que el consumidor pagará un menor valor en el precio de los tiquetes. No obstante, la desintermediación necesariamente no es la mejor opción para las entidades y compañías, toda vez que dichos intermediarios pueden cumplir la función de brindar toda la información a disposición del consumidor y garantizar los menores precios entre las aerolíneas. Para este estudio, es preciso mencionar que, en el sector del transporte aéreo, existen diferentes asociaciones que juegan un papel primordial en este mercado, entre las que se encuentran:

ANATO

La Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo- ANATO es una entidad sin ánimo de lucro y de carácter gremial que representa, defiende y promociona los intereses generales del turismo y de las Agencias de Viajes en Colombia, fue creada el 20 de octubre de 1949 y está conformada por agencias asociadas en todo el territorio nacional con 9 capítulos de representación, consolidando el sector y la agremiación como la entidad de más amplio reconocimiento nacional por el desarrollo de su gestión.

La Asociación está encaminada a representar a los Asociados ante los distintos niveles del Estado, propendiendo por la profesionalización de los Agentes de Viajes, fomentando una relación justa con los proveedores, facilitando la implementación de tecnologías para el desarrollo del sector, manteniendo un buen ambiente de negocios para incrementar la confianza de los consumidores ante las Agencias de Viajes, apoyados en su representación regional.

Agremia a más de 700 Agencias de Viajes y Turismo, Operadoras, Mayoristas, Operadores Profesionales de Congresos, Eventos y Convenciones y Oficinas de Representación Turística, las cuales constituyen aproximadamente el 70% de los ingresos operacionales del subsector.

ATAC

Asociación del Transporte Aéreo en Colombia, “En lo corrido de 2017, los países de la Alianza del Pacífico han movido a más de 82,6 millones de pasajeros, por demanda local e internacional, a través del transporte aéreo. De ese total, Colombia movilizó 21% que corresponde a 17,6 millones de personas”.

ALAICO

Asociación de líneas internacionales en Colombia

IATA

Asociación internacional que representa a las principales líneas aéreas internacionales, su importancia primordial radica en que es el cuerpo en el que se determinarán los pasajes y las tarifas de los servicios aéreos regulares internacionales.

AERONÁUTICA CIVIL

Con la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se organiza el sector y el Sistema Nacional de Transporte adscribiendo nuestra institución al Ministerio de Transporte, como órgano rector de la política y ejecución de las funciones relativas al transporte aéreo, se diseñó un organigrama institucional que atiende a la naturaleza de las dos grandes tareas a la entidad: La aeronavegación y el servicio aeroportuario, en consecuencia se crean la Secretaría Técnica y la Secretaria Aeroportuaria.

La Aeronáutica Civil es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, ordenado par el Art. 67 del Decreto 2171 de 1992.

En la actualidad la entidad se rige por el Decreto 260 del 28 de enero de 2004 con un nuevo ordenamiento administrativo y con nuevas dependencias.

Su misión es trabajar por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

ASPECTOS TÉCNICOS DEL SECTOR.

La Resolución 03596 del 1° de septiembre de 2006 de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, *"Por la cual se dictan normas sobre tarifas y comisiones aplicables en la venta de tiquetes para la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y se dictan otras disposiciones".*

Ahora bien, de acuerdo la información suministrada por la Aeronáutica Civil en su documento "Guía del Pasajero 6", El Precio total del tiquete aéreo puede corresponder a los siguientes costos:

Costos directos

Los costos directos del proceso se definen como los recursos que se pueden identificar medidos exactamente en el servicio, que, para el caso de la necesidad, se definen como los tiquetes aéreos. Los costos directos de los tiquetes aéreos se descomponen así:

La última resolución vigente de la aeronáutica civil es la resolución 77 del 14 de enero de 2025, donde en los artículos undécimo y duodécimo se establecen dichas tarifas, las cuales están descritas a continuación:

ARTÍCULO UNDÉCIMO: TASA AEROPORTUARIA NACIONAL. La tarifa de la tasa aeroportuaria nacional será de dos coma cero ocho (2,08) UVB vigentes, siendo equivalente a veinticuatro mil pesos colombianos (COP 24.000), por pasajero embarcado en vuelos nacionales en empresas de transporte aéreo público comercial regular o no regular, en los aeropuertos de Arauca, Armenia, Barranquilla, Florencia, Ibagué, Ipiales, Leticia, Neiva, Pasto, Popayán, Tumaco, San Andrés, Villavicencio y Yopal, así como en las áreas no concesionadas del aeropuerto de Bogotá por donde sean embarcados pasajeros.

PARÁGRAFO PRIMERO: La tarifa de la tasa aeroportuaria nacional será de uno coma cero sesenta y siete (1,07) UVB vigentes, siendo equivalente a doce mil cuatrocientos pesos colombianos (COP 12.400), por pasajero embarcado en vuelos nacionales en empresas de transporte aéreo público comercial regular o no regular, en los aeropuertos de Aguachica, Amalfi, Buenaventura, Cimitarra, Condoto, Cravo Norte, El Banco, Garzón, Flandes, Guapi, Guaymaral, Magangué, Mariquita, Mitú, Mompox, Montelíbano, Nuquí, Ocaña, Otú, Paipa, Paz de Ariporo, Pitalito, Plato, Providencia, Puerto Asís, Puerto Berrío, Puerto Carreño, San Vicente del Caguán, Saravena, Tame, Tolú, Trinidad, Urrao, Villa Garzón, Socorro, Tunja y demás aeropuertos que sean propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

ARTÍCULO DUODÉCIMO: TASA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL. La tarifa de la tasa aeroportuaria internacional para los pasajeros que viajen fuera del país por vía aérea, desde aeropuertos administrados por la AEROCIVIL y desde las áreas no concesionadas del aeropuerto de Bogotá por donde sean embarcados pasajeros, será de Cincuenta y dos dólares americanos (USD 52,00) o su equivalente en pesos colombianos.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los pasajeros embarcados en los aeropuertos de las ciudades de Cali-Palmira, Ipiales, Pasto, Popayán, Puerto Asís y Tumaco, con destino a los aeropuertos de Ibarra, Esmeraldas, Nueva Loja (Lago Agrio), Tena y Tulcán en la República del Ecuador, cancelarán una tasa aeroportuaria internacional de dos coma cero ocho (2,08) UVB vigentes, siendo equivalente a veinticuatro mil pesos colombianos (COP 24.000), conforme los Acuerdos Fronterizos vigentes entre las Repúblicas de Colombia y Ecuador.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Los pasajeros embarcados en el Aeropuerto Internacional “Vásquez Cobo” de Leticia, Amazonas con destino al aeropuerto de Iquitos en el Perú, pagarán una tasa aeroportuaria internacional de dos coma cero ocho (2,08) UVB vigentes, siendo equivalente a veinticuatro mil pesos colombianos (COP 24.000), conforme los Acuerdos Fronterizos vigentes entre las Repúblicas de Colombia y Perú.

PARÁGRAFO TERCERO: Los pasajeros embarcados en el Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta, Norte de Santander con destino al aeropuerto de Maracaibo en la República Bolivariana de Venezuela pagarán una tasa aeroportuaria internacional de dos coma cero ocho (2,08) UVB vigentes, siendo equivalente a veinticuatro mil pesos colombianos (COP 24.000), conforme los Acuerdos Fronterizos vigentes entre las Repúblicas de Colombia y Venezuela.

De acuerdo con el IPC de 5.10% informado por el DANE, y lo dispuesto en la Resolución 03596 del 1 de septiembre de 2006, artículo 3º. Parágrafo 2º, los valores de la Tarifa Administrativa por ventas nacionales se reajustarán en la variación del IPC del año inmediatamente anterior. La tarifa administrativa internacional se mantiene según el rango del valor del tiquete y será cobrado dependiendo del comportamiento del dólar.

De acuerdo con la Resolución No.00123 del 23 de enero de 2023, "Por la cual se establecen las tarifas por derechos de aeródromo, recargos, estacionamiento, servicio de protección al vuelo, sobrevuelos, tarifa operacional anual y tasas aeroportuarias para el año 2023, A continuación, se relacionan los costos de las tasas aeroportuarias actuales:

Como anotamos anteriormente, el régimen tarifario de los servicios aéreos comerciales en Colombia es libre, en ese orden de ideas, las aerolíneas pueden o no cobrar la tasa de combustible, si la cobran, incluyen los costos de combustible dentro de la tarifa.

Al respecto, el Ministerio de Transporte en la vigencia 2016 aseguró que “El combustible será un componente más que se debe incluir en la tarifa aérea y obliga a las empresas a ser más eficientes y competitivas en sus costos. Cada aerolínea establecerá su esquema de tarifas y el usuario será quien escoja.

Costos indirectos

Los costos indirectos del proceso se definen como los costos que se asocian a la ejecución que no afectan directamente el objeto y obligaciones del proceso, es como se define que los costos indirectos son los gastos de administración, impuestos, garantías, entre otros.

TARIFA ADMINISTRATIVA

El numeral 8 del artículo 4º del Decreto 260 de 2004, establece que constituyen ingresos y patrimonio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil " Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial";

De conformidad con el numeral 20 del artículo 5º del Decreto 260 de 2004 modificado por el artículo 2º del Decreto 823 de 2017, a la Aeronáutica le corresponde entre otros, "Recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial".

La tarifa administrativa se encuentra así asociada a la comercialización de los tiquetes aéreos de pasajeros que tiene su marco regulatorio en lo dispuesto en la Resolución 3596 de 2006 expedida por la Aeronáutica Civil, con la cual se dictan normas sobre tarifas y comisiones aplicables en la venta de tiquetes y que en su artículo 3º establece que se trata de “un cobro obligatorio no reembolsable por expedición de tiquetes o tarifa administrativa, aplicable en las ventas de servicios de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, la cual deberá ser cobrada por las agencias de viajes e intermediarios y por las líneas aéreas en sus ventas directas. Para efectos de la aplicación de la tarifa administrativa en los servicios de transporte aéreo nacional, cuando se trate de rutas en las que se incluyan dos o más trayectos en tránsito o conexión con la misma aerolínea, la tarifa administrativa por este concepto se cobrará por una sola vez. Igualmente, se establece que los valores de la tarifa administrativa por ventas nacionales, se reajustarán según la variación del IPC del año inmediatamente anterior.

Específicamente, las Resoluciones No. 3596 de 2006 y No. 1507 de 2012 (y sus actualizaciones anuales mediante circulares de la Aerocivil que para el año 2026, corresponde a la Circular CP 001-26 de ANATO del 13 de enero del 2026) establecen el cobro obligatorio de una **Tarifa Administrativa** por cada tiquete expedido. Al ser un valor fijado por la autoridad regulatoria, este componente del costo no está sujeto a la dinámica de oferta y demanda ni a la competencia entre proveedores, lo que hace

inoficioso realizar un sondeo de mercado para este rubro, que para la vigencia 2026, corresponde a los siguientes valores:

VALOR DE LA TARIFA	TARIFA ADMINISTRATIVA
Tarifa administrativa suministro de tiquete **a nivel nacional one way**	$54.383 (IVA incluido)
Tarifa administrativa suministro de tiquete **a nivel nacional round trip**	$98.770 (IVA incluido)
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** menor a 354 USD	USD 15
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** entre 355 a 590 USD	USD 28
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** entre 590 a 944 USD	USD 46
Tarifa administrativa suministro de **tiquete a nivel internacional** mayor a 944 USD	USD 95

Es importante precisar que la circular referida, indica que la tarifa administrativa de los trayectos internacionales, son antes de IVA.

Además de lo anterior, se precisa que el mercado de transporte aéreo se caracteriza por una alta volatilidad, donde los precios de los tiquetes (tarifas aéreas) varían en tiempo real debido a sistemas de gestión de ingresos de las aerolíneas que ajustan precios según la demanda y cupos disponibles y a la variación en el precio del combustible y la tasa de cambio.

TARIFA ADMINISTRATIVA EN VENTAS REALIZADAS POR MEDIOS VIRTUALES

De acuerdo a la Resolución 3596 de 2006 expedida por la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil en el caso de las ventas efectuadas en su totalidad por internet las aerolíneas y las agencias de viajes podrán cobrar una tarifa administrativa diferente a la señalada dicha resolución. El valor de la tarifa administrativa aplicable en nuestro portal para cada compra se desplegará desagregada en la consulta del valor de la reserva.

Al respecto el artículo segundo de la Resolución 4561 de 2006, que modificó el artículo cuarto de la Resolución 3596 de 2006, establece respecto a la tarifa administrativa diferencial que:

"**Artículo 4°**. En el caso de las ventas efectuadas en su totalidad por internet las aerolíneas y las agencias de viajes podrán cobrar una tarifa administrativa diferente a la señalada en esta Resolución.

Las aerolíneas y agencias de viajes deberán informar a la autoridad aeronáutica respecto de la tarifa administrativa y demás condiciones de las ventas de tiquetes aéreos por internet.

Se entiende por ventas realizadas en su totalidad por Internet, aquellas que involucren todo el proceso de la venta de manera virtual lo cual incluye el pago.

Parágrafo único. La presente Resolución entrará en vigencia respecto de las ventas efectuadas totalmente por Internet, el día 15 de enero de 2007, fecha a partir de la cual las agencias de viajes y las aerolíneas que pretendan efectuar ventas por este sistema deberán presentar a la Autoridad Aeronáutica, la tarifa administrativa y demás condiciones que aplicar.

7. CONTEXTO REGULATORIO:

Dada la naturaleza del objeto del presente proceso de contratación, el cual comprende actividades relativas al suministro de tiquetes aéreos y las actividades propias de una agencia de viajes o intermediario en el suministro de tiquetes; a continuación, se presenta el marco legal del presente proceso de selección, que se enmarca en la siguiente legislación vigente:

El Decreto 260 de 2004, por el cual se modificó la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y se dictaron otras disposiciones, señaló que la AEROCIVIL es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y que le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de ésta con la aviación de Estado; ello, a través del desarrollo de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos. Igualmente, el mencionado decreto destacó que a la AEROCIVIL le corresponde también la prestación de servicios aeronáuticos, y, con carácter exclusivo, desarrollar y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad.

Así mismo, le corresponde reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad y los de propiedad de la Nación.

La Ley 336 de 1996, por la cual se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, reguló de manera general todos los tipos de transporte, y estableció que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. En ese sentido, también definió que por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Esta misma ley, específicamente sobre transporte aéreo destacó que el modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio, por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la unidad administrativa

especial de aeronáutica civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia (artículo 68, Ley 336 de 1996).

Así, el Decreto Ley 410 de 1971 mediante el cual se expidió el Código de Comercio, en libro quinto, estableció la regulación relativa a transporte aéreo de pasajeros y de carga, y fijó el marco normativo aplicable al cual quedan sujetos los contratos de transporte interno o internacional, estos últimos a falta de convenciones internacionales que sean obligatorias para Colombia.

El artículo 1860 del Código de Comercio dispone: ***"REGLAMENTACIÓN POR AUTORIDAD AERONÁUTICA Y CLASIFICACIÓN DE SERVICIO AÉREO****. La autoridad aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, y señalará las condiciones que deberán llenarse para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general".*

De acuerdo con lo anterior, en Colombia es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la encargada de fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación; todo ello, con miras a contar con un régimen tarifario más flexible, que se adecúe a las necesidades del mercado, promueva la competencia entre los prestadores y propenda por el beneficio de los usuarios.

En ese sentido, el Decreto 823 de 2017 modificatorio del Decreto 260 de 2004, dispone:

"ARTÍCULO 5°. Funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil). *Son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), las siguientes:*

"(…)
18. Fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
19. Establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo.
20. Recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.
(…)".

Por otra parte, la Ley 300 de 1996, por la cual se expidió la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones, definió como prestador de servicios turísticos a toda persona natural o jurídica que habitualmente proporcione, intermedie o contrate directa o indirectamente con el turista, la prestación de los servicios a que se refiere la ley y que se encuentre inscrito en el registro nacional de turismo; y específicamente como agente de viaje definió a las empresas comerciales, constituidas por personas naturales o jurídicas, y que, debidamente autorizadas, se dediquen profesionalmente al ejercicio de actividades turísticas dirigidas a la prestación de servicios, directamente o como intermediarios entre los viajeros y proveedores de los servicios (artículo 84, Ley 300 de 1996).

En desarrollo de la Ley 300 de 1996 se expidió el Decreto 502 de 1997, por el cual se definen la naturaleza y funciones de cada uno de los tipos de agencias de viajes, el cual estableció que por razón de las funciones que deben cumplir y sin perjuicio de la libertad de empresa, las Agencias de Viajes son de tres clases, a saber: (i) Agencias de Viajes y Turismo, (ii) Agencias de Viajes Operadoras y (iii) Agencias de Viajes Mayoristas. Igualmente, destacó que son Agencias de Viajes y Turismo las empresas comerciales, debidamente constituidas por personas naturales o jurídicas que se dediquen profesionalmente a vender planes turísticos, y que entre sus funciones se encuentran: a) Organizar, promover y vender planes turísticos nacionales, para ser operados por las Agencias de Viajes Operadoras establecidas legalmente en el país; b) Organizar, promover y vender planes turísticos para ser operados fuera del territorio nacional; c) Reservar y contratar alojamiento y demás servicios turísticos; d) Tramitar y prestar asesoría al viajero en la obtención de la documentación requerida para garantizar la facilidad de desplazamiento en los destinos nacionales e internacionales; e) Prestar atención y asistencia profesional al usuario en la selección, adquisición y utilización eficiente de los servicios turísticos requeridos; f) Reservar cupos y vender pasajes nacionales e internacionales en cualquier medio de transporte; y, g) Operar turismo receptivo, para lo cual deberán contar con un departamento de turismo receptivo y cumplir con las funciones propias de las Agencias de Viajes Operadoras (artículos 2 y 3, Decreto 502 de 1007).

Más recientemente, y con la finalidad de modificar parcialmente la Ley 300 de 1996, la Ley 1101 de 2006, en su artículo 12 estableció que son prestadores de servicios turísticos que deben registrarse los siguientes: a) Los hoteles, centros vacacionales, campamentos, viviendas turísticas y otros tipos de hospedaje no permanente, excluidos los establecimientos que prestan el servicio de alojamiento por horas; b) Las agencias de viajes y turismo, agencias mayoristas y las agencias operadoras; c) Las oficinas de representaciones turísticas; d) Los guías de turismo; e) Los operadores profesionales de congresos, ferias y convenciones; f) Los arrendadores de vehículos para turismo nacional e internacional; g) Los usuarios operadores, desarrolladores e industriales en zonas francas turísticas; h) Las empresas promotoras y comercializadoras de proyectos de tiempo compartido y multipropiedad; i) Los establecimientos de gastronomía y bares, cuyos ingresos operacionales netos sean superiores a los 500 salarios mínimos legales mensuales vigentes; j) Las empresas captadoras de ahorro para viajes y de servicios turísticos prepagados; k) Los concesionarios de servicios turísticos en parque; l) Los demás que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo determine; y, m) Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y de otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico; entre las cuales se destacaron las agencias de viajes y turismo, agencias mayoristas y las agencias operadoras.

Así, con la finalidad de actualizar la regulación relativa a las agencias de viaje y la prestación de servicios, el Decreto 2438 de 2010, por medio del cual se dictaron unas disposiciones relacionadas con la responsabilidad de las Agencias de Viajes en la prestación de servicios turístico, estableció que las agencias de viajes en la prestación de sus servicios observarán las reglas que a continuación se relacionan:

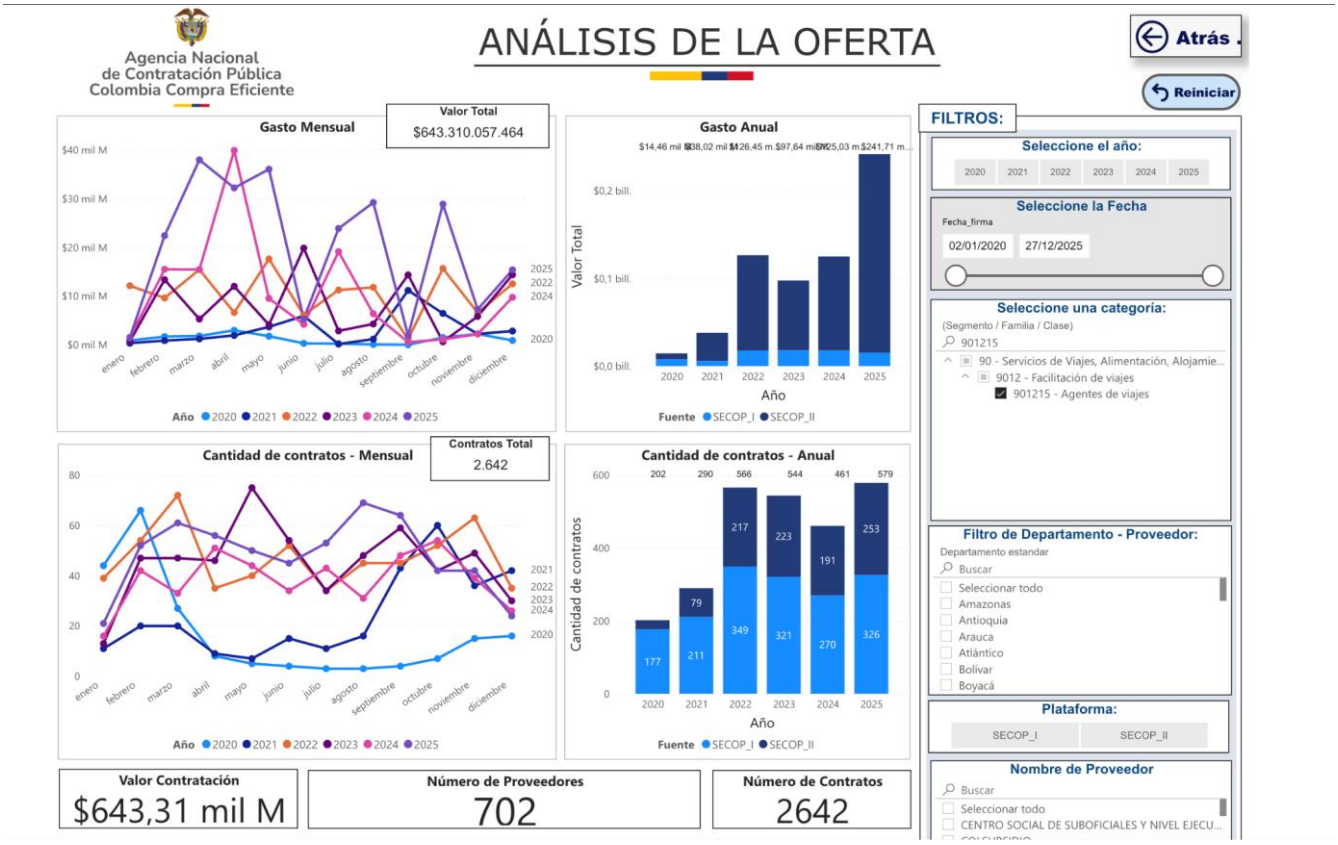
- Extender a los usuarios un comprobante que especifique los servicios contratados.
- Suministrar en forma completa la información sobre los servicios solicitados por los usuarios, indicando al viajero con precisión la hora estimada de llegada y de salida del destino y la duración de la estadía.

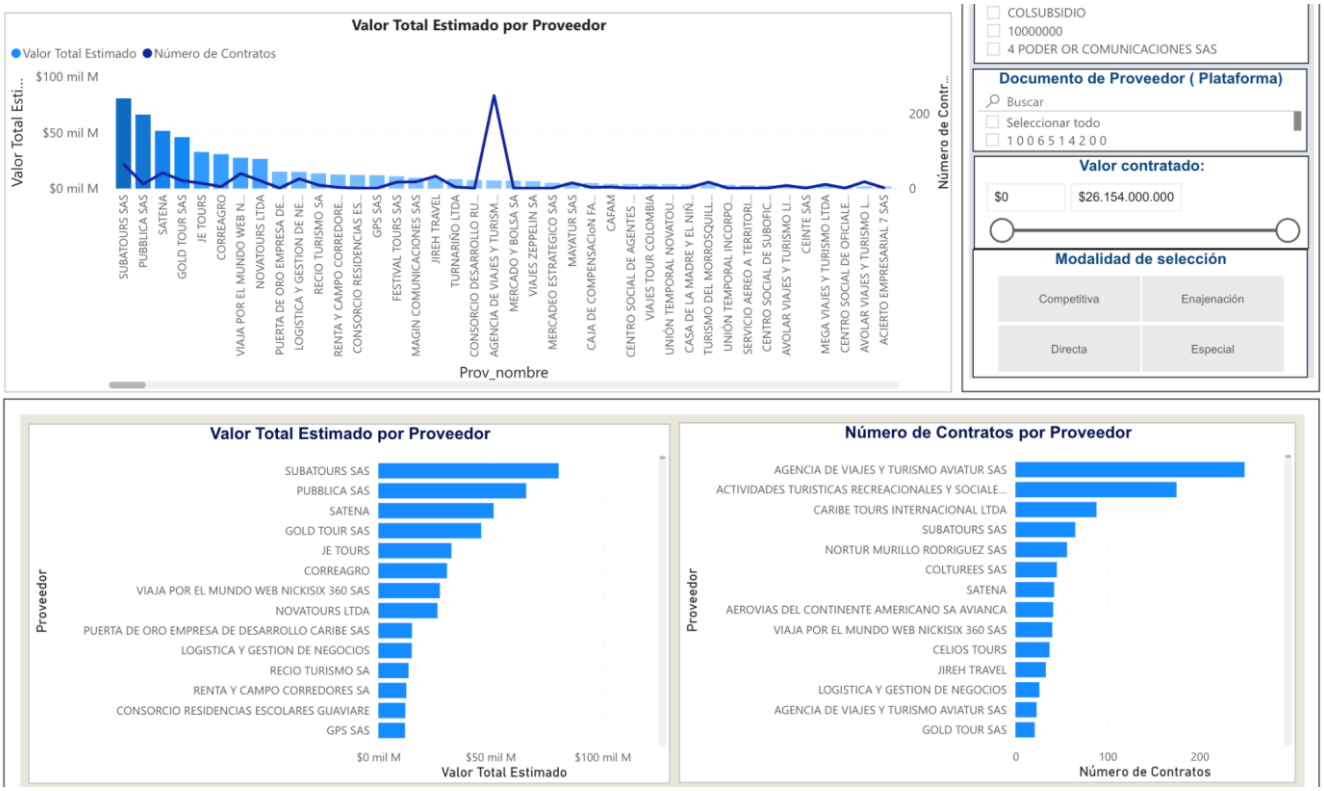
- Informar al usuario la facultad del organizador del viaje de efectuar modificaciones al plan o servicio turístico contratado en eventos de fuerza mayor o caso fortuito, sin que se requiera aceptación del usuario.
- Llevar un archivo con todos los soportes, eventualidades y circunstancias en las que se desarrolló el plan o servicio turístico.
- Cuando las agencias requieran la intermediación de otros prestadores de servicios turísticos, deberán celebrar convenios escritos o contar con ofertas o cotizaciones escritas en los que conste o compruebe tal calidad y los servicios que dicha intermediación comprende, los derechos y obligaciones de las partes, las condiciones de su operación y su responsabilidad frente al viajero.
- Informar y asesorar a los usuarios sobre las condiciones de sus reservas y en general, sobre sus obligaciones para la utilización de los servicios turísticos contratados.
- Informar y asesorar a los usuarios en el momento de solicitar las reservas, sobre las medidas de salud preventivas conocidas, que deban observar para el desplazamiento.
- Orientar al usuario en los eventos de extravío de documentos e informar que el cuidado de los efectos personales le corresponde exclusivamente al viajero, siempre y cuando su custodia no esté a cargo de los operadores turísticos o de las empresas de transporte.
- Contratar o intermediar la prestación de servicios turísticos en Colombia sólo con empresas que cumplan sus obligaciones frente al Registro Nacional de Turismo.
- Advertir al usuario sobre las restricciones a las que puede verse sometido el plan o servicio turístico o uno de sus componentes, como es el caso de las cargas máximas o personas permitidas en los atractivos o sitios turísticos, e informarle si es del caso, que el acceso a tales sitios puede verse impedido o limitado por regulaciones que afecten el cupo máximo de turistas.
- Informar a los usuarios sobre los servicios de asistencia al viajero.
- Velar por el cabal cumplimiento de los servicios contratados.

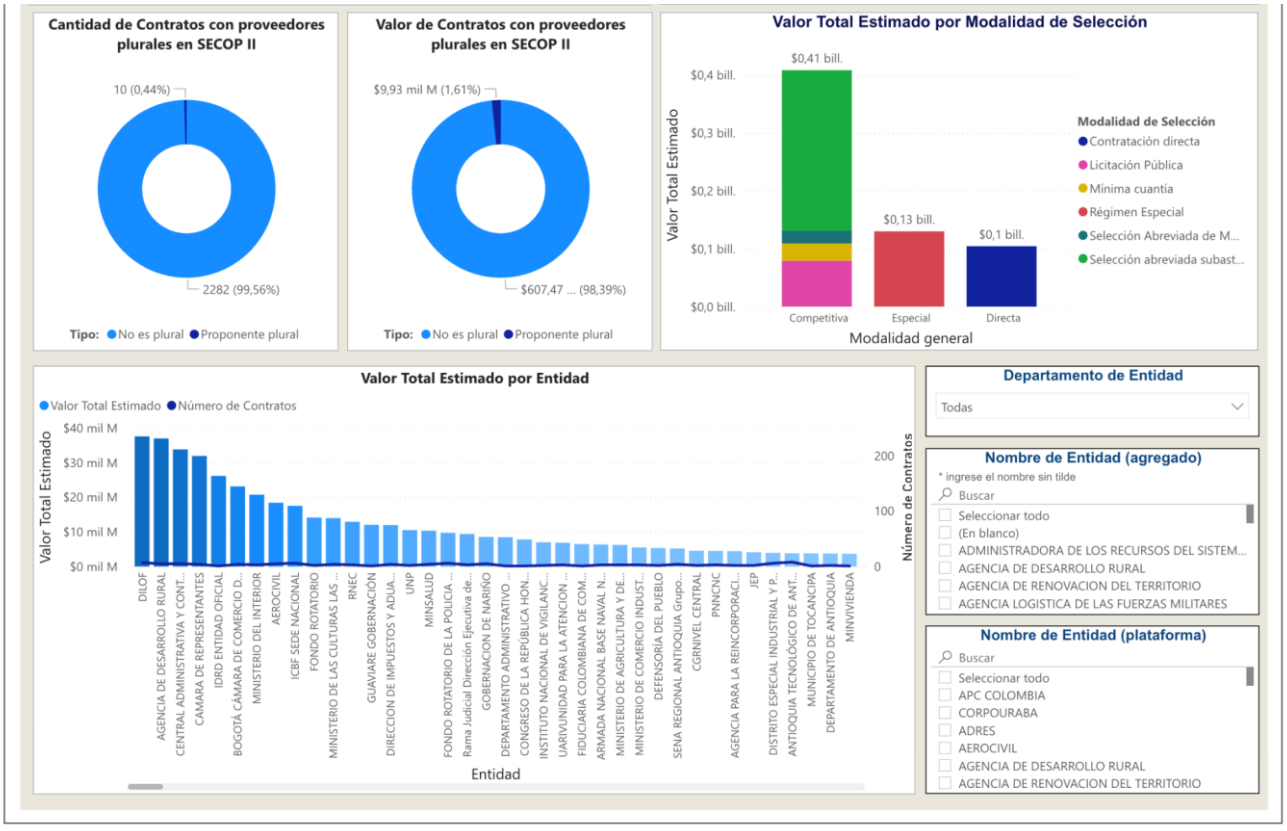
Adicionalmente, teniendo en cuenta el objeto de la contratación, parte de la normativa aplicable son los lineamientos propios y resoluciones de la AEROCIVIL para efecto de tarifas, cargos y administración de las agencias de viaje, es necesario tener en cuenta que Gobierno Nacional a través del Decreto Número 1074 del 26 de mayo de 2015 expidió "*El Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo*", en donde se compilan todas las normas que regulan al sector.

8. **ESTUDIO DE LA OFERTA.** Con el objetivo de identificar los proveedores más adecuados y determinar la modalidad de contratación para el proceso, se llevó a cabo utilizando la herramienta de Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollada por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

Se aplicaron filtros basados en el código UNSPSC principal identificado para la contratación, que en este caso es 90121502- AGENCIAS DE VIAJE, como resultado de este análisis, se obtuvo la siguiente información:


Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
ANÁLISIS DE LA OFERTA
Atrás
Reiniciar
Gasto Mensual
Valor Total
$643.310.057.464
Gasto Anual
Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
2.642
Cantidad de contratos - Anual
Valor Contratación
$643,31 mil M
Número de Proveedores
702
Número de Contratos
2642
FILTROS:
Seleccione el año:
Seleccione la Fecha
Seleccione una categoría:
Filtro de Departamento - Proveedor:
Plataforma:
Nombre de Proveedor


Valor Total Estimado por Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos
$100 mil M
$50 mil M
$0 mil M
200
0
Prov_nombre
SUBATOURS SAS
PUBBLICA SAS
SATENA
GOLD TOUR SAS
JE TOURS
CORREAGRO
VIAJA POR EL MUNDO WEB N...
NOVATOURS LTDA
PUERTA DE ORO EMPRESA DE...
LOGISTICA Y GESTION DE NE...
RECIO TURISMO SA
RENTA Y CAMPO CORREDORE...
CONSORCIO RESIDENCIAS ES...
GPS SAS
FESTIVAL TOURS SAS
MAGIN COMUNICACIONES SAS
JIREH TRAVEL
TURNARIÑO LTDA
CONSORCIO DESARROLLO RU...
AGENCIA DE VIAJES Y TURISM...
MERCADO Y BOLSA SA
VIAJES ZEPPELIN SA
MERCADEO ESTRATEGICO SAS
MAYATUR SAS
CAJA DE COMPENSACIoN FA...
CAFAM
CENTRO SOCIAL DE AGENTES ...
VIAJES TOUR COLOMBIA
UNIÓN TEMPORAL NOVATOU...
CASA DE LA MADRE Y EL NIÑ...
TURISMO DEL MORROSQUILL...
UNIÓN TEMPORAL INCORPO...
SERVICIO AEREO A TERRITORI...
CENTRO SOCIAL DE SUBOFIC...
AVOLAR VIAJES Y TURISMO LI...
CEINTE SAS
MEGA VIAJES Y TURISMO LTDA
CENTRO SOCIAL DE OFICIALE...
AVOLAR VIAJES Y TURISMO L...
ACIERTO EMPRESARIAL 7 SAS
COLSUBSIDIO
10000000
4 PODER OR COMUNICACIONES SAS
Documento de Proveedor (Plataforma)
Buscar
Seleccionar todo
1006514200
Valor contratado:
$0
$26.154.000.000
Modalidad de selección
Competitiva
Enajenación
Directa
Especial
Valor Total Estimado por Proveedor
Proveedor
SUBATOURS SAS
PUBBLICA SAS
SATENA
GOLD TOUR SAS
JE TOURS
CORREAGRO
VIAJA POR EL MUNDO WEB NICKISIX 360 SAS
NOVATOURS LTDA
PUERTA DE ORO EMPRESA DE DESARROLLO CARIBE SAS
LOGISTICA Y GESTION DE NEGOCIOS
RECIO TURISMO SA
RENTA Y CAMPO CORREDORES SA
CONSORCIO RESIDENCIAS ESCOLARES GUAVIARE
GPS SAS
$0 mil M
$50 mil M
$100 mil M
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
Proveedor
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y SOCIALE...
CARIBE TOURS INTERNACIONAL LTDA
SUBATOURS SAS
NORTUR MURILLO RODRIGUEZ SAS
COLTUREES SAS
SATENA
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO SA AVIANCA
VIAJA POR EL MUNDO WEB NICKISIX 360 SAS
CELIOS TOURS
JIREH TRAVEL
LOGISTICA Y GESTION DE NEGOCIOS
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS
GOLD TOUR SAS
0
100
200
Número de Contratos



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2020			2021			2022			202	
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
⊞ 9012 - Facilitación de viajes	202	$14.462.064.421	2,25%	290	$38.017.196.073	5,91%	566	$126.446.368.385	19,66%	544	$97.639.90
Total	**202**	**$14.462.064.421**	**2,25%**	**290**	**$38.017.196.073**	**5,91%**	**566**	**$126.446.368.385**	**19,66%**	**544**	**$97.639.90**

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

8.1. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.5.2 y el numeral 3º del artículo 2.2.1.1.1.5.3, del Decreto 1082 de 2015, se calculará los siguientes indicadores financieros y verificará el cumplimiento de las condiciones que se detallan a continuación:

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO	ANÁLISIS DEL INDICADOR
LA LIQUIDEZ	Activo corriente/ Pasivo corriente	Mayor o igual 1,2 veces	Estas razones financieras, dentro de las cuales se incluyen la Capacidad de pago y el capital de trabajo, permiten analizar la liquidez del futuro contratista, y por ende la capacidad de generar efectivo para atender en forma oportuna las obligaciones contraídas.
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo total / Activo total	Menor o igual al 80%	Nos permite establecer el nivel de endeudamiento de la empresa, estableciendo la participación de los acreedores sobre los activos de la empresa; si la organización refleja un indicador muy alto representará que tiene comprometida la mayoría de sus activos y el margen de manejo será bajo para atender de manera eficiente el desarrollo del contrato
COBERTURA DE INTERESES	Utilidad Operacional/ Gastos de intereses	Mayor o igual 1,3 veces	Refleja la capacidad del proponente para cumplir con obligaciones financieras, a mayor cobertura de intereses, menor la probabilidad de que incumpla con sus obligaciones financieras, representa el número de veces que la utilidad operacional cubre los gastos financieros

Para el presente proceso de Contratación se pueden presentar oferentes plurales por medio de uniones temporales, consorcios y promesas de sociedad futura, para lo cual se dará aplicación al procedimiento para calcular los indicadores de los oferentes plurales a partir de la información de cada integrante del oferente plural establecido por Colombia Compra en su manual de requisitos habilitantes y que corresponde al siguiente:

Para los indicadores que provienen de la división de cuentas de los estados financieros la fórmula es:

Ponderación de los componentes de los indicadores:

En esta opción cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador, de acuerdo con su participación en la figura del oferente plural (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad (futura).

$$(ii)\ Indicador = \frac{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}{\left(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i\ X\ porcentaje\ de\ participación_i\right)}$$

Donde n es el número de integrantes del oferente plural (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura).

La capacidad financiera de los proponentes se verificará de forma general de la información en firme contenida en el certificado de Registro Único de Proponentes (RUP).

NOTA: Para el indicador de razón de cobertura de intereses, los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular el indicador de razón de cobertura de intereses. En este caso el oferente cumple el indicador

El no cumplimiento de los mínimos requisitos solicitados, en cada uno de los criterios requeridos, dará lugar a que la propuesta sea calificada como NO HABILITADA.

8.2. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

De conformidad con lo establecido en el numeral 3º del artículo 2.2.1.1.1.5.3 Decreto 1082 de 2015, se establece lo siguiente:

INDICADOR	FÓRMULA	MARGEN SOLICITADO	ANÁLISIS DEL INDICADOR
CAPITAL DE TRABAJO	Activo Corriente menos Pasivo Corriente	Mayor o igual al 20% del presupuesto oficial	Este indicador representa liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo.
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad operacional dividido por el Patrimonio	Mayor o igual al 8%	Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Utilidad Operacional dividido por el activo total	Mayor o igual al 2%	Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre el patrimonio.

NOTA 1: Si el divisor para el cálculo aritmético del indicador razón de cobertura de intereses es igual a cero (0) el proponente CUMPLE.

NOTA 2: En caso de componentes plurales se aplicarán las fórmulas contenidas para la capacidad financiera.

NOTA 3: Para la verificación de la capacidad de organización, en caso de que la información requerida no se encuentre contenida en el RUP, se aplicarán las reglas establecidas en el presente pliego para la capacidad financiera.

NOTA 4: Para acreditar el presente requisito, el proponente extranjero sin sucursal en Colombia deberá allegar la certificación debidamente suscrita por el representante legal o apoderado donde señale las

actividades a las que se dedica la empresa que representa, las cuales deben estar relacionadas con las definidas en la clasificación establecida por la UNGRD.

El no cumplimiento de los mínimos requisitos solicitados, en cada uno de los criterios requeridos, dará lugar a que la propuesta sea calificada como NO HABILITADA.

8.3. CAPACIDAD FINANCIERA DEL PROPONENTES QUE ACREDITE LA CALIDAD DE MIPYME

En virtud de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, en concordancia con los artículos 31 de la Ley 2069 de 2020 y 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015, se establecen las siguientes condiciones habilitantes diferenciales para el proponente que acredite la calidad de MIPYME con el fin de promover y facilitar su participación en el presente proceso de selección.

Para el efecto, la MIPYME colombiana deben acreditar que tiene el tamaño empresarial establecido por la ley de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015[21].

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO	ANÁLISIS DEL INDICADOR
LA LIQUIDEZ	Activo corriente sobre Pasivo corriente	Mayor o igual 1,2 veces	Estas razones financieras, dentro de las cuales se incluyen la Capacidad de pago y el capital de trabajo, permiten analizar la liquidez del futuro contratista, y por ende la capacidad de generar efectivo para atender en forma oportuna las obligaciones contraídas.
NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo total sobre Activo total	Menor o igual a 73%	Nos permite establecer el nivel de endeudamiento de la empresa, estableciendo la participación de los acreedores sobre los activos de la empresa; si la organización refleja un indicador muy alto representará que tiene comprometida la mayoría de sus activos y el margen de manejo será bajo para atender de manera eficiente el desarrollo del contrato
COBERTURA DE INTERESES	Utilidad Operacional dividida Gastos de intereses	Mayor o igual 1,2 veces	Refleja la capacidad del proponente para cumplir con obligaciones financieras, a mayor cobertura de intereses, menor la probabilidad de que incumpla con sus obligaciones financieras, representa el número de veces que la utilidad operacional cubre los gastos financieros
CAPITAL DE TRABAJO	Activo corriente menos pasivo corriente	Mayor o igual al 25% Presupuesto Oficial	Este indicador representa la liquidez operativa del proponente, es decir el remanente del proponente luego de liquidar sus activos corrientes (convertirlos en efectivo) y pagar el pasivo de corto plazo.

[21] **Artículo 2.2.1.2.4.2.4. Acreditación de requisitos para participar en convocatorias limitadas**. La Mipyme colombianas deben acreditar que tiene el tamaño empresarial establecido por la ley de la siguiente manera:
1. Las personas naturales mediante certificación expedida por ellos y un contador público, adjuntando copia del registro mercantil.
2.Las personas jurídicas mediante certificación expedida por el representante legal y el contador o revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, adjuntando copia del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o por la autoridad competente para expedir dicha certificación.

Para la acreditación deberán observarse los rangos de clasificación empresarial establecidos de conformidad con la Ley 590 de 2000 y el Decreto 1074 de 2015, o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO	ANÁLISIS DEL INDICADOR
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad operacional dividido por el Patrimonio	Mayor o igual al 7%	Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional de proponente.
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Utilidad Operacional dividida por Activo total	Mayor o igual al 3%	Determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el Activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre el patrimonio.

Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

NOTA: Para el indicador de razón de cobertura de intereses, los oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0), no podrán calcular el indicador de razón de cobertura de intereses. En este caso el oferente cumple el indicador.

8.4. ¿QUIÉN VENDE?:

De acuerdo a la herramienta de Colombia compra Eficiente, a continuación, se listan los proveedores catalogados bajo los Códigos USNSPC 90121500, 90121502, 7811502 y 7811500 en orden descendente por número de contratos celebrados entre 2020 y 2025:

Proveedor	Número de Contratos
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS	249
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y SOCIALES A	175
CARIBE TOURS INTERNACIONAL LTDA	88
SUBATOURS SAS	65
NORTUR MURILLO RODRIGUEZ SAS	56
COLTUREES SAS	45
SATENA	42
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO SA AVIANCA	41
VIAJA POR EL MUNDO WEB NICKISIX 360 SAS	40
CELIOS TOURS	37

JIREH TRAVEL	33
LOGISTICA Y GESTION DE NEGOCIOS	26
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS	23
GOLD TOUR SAS	21
NOVATOURS LTDA	21
PLANETOUR SAS	21
TURISMAN SAS	21
VIAJES AGENTUR SA	20
INVERSIONES MI TIERRA SAS	19
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y SOCIALES	18
AVOLAR VIAJES Y TURISMO LTDA	18
MAGIN COMUNICACIONES SAS	18
TRAVESIAS TOURS SAS	18
FESTIVAL TOURS SAS	17
TURISMO DEL MORROSQUILLO LTDA	17
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y	16
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO NAIYU J Y J SAS	16
FLYWORLD PRODUCTORA DE VIAJES SAS	16
MAURICIO RODRIGUEZ	16
MAYATUR SAS	15
PARAISO ECOLOGICO SAS	15
JE TOURS	14
TURISMO AMERICAN TOURS SAS	14
AGENCIA DE VIAJES VUELOS Y VACACIONES SAS	12
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATURS SAS	12
INVERSIONES AEREAS INVERSA SAS	12
PUBBLICA SAS	12
AVIANCA SA	11

EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTICA INTEGRAL SA	11
EXPRESO VIAJES Y TURISMO EXPRESO SAS	11
MEGA VIAJES Y TURISMO LTDA	11
SERVIUNIDAS	11
TURISMO ANDINO SAS AGENCIA DE VIAJES	11
PROVIAJES Y TURISMO LTDA	10
SELVA VIAJES Y TURISMO SAS	10
SWISS ANDINA TURISMO SA	10
VIAJEMOS JUNTOS SA	10
MEJIA BARRERA MANUEL FLORENCIO	9
RECIO TURISMO SA	9
AGENCIA DE VIAJES ROSA DE LOS VIENTOS SAS	8
AVOLAR VIAJES Y TURISMO LIMITADA	8
DESPEGAR COLOMBIA SA	8
PAEZ TOUR	8
REPRESENTACIONES AVIANCORP SAS	8
SALA DE BELLEZA Y ESTILOS JOSE	8
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SA	7
CARLOS RODRIGUEZ	7
DESPEGAR COLOMBIA SAS	7
FASEVIAJES LTDA	7
JOHAN LAVERDE	7
QUALITY TRANSPORTES SAS	7
VIAJES GUZMAN	7
VIVA TOUR	7
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES	6
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANA SA AVIANCA	6

GIRA VIAJES SAS	6
GRUPO EMPRESARIAL TRANSPORTES ESPECIALES DE CORDOBA SAS	6
INVERSIONES AITSHA SAS	6
JM GRUPO EMPRESARIAL SAS	6
PRECOLOMBINA DE TURISMO ESPECIALIZADO SAS	6
PROTURISMO SAS	6
TEF117	6
tickets and travel sas	6
TURISMO ANDINO ESPECIALES SAS	6
VALMO TOTAL SERVICES SAS	6
VIAJANDOANDO	6
VUELOS Y VACACIONES SAS	6
ACTIVIDADES TURISTICAS RECREACIONALES Y SOCIALES SAS ACTOURS SAS	5
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO WETRAVEL CO SAS	5
ALIANZA FIDUCIARIA SA FIDEICOMISOS	5
COMERCIALIZADORA JE TOURS SAS	5
COOPERATIVA DE TRANSPORTES PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TURÍSTICOS PURIESTUR	5
CORREAGRO	5
EXPRESO BRASILIA SA	5
ORIENTURISMO	5
TURISMO DE MORROSQUILLO LIMITADA	5
VIAJES Y TURISMO MUNDIALES SAS	5
AEROVIAJES PACIFICO DE BOGOTA SAS	4
AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL SA	4
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO TRAVEL STORE SAS	4
ANDREA SOFIA ULLOA MASMELA	4
BESTRAVEL SERVICE LTDA	4

CAFAM	4
ÉBANO DC SAS	4
EVENTOS Y PRODUCCIONES SALOMON SAS	4
ISLATUR LALIANXA LTDA	4
LATAM AIRLINES GROUP S A SUCURSAL COLOMBIA	4
LETS TRAVEL AGENCIA SAS	4
PLAYA BRISA Y MAR EU	4
PRIORITY TOUR SAS	4
TURNARIÑO LTDA	4
VIAJES GUZMAN Y COMPANIA LTDA	4
AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL AIRES SA	3
AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA SA AVIANCA	3
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO AVIATUR SAS	3
AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO GLOBAL BLUE REPRESENTACIONES SA	3
AMOCCIDENTE	3
ANDREA JULIANA RUANO BASTIDAS	3
B2 NETWORKS SAS	3
CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR COMPENSAR	3
COLRESERVAS SAS	3
COMFENALCO QUINDÍO	3
COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIAL DE CORDOBA	3
COOTRANSCAQUEZA	3
DANIELA OLIVEROS AGUDELO	3
EDITORIAL AULA DE HUMANIDADES	3
EL TURISTTA ZOMAC SAS	3
EUROAMERICAN TRAVEL SAS	3
FAVIAN OCTAVIO JAIMES JAIMES	3
FLOR ANGEL SANZ BENJUMEA	3

FOMCULTURA	3
GLORIA STELLA SUAREZ PINTO	3
GRUPO EMPRESARIAL GAVA SAS	3
INGENIA SOLUCIONES SAS	3
IVAN HOYOS SERVICIOS TURISTICOS SOCIEDAD LIMITADA	3
JENNY ALEJANDRA MONTENEGRO REBOLLEDO	3
JESSYCA CAROLINA CARDONA HERNANDEZ	3
JESSYCA CAROLINA CORDOBA HERNANDEZ	3
JHON LEDYS MURILLO TORRES	3
JUAN CARLOS SANCHEZ URAN	3
JUAN PABLO RAMIREZ MURILLO	3
LEOVIGILDO RAMIREZ BARAJAS	3
MARIA EUGENIA LOPEZ DUARTE	3

8.5. ¿CUAL ES LA DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS?

Actualmente en Colombia se involucran tres tipos de proveedores al momento de realizar la compra de tiquetes Aéreos: Aerolíneas, los Websites y Agencias de Viajes.

Aerolíneas

Las aerolíneas son las encargadas de establecer la tarifa, la operación y demás servicios requeridos para transportar pasajeros.

Este mercado de tiquetes aéreos presenta características que lo diferencian de los demás, debido a que el bien adquirir presenta una alta volatilidad por la discriminación de precios de acuerdo con: la discriminación de precios (tarifas), clase (económica, ejecutiva, etc.), disponibilidad de hora y demás factores que inciden en el precio del tiquete, es decir, el costo del tiquete puede variar por factores como: la fecha de salida, la anticipación del viaje, la temporada o si hace parte de un paquete turístico, entre otros.

Websites

Las plataformas tecnológicas o Websites conocidas en la industria como Online Booking Tools, son herramientas que permiten al usuario adquirir tiquetes aéreos de manera más eficiente, reduciendo los

tiempos de respuesta y agilizando la toma de decisiones. eliminando los intermediarios, lo cual implica que el consumidor pagará un menor valor en el precio de los tiquetes.

No obstante, la desintermediación necesariamente no es la mejor opción para las entidades y compañías, toda vez que en las websites no puede cumplirse la función de brindar toda la información a disposición del consumidor y garantizar los menores precios entre las aerolíneas junto a los costos asociados que se requiere en algunos casos.

Agencias de Viajes

Las agencias de viajes realizan la actividad de enlace, entre las aerolíneas y el usuario final, ofreciendo en su portafolio de servicios toda la gama de tarifas disponibles, reduciendo el tiempo de búsqueda al consumidor, a cambio de una contraprestación económica.

Por tal razón las agencias de viajes ofrecen dentro de su portafolio de servicios, actividades adicionales: (i) atención en los aeropuertos; (ii) Asesores Implant; (iii) trámite de millas y administración de convenios con Aerolíneas; y (iv) soporte telefónico 24 horas.

Debido a la contraprestación económica, reconocida por la existencia de intermediación humana en el proceso de compra del Tiquete Aéreo, las Agencias de Viajes deben cobrar la Tarifa Administrativa.

En particular, en el caso de las ventas de tiquetes aéreos, las agencias de viajes cumplen el papel de compilar toda la información de precios disponibles en el mercado para cada uno de los trayectos existentes, teniendo en cuenta las diferentes características de los pasajes. En consecuencia, a través de la agencia de viajes, las aerolíneas necesariamente compiten entre sí para ofrecer los menores precios, ya que los precios son visibles y comparables. De esta forma, la presencia de las agencias de viajes permite, de alguna manera, garantizar la existencia de competencia en el mercado de tiquetes aéreos y que a través de dicha competencia se ofrezcan los precios más bajos a los consumidores. Este hecho mejora el bienestar social, pues acerca el resultado del mercado a uno de equilibrio competitivo.

Es importante destacar que las plataformas tecnológicas o Websites conocidas en la industria como Online Booking Tools, son herramientas que permiten al usuario adquirir tiquetes aéreos de manera más eficiente, reduciendo los tiempos de respuesta y agilizando la toma de decisiones. eliminando los intermediarios, lo cual implica que el consumidor pagará un menor valor en el precio de los tiquetes. No obstante, la desintermediación necesariamente no es la mejor opción para las entidades y compañías, toda vez que dichos intermediarios pueden cumplir la función de brindar toda la información a disposición del consumidor y garantizar los menores precios entre las aerolíneas. Para este estudio, es preciso mencionar que, en el sector del transporte aéreo, existen diferentes asociaciones que juegan un papel primordial en este mercado, entre las que se encuentran:

ANATO

La Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo- ANATO es una entidad sin ánimo de lucro y de carácter gremial que representa, defiende y promociona los intereses generales del turismo y de las Agencias de Viajes en Colombia, fue creada el 20 de octubre de 1949 y está conformada por

agencias asociadas en todo el territorio nacional con 9 capítulos de representación, consolidando el sector y la agremiación como la entidad de más amplio reconocimiento nacional por el desarrollo de su gestión.

La Asociación está encaminada a representar a los Asociados ante los distintos niveles del Estado, propendiendo por la profesionalización de los Agentes de Viajes, fomentando una relación justa con los proveedores, facilitando la implementación de tecnologías para el desarrollo del sector, manteniendo un buen ambiente de negocios para incrementar la confianza de los consumidores ante las Agencias de Viajes, apoyados en su representación regional.

Agremia a más de 700 Agencias de Viajes y Turismo, Operadoras, Mayoristas, Operadores Profesionales de Congresos, Eventos y Convenciones y Oficinas de Representación Turística, las cuales constituyen aproximadamente el 70% de los ingresos operacionales del subsector.

ATAC

Asociación del Transporte Aéreo en Colombia, “En lo corrido de 2017, los países de la Alianza del Pacífico han movido a más de 82,6 millones de pasajeros, por demanda local e internacional, a través del transporte aéreo. De ese total, Colombia movilizó 21% que corresponde a 17,6 millones de personas”.

ALAICO

Asociación de líneas internacionales en Colombia

IATA

Asociación internacional que representa a las principales líneas aéreas internacionales, su importancia primordial radica en que es el cuerpo en el que se determinarán los pasajes y las tarifas de los servicios aéreos regulares internacionales.

AERONÁUTICA CIVIL

Con la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se organiza el sector y el Sistema Nacional de Transporte adscribiendo nuestra institución al Ministerio de Transporte, como órgano rector de la política y ejecución de las funciones relativas al transporte aéreo, se diseñó un organigrama institucional que atiende a la naturaleza de las dos grandes tareas a la entidad: La aeronavegación y el servicio aeroportuario, en consecuencia se crean la Secretaría Técnica y la Secretaria Aeroportuaria.

La Aeronáutica Civil es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, ordenado por el Art. 67 del Decreto 2171 de 1992.

En la actualidad la entidad se rige por el Decreto 260 del 28 de enero de 2004 con un nuevo ordenamiento administrativo y con nuevas dependencias.

Su misión es trabajar por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

Variación anual y contribución de los componentes del ingreso nominal

Para febrero de 2026 respecto al mismo mes del año anterior, la variación de los ingresos nominales fue -3,1%. El componente del ingreso que más contribuyó a la variación negativa en febrero de 2026 fue paquetes turísticos propios restando 4,3 p.p. a la variación de los ingresos nominales totales.

Tabla 1. Variación anual y contribución de los ingresos nominales
Total nacional
Febrero 2026ᵖ / febrero 2025

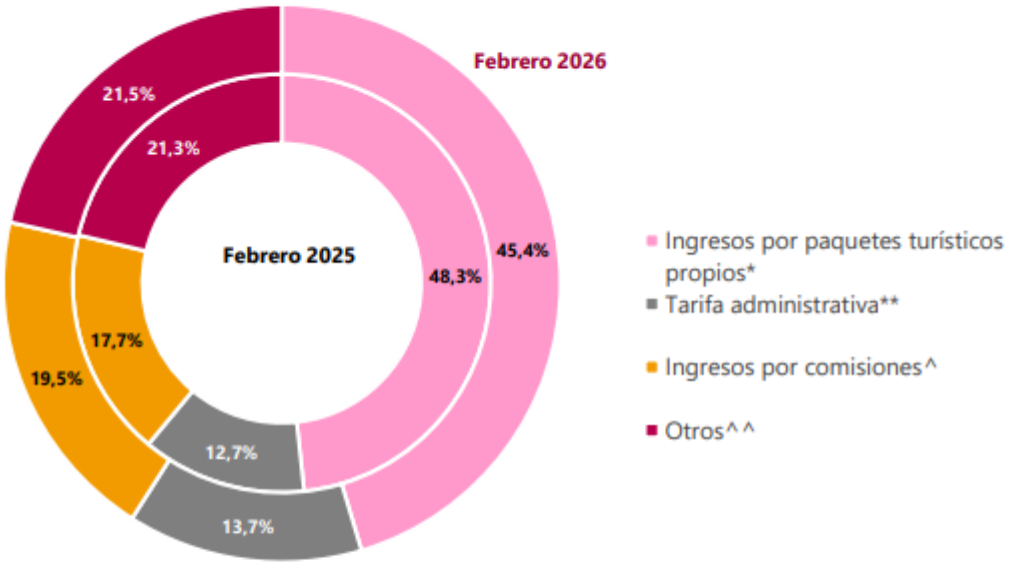
Componentes del ingreso	Febrero 2025		Febrero 2026	
	Variación %	Cont	Variación %	Cont (p.p.)
Total nacional	**0,9**		**-3,1**	
Paquetes turísticos propios*	-2,1	-1,1	-9,0	-4,3
Tarifa administrativa**	-7,3	-1,0	3,9	0,5
Ingresos por comisiones^	4,7	0,8	6,7	1,2
Otros^^	11,1	2,1	-2,3	-0,5

Fuente: DANE, Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV)
ᵖ: provisional
(p.p.): puntos porcentuales
* Corresponde a los ingresos por la venta de paquetes turísticos organizados o construidos por la empresa.
** Se refiere a los ingresos percibidos por cobros realizados sobre el tiquete vendido.
^ Incluye ingresos por comisiones por venta de pasajes, comisiones por venta de paquetes turísticos, comisiones por venta de alojamiento y comisiones por venta de cruceros.
^^ Incluye OVER, Servicios receptivos, Ingresos por MICE, Fee por servicios y otros ingresos.
Nota: por aproximación decimal, se puede presentar diferencia en la suma de las contribuciones frente a la variación total.

Distribución porcentual de los componentes del ingreso nominal

En febrero de 2026, el principal componente del ingreso corresponde a la venta de paquetes turísticos propios con una participación del 45,4%, seguido de otros ingresos con una participación de 21,5%.

Gráfico 3. Distribución Porcentual de los componentes del ingreso Total nacional Febrero 2026ᵖ / febrero 2026



Fuente: DANE, Encuesta Mensual de Agencias de Viaje (EMAV)
ᵖ: provisional
* Corresponde a los ingresos por la venta de paquetes turísticos organizados o construidos por la empresa.
** Se refiere a los ingresos percibidos por cobros realizados sobre el tiquete vendido.
^ Incluye ingresos por comisiones por venta de pasajes, comisiones por venta de paquetes turísticos, comisiones po venta de alojamiento y comisiones por venta de cruceros.
^^ Incluye OVER, Servicios receptivos, Ingresos por MICE, Fee por servicios y otros ingresos.
Nota: por aproximación la suma de la distribución porcentual puede presentar diferencias en el último decimal.

9. CRITERIOS DIFERENCIALES PARA MIPYME Y EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES - EXPERIENCIA

En cumplimiento de la Ley 2069 de 2020, el Decreto 1860 de 2021 el cual modificó y adicionó el Decreto 1082 de 2015.Y consultada la información financiera reportada por las empresas a la Superintendencia de sociedades a corte 2024 y teniendo en cuenta el servicio que se pretende contratar está dentro de la clasificación CIIU: 7911- Actividades de las agencias de viaje y 7912 - Actividades de operadores turísticos.

Es así que el FNGRD/UNGRD determina que con el propósito de promover y facilitar las participación de las MIPYME domiciliadas en Colombia e incentivar los EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES en el presente proceso de selección, incluirá el requisito habilitante diferencial relacionado con el número de contratos para la acreditación de experiencia, el cual favorece la posibilidad de participar en el presente proceso; por lo anterior, y con el fin de garantizar la aplicación en los requisitos habilitantes los criterios diferenciales señalados en los artículos 2.2.1.2.4.2.14 y 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1860 de 2021, serán aplicados en el requisito habilitante jurídicos.

Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita que es MIPYME o EMPRENDIMIENTO Y EMPRESA DE MUJERES bajo los criterios dispuestos en el artículo 2.2.1.13.2.2 del Decreto Nacional 1074 de 2015 y los artículos 2.2.1.2.4.2.4. y 2.2.1.2.4.2.14 del Decreto Nacional 1082 de 2015, o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen y que tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

Cabe resaltar que cada integrante de la figura asociativa deberá acreditar por lo menos un contrato ejecutado de conformidad con las exigencias señaladas por la UNGRD/FNGRD.

Adicionalmente, y en consideración a que el RUP no contiene toda la información requerida por la UNGRD/FNGRD, el proponente MIPYME, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES deberá aportar las certificaciones de los contratos inscritos con los cuales pretenda acreditar la experiencia requerida.

La verificación de la experiencia aportada por MIPYME, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES se adelantará en los mismos términos previstos en el presente numeral para los proponentes que no tengan dichas calidades.

Los proponentes interesados en acogerse a los criterios diferenciales deberán manifestarlo expresamente en la CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA, señalando si se constituyen como EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES o MIPYME domiciliadas en Colombia y aportar con la propuesta la documentación requerida en los artículos 2.2.1.2.4.2.14 y 2.2.1.2.4.2.18 del decreto nacional 1082 de 2015 y para MIPYMES y 2.2.1.2.4.2.18 del decreto nacional 1082 de 2015,el cual se acreditará de conformidad con el artículo 2.2.1.13.2.2. del Decreto 957 de 2019 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.

10. CRITERIOS DIFERENCIALES RELACIONADOS CON PARTICIPACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

El Decreto 0287 del 19 de marzo de 2026, implementó un sistema de preferencias obligatorio en todas las etapas de la contratación pública para incentivar la participación de emprendimientos y empresas que empleen o sean propiedad de personas con discapacidad.

Por lo tanto, el proponente que acredite su condición de emprendimientos y empresas de personas con discapacidad podrá acreditar la experiencia mínima habilitante con un máximo de cuatro (4) contratos.

La condición de emprendimientos y empresas de personas con discapacidad deberá ser acreditada de conformidad con los requisitos contenidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del Decreto 1082 de 2015 (Modificado por el Art. 1 del Decreto 0287 de 2026).

NOTA 1: Tratándose de proponentes plurales, estas condiciones sólo se aplicarán cuando al menos uno de los integrantes cumpla con los criterios previstos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del Decreto 1082 de 2015 (Modificado por el Art. 1 del Decreto 0287 de 2026) y acredite una participación no inferior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal, aportando la experiencia requerida.

10. ESTUDIO DE LA DEMANDA:

10.1. ¿CÓMO HA ADQUIRIDO LA ENTIDAD EN EL PASADO ESTE BIEN, OBRA O SERVICIO?:

Vigencia	N° contrato	Objeto	Valor
2024	UNGRD-024-2024 / FNGRD 9677-PPAL001-356-2024	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales para el transporte de los colaboradores del sistema nacional de la gestión del riesgo de desastres - SNGRD.	$1.556.620.000
2024	9677-PPAL001-242-2024	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales para el transporte de los colaboradores del sistema nacional de la gestión del riesgo de desastres - SNGRD.	$84.500.000
2023	9677-PPAL001-088-2023	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para los colaboradores del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - SNGRD.	$1.050.000.000
2022	9677-PPAL001-808-2022 / UNGRD-075-2022	Contratar el suministro de servicios de transporte de pasajeros, emisión de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para los colaboradores del sistema nacional de gestión del riesgo de desastres para la vigencia 2022.	$1.125.000.000

2021	9677-PPAL001-1718-2021 / 85575-FONBUE-003-2021 / UNGRD-102-2021	Contratar la prestación de servicios de transporte de pasajeros, emisión de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para los colaboradores del Sistema Nacional de la Gestión del Riesgo de Desastres.	$809.204.842
2015	FNGRD-UNGRD-LP-001-2015	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para el desplazamiento de los integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (FNGRD), funcionarios y/o contratistas de la UNGRD, el cual será adjudicado por lotes.	$340.000.000
2014	9677-04-259-2014	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para la movilización de los integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, para el Lote N°2 FNGRD del proceso licitatorio UNGRD-FNGRD-LP-01-2014.	$580.000.000

10.2. ¿CÓMO ADQUIEREN LAS ENTIDADES ESTATALES ESTE BIEN, OBRA O SERVICIO?:

Así mismo, se realizó una búsqueda en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), identificando entidades estatales que hayan realizado contrataciones similares, de tal forma que se considere pertinente su análisis para la presente investigación de sector.

Los resultados de esta búsqueda se presentan a continuación:

Entidad estatal	Tipo de contratación	No. proceso / contrato	Valor	Objeto del contrato	Contratista
SENA Regional Cundinamarca	subasta inversa	SASI-CMC-0170-2023	$340.000.000	Suministro de tiquetes aéreos a destinos nacionales y tarifas económicas para el desplazamiento de los funcionarios públicos e instructores pertenecientes a la Escuela Nacional de Instructores - ENI de los centros de formación y despacho de la Regional	Subatours SAS

				Cundinamarca del SENA.	
SIC Superintendencia de Industria y Comercio	subasta inversa	SIC 2 DE 2023	$1.387.106.286	Suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales para funcionarios y contratistas, cuando para el ejercicio de sus funciones u obligaciones sea necesario su desplazamiento al interior o al exterior del país.	GOLD TOUR S.A.S
Instituto Geográfico Agustín Codazzi	Subasta Inversa	SASI01-2022-SC	$229.829.223	Suministro de Tiquetes Aéreos Nacionales e Internacionales para el Instituto Geográfico Agustín Codazzi por Subasta Inversa SASI01-2022-SC	SUBATOURS
Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles	Mínima Cuantía	IPMC-FPS-001 DE 2022	$25.000.000	Contratar el suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales para facilitar el desplazamiento de funcionarios, contratistas y colaboradores del Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia.	Mundo Turístico E.U
Orquesta Filarmónica de Bogotá	Selección Abreviada / Subasta Inversa	OFB-SA-SI-001-2021	$111.909.983	Suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales requeridos para las actividades artísticas de la Orquesta Filarmónica de Bogotá.	Festival Tours S.A.S
Contraloría General de Medellín	Selección Abreviada / Subasta Inversa	SA 002 DE 2021	$75.000.000	Suministro de tiquetes aéreos para los diferentes destinos locales, nacionales e internacionales de los funcionarios de la Contraloría General de Medellín durante el año 2021.	Avolar Viajes y Turismo Ltda.

Corporación Autónoma Regional de Santander CAS	Mínima Cuantía	Mc2-050-2021	$25.000.000	Contratar el suministro de tiquetes de transporte aéreo en rutas nacionales para los diferentes destinos que requieren los funcionarios, contratistas, miembros del Consejo Directivo, de la Asamblea Corporativa y personal designado por convenientes en desarrollo de las actividades misionales y administrativas de la Corporación Autónoma Regional de Santander - CAS.	Agencia de Viajes y Turismo A Volar Ltda.
Instituto Nacional de Salud	Licitación Pública	Ins-Lp-004-2021	$364.000.000	Suministro de tiquetes aéreos para la ejecución de programas de fortalecimiento institucional del sector salud, conforme a los requerimientos de las direcciones del Instituto Nacional de Salud en cumplimiento de su misión y objetivos institucionales.	Viaja Por El Mundo Web / Nickisix 360 S.A.S.
ICBF	Selección Abreviada / Subasta Inversa	ICBF-SASI-014-2021sen	$1.606.413.937	Suministro de tiquetes aéreos en rutas nacionales e internacionales solicitados por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF.	Novatours Ltda.
Corporación Agencia Nacional de Gobierno Digital	Mínima Cuantía	Ip-And-010-2021	$19.842.052	Contratar el suministro de tiquetes aéreos requeridos por la Agencia Nacional Digital.	Festival Tours S.A.S
RTVC	Contratación Régimen Especial (Con Ofertas)	IA 17-2021	$570.000.000	El contratista se obliga a prestar los servicios de tiquetes aéreos a nivel nacional e internacional para el cumplimiento de la misión y objeto social de RTVC.	Subatours SAS
Congreso de la República - Honorable Senado de la	Licitación Pública	Lp-Sen-02-2021	$4.765.619.655	Contratar el suministro de tiquetes aéreos a destinos nacionales e internacionales para los honorables senadores, funcionarios y contratistas del Senado de la República.	Subatours SAS

República					
Departamento Administrativo para la Prosperidad Social	Licitación Pública	LP 01 de 2020_2	$1.036.030.839	Contratar el suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales requeridos para el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, con el fin de atender las necesidades de desplazamiento de sus servidores públicos y contratistas.	Subatours SAS
Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Negro - Nare	Mínima Cuantía	Mc 002-2020	$23.000.000	Suministro de tiquetes aéreos nacionales e internacionales.	Servicios Unidos de Transporte Especial S.A.S
Secretaría Distrital de Hacienda	Mínima Cuantía	Sdh-Sminc-19-2019	$11.000.000	Suministro de tiquetes aéreos para los funcionarios de la Secretaría Distrital de Hacienda.	Agencia de Viajes y Turismo Gold Tour S.A.S
Central Administrativa y Contable Especializada CENAC Convenios	Selección Abreviada Menor Cuantía	Sa-034-Cenacconvenios-2019	$506.176.049	Suministro de tiquetes aéreos y terrestres para las unidades centralizadas por la CENAC Convenios con cargo a los apoyos otorgados mediante los convenios de colaboración suscritos entre el Ministerio de Defensa Nacional - Ejército Nacional con las empresas de los sectores de hidrocarburos, energético y minero.	Subatours SAS

11. RESUMEN COMPARATIVO CONDICIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO DE PROVEEDORES.

En las tablas que a continuación se detallan, se puede observar el comportamiento en la compra de tiquetes aéreos del periodo comprendido entre las vigencias 2021 a 2025 con recursos del FNGRD, estas cifras son la referencia más inmediata por lo que muestran una realidad ajustada al contexto de la realidad presentada por la reapertura económica pos-pandemia (Coronavirus COVID-19), cabe señalar que dada la naturaleza misional de la entidad, las comisiones nacionales están determinadas por las emergencias que se dan en todo el territorio nacional las cuales pueden ser concurrentes o no. Por otra parte, las comisiones al exterior dependen específicamente de las invitaciones a eventos de los gobiernos extranjeros, cooperantes internacionales y demás misiones especiales a que dé lugar, siendo en la mayoría de casos aprobadas por Presidencia de la República, por tanto, este hecho altera considerablemente la emisión anual en la entidad.

A continuación, se evidencia el histórico de ejecución de los contratos ejecutados por la entidad:

- **9677-PPAL001-456-2021 – SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A. – SATENA**

Este contrato estuvo vigente desde el 09 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2021, el valor inicial fue de $1.000.000.000 bajo el CDP 21-0748 del 08 de marzo de 2021 y se realizó una adición por valor de $500.000.000 bajo el CDP 21-1006 del 04 de mayo de 2021 para un valor total de $1.500.000.000.

A continuación, se presenta la composición de los recursos:

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
FNGRD	21-0748	8/03/2021	$ 1.000.000.000,00
FNGRD – ADICIÓN 1	21-1006	4/05/2021	$ 500.000.000,00
TOTAL			**$ 1.500.000.000,00**



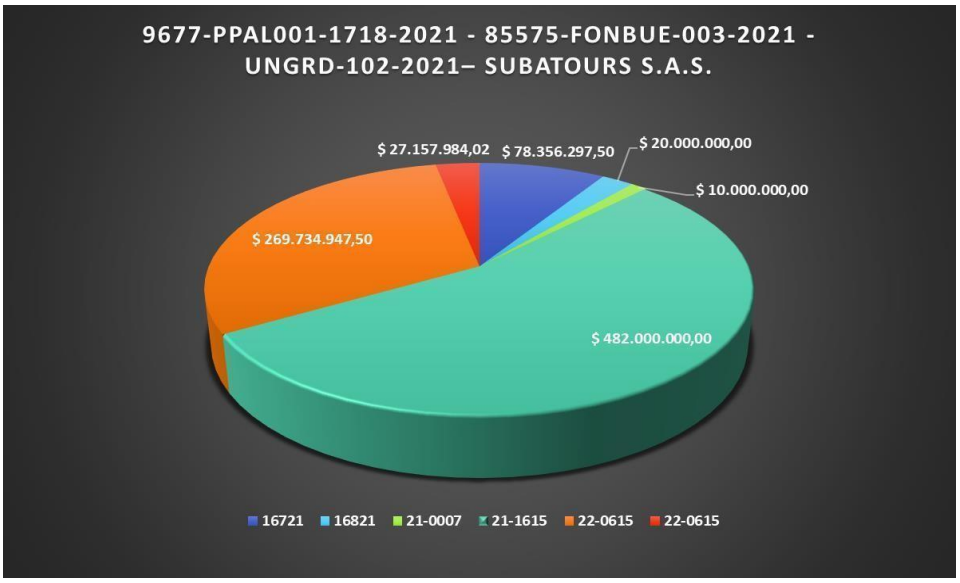
- **9677-PPAL001-1718-2021 - 85575-FONBUE-003-2021UNGRD-102-2021– SUBATOURS S.A.S.**

Este contrato estuvo en vigencia del 22 de noviembre de 2021 hasta el 21 de mayo de 2022, el valor inicial del contrato fue de $590.356.298,50 con recursos mixtos de FNGRD, UNGRD Y FONBUENAVENTURA, se le realizaron dos adiciones por el FNGRD la primera por valor de $269.734.947,50 y la segunda por valor de $27.157.984 para un total de $887.249.229,5 que se ejecutaron en 6 meses.

A continuación, se presenta la composición de los recursos:

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
UNGRD	16721	31/08/2021	$ 78.356.297,50
UNGRD	16821	31/08/2021	$ 20.000.000,00
FONBUENAVENTURA	21-0007	16/09/2021	$ 10.000.000,00
FNGRD	21-1615	1/09/2021	$ 482.000.000,00
TOTAL			**$ 590.356.297,50**

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
FNGRD – ADICIÓN 1	22-0615	16/02/2022	$ 269.734.947,50
FNGRD – ADICIÓN 2	22-0615	26/04/2022	$ 27.157.984,02
TOTAL			**$ 296.892.931,52**



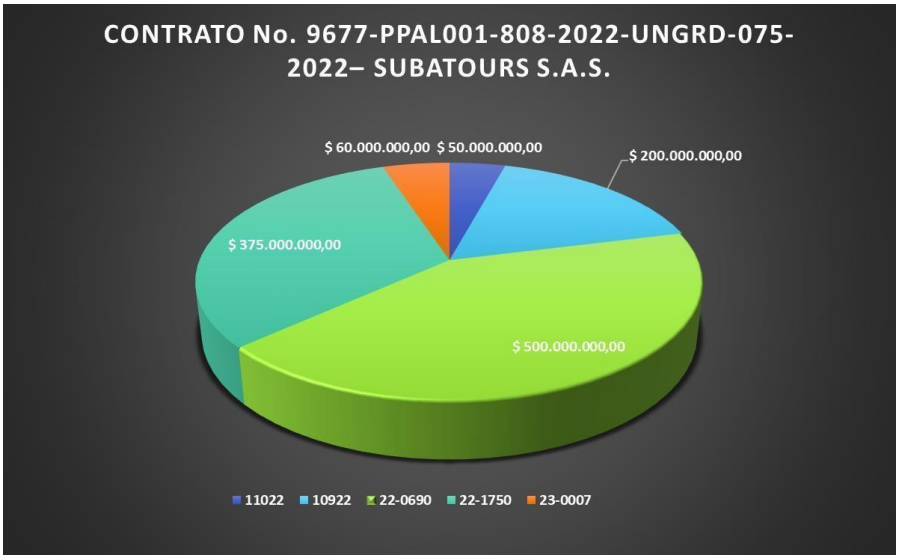
- **CONTRATO No. 9677-PPAL001-808-2022-UNGRD-075-2022– SUBATOURS S.A.S.**

Este contrato estuvo en vigencia desde el 19 de mayo de 2022 hasta el 31 de enero de 2023, al valor inicial del contrato fue de $750.000.000, con recursos mixtos de FNGRD y UNGRD. Se le realizaron dos adiciones por el FNGRD, la primera por valor de $375.000.000 y la segunda por $60.000.000, para un total de $1.185.000.000. A continuación, se presenta la composición de los recursos:

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
UNGRD	11022	31/03/2022	$ 50.000.000,00
UNGRD	10922	29/03/2022	$ 200.000.000,00
FNGRD	22-0690	17/03/2022	$ 500.000.000,00
TOTAL			**$ 750.000.000,00**

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
FNGRD – ADICIÓN 1	22-1750	12/08/2022	$ 375.000.000,00

FNGRD – ADICIÓN 2	23-0007	2/01/2023	$ 60.000.000,00
TOTAL			**$ 435.000.000,00**

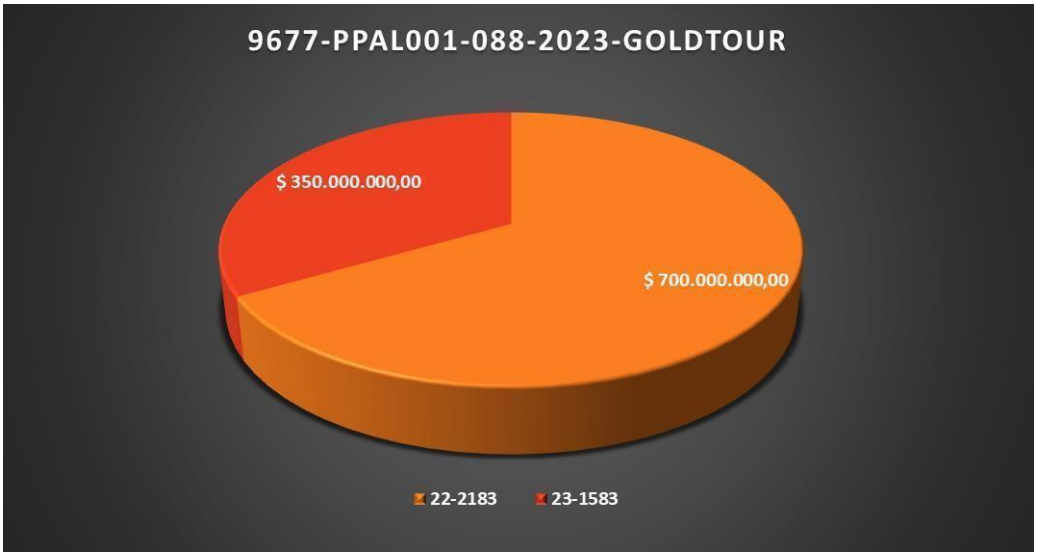


- **CONTRATO No. 9677-PPAL001-088-2023-GOLDTOUR**

Este contrato cuenta con un CDP inicial por valor de $700.000.000 por el FNGRD y ya se agotó el recurso, se realizó una adición por valor de $350.000.000, de esta adición se han gastado $30.658.965,4

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
FNGRD	22-2183	26/12/2022	$ 700.000.000,00
FNGRD – ADICIÓN 1	23-1583	1/08/2023	$ 350.000.000,00
TOTAL			**$ 1.050.000.000,00**

A continuación, se presenta la composición de los recursos:

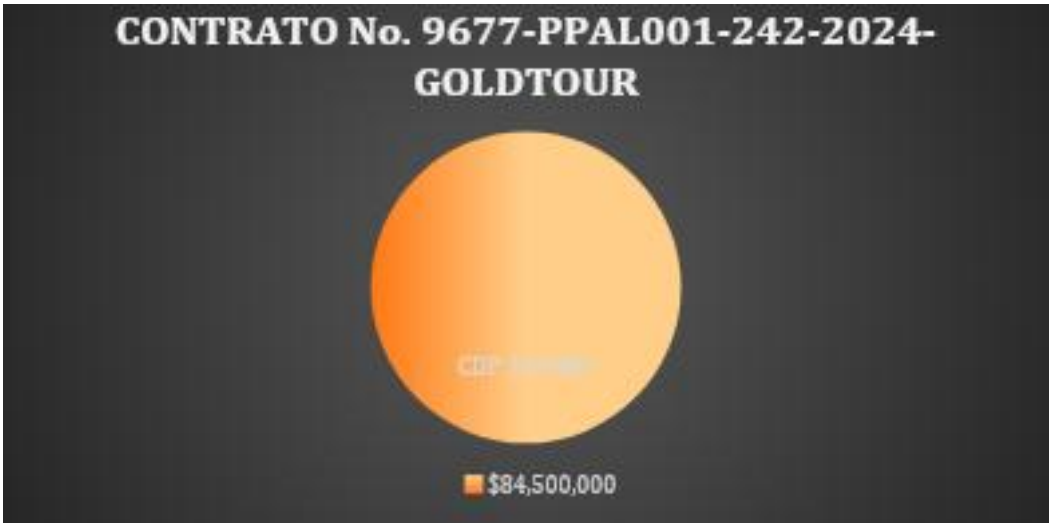


- **CONTRATO No. 9677-PPAL001-242-2024-GOLDTOUR**

Este contrato estuvo vigente desde el del 26 de junio 2024 al 25 de Julio 2024, el valor inicial fue de $85.000.000 bajo el CDP 24-0481 del 17 de mayo del 2024

A continuación, se presenta la composición de los recursos:

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
FNGRD	24-0481	17/05/2024	$ 85.000.000
TOTAL			**$ 85.000.000**

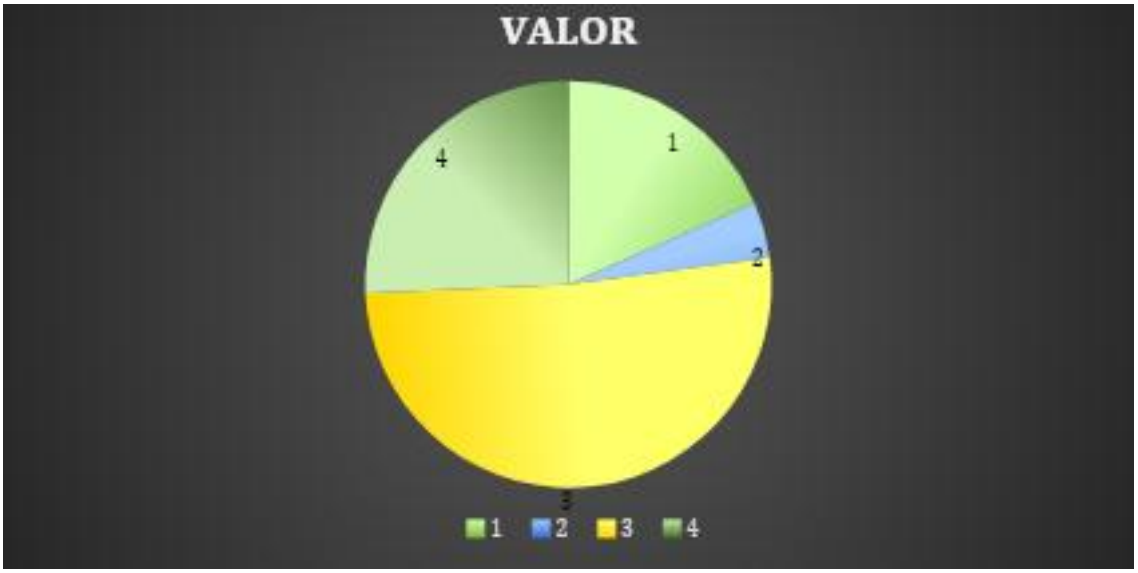


- **CONTRATO No. 9677-PPAL001-356-2024 FNGRD- UNGRD-024-2024 GOLDTOUR S.A.S**

Este contrato se encuentra vigente desde el 19 de Julio del 2024, el valor inicial fue de $1.156.620.000 con recursos mixtos de FNGRD y UNGRD, correspondientes a los CDPs: 4624, 4524 y 24-0171. Se le realizó una adición por el FNGRD por valor de $400.000.000 para un total de $1.556.620.000.

A continuación, se presenta la composición de los recursos:

FUENTE DEL RECURSO	No. CDP	FECHA	VALOR
UNGRD	4624	21/03/2024	$ 286.620.000
UNGRD	4524	21/03/2024	$ 70.000.000
FNGRD	24-0171	27/05/2024	$ 800.000.000
FNGRD-ADICION 1	24-1489	30/10/2024	$ 400.000.000
TOTAL			**$ 1.556.620.000**



- **CONTRATO SUMINISTRO DE TIQUETES CONTRATO 9677-PPAL001-266-2025 / UNGRD-041- 2025**

Desarrollo del contrato con recursos UNGRD

2025	PRIMER TRIMESTRE	0	0	0	$ -	$ -	$ -
	SEGUNDO TRIMESTRE	40	0	40	$ 27.401.668,00	$ -	$ 27.401.668,00
	TERCER TRIMESTRE	102	0	102	$ 84.789.680,00	$ -	$ 84.789.680,00
	CUARTO TRIMESTRE	23	0	23	$ 19.593.911,00	$ -	$ 19.593.911,00
SUBTOTAL		165	0	165	$ 131.785.259,00	$ -	$ 131.785.259,00

Desarrollo del contrato con recursos FNGRD

2025	PRIMER TRIMESTRE	68		68	$ 47.261.969,00		$ 47.261.969,00
	SEGUNDO TRIMESTRE	1070	13	1083	$ 813.410.996,00	$ 44.091.496,00	$ 857.502.492,00
	TERCER TRIMESTRE	1179	17	1196	$ 936.291.451,77	$ 46.514.616,00	$ 982.806.067,77
	CUARTO TRIMESTRE	1446	17	1463	$ 1.189.647.574,70	$ 94.592.747,00	$ 1.284.240.321,70
SUBTOTAL		3763	47	3810	$ 2.986.611.991,47	$ 185.198.859,00	$ 3.171.810.850,47

Igualmente, es importante indicar que, para establecer el presupuesto oficial, se tuvo en cuenta el histórico de facturación de tiquetes de los contratos de las vigencias anteriores, así como la necesidad de tiquetes requeridos para los próximos dos meses. De acuerdo con las directrices establecidas en la Directiva Presidencial No.08 del 17 de septiembre de 2022, mediante la cual “se imparten medidas para fortalecer la racionalización, probidad y la eficiencia del gasto público, en los principios que rigen la función pública, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política” la cual va dirigida a todas

entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional, de acuerdo con la directiva en su punto 2.2. comisiones y viáticos se establecen los siguientes lineamientos:

"Las entidades deberán justificar la necesidad de cada viaje y la razón por la cual no se utilizan los medios virtuales, así como el número de personas que viajarán, indicando la necesidad de su asistencia y el rol que cada una cumplirá, procurando el número estrictamente necesario y cuyas funciones estén directamente relacionadas con el objeto de la comisión.

Las entidades deberán planear, por lo menos trimestralmente, los viajes que sean necesarios para verificar el avance de las obras o los proyectos que se deban visitar, o los demás eventos que se deban atender por fuera de la ciudad donde tengan su sede, especificando las fechas de los viajes requeridos durante el correspondiente trimestre, con el objeto de optimizar el costo de los respectivos tiquetes, teniendo en cuenta que siempre se viajará en clase económica y procurando aprovechar los viajes a una zona determinada, para visitar todos los proyectos o las obras que sea necesario recorrer o verificar en esa zona. Para los contratos de suministro de tiquetes siempre se utilizará la Subasta Inversa, minimizando los costos por administración o gestión, y si se encuentra vigente, el acuerdo marco de precios".

- En virtud del análisis técnico económico realizado se concluye que:

El valor total que se requiere adicionar para la ejecución del objeto contractual, acorde a las fichas técnicas establecidas es de: **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800)**

Considerando el análisis integral del comportamiento histórico de la ejecución contractual en el período 2021-2025, la tendencia sostenida de crecimiento en la demanda de tiquetes aéreos por parte de la UNGRD/FNGRD y las condiciones económicas del mercado aeronáutico para la vigencia 2026, el presupuesto oficial estimado asciende a **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800)**, valor que se sustenta en los siguientes elementos técnicos:

i. Comportamiento histórico con tendencia creciente: El análisis de la serie contractual 2021-2025 evidencia un crecimiento sostenido en el valor ejecutado. El contrato de mayor valor en el período fue el suscrito en marzo de 2025 por $4.247.607.774, el cual requirió adiciones antes de su vencimiento. Este patrón recurrente de agotamiento anticipado del presupuesto —presente en la totalidad de los contratos del período analizado— demuestra que las proyecciones iniciales han sido sistemáticamente insuficientes para atender la demanda real de la entidad.

ii. Crecimiento interanual verificable: Entre las vigencias 2024 y 2025, el número total de tiquetes emitidos con cargo a UNGRD y FNGRD creció un 18,48%, con un incremento en el valor ejecutado del 31%, equivalente a $1.031.765.230 adicionales entre los dos períodos. Esta tendencia, de mantenerse para 2026, justifica plenamente la asignación de un presupuesto sostenido al del contrato inmediatamente anterior.

iii. Naturaleza misional impredecible: La demanda de tiquetes de la UNGRD/FNGRD está determinada en buena medida por la ocurrencia de emergencias y desastres en el territorio nacional,

eventos que por su naturaleza no son predecibles en frecuencia, magnitud ni ubicación geográfica. Colombia, por su ubicación geográfica y condiciones geológicas e hidrometeorológicas, mantiene una exposición constante a eventos como avenidas torrenciales, inundaciones y movimientos en masa, especialmente en períodos de La Niña y temporadas de lluvias. Para 2026, el IDEAM proyecta excesos de precipitación de entre el 40% y el 50% por encima de los promedios históricos en departamentos como Putumayo, lo que anticipa una mayor activación operativa de la entidad y, con ello, una mayor demanda de desplazamientos territoriales[22].

iv. Factores económicos estructurales de 2026: El incremento del 23% en el SMMLV para 2026, la presión inflacionaria proyectada entre el 5% y el 6%, la volatilidad en el precio del combustible Jet A1, y la saturación de vuelos nacionales durante el período electoral de mayo-junio de 2026 —que genera mayor competencia por disponibilidad de sillas y alza de tarifas— configuran un escenario de costos unitarios por tiquete significativamente superior al de vigencias anteriores.[23]

v. Expansión de la cobertura territorial en proyectos de inversión: El proyecto BPIN 202300000000278 (Mapas Comunitarios) contempla el acompañamiento presencial en 80 territorios priorizados del territorio nacional, con una estimación de 480 trayectos aéreos, y el proyecto BPIN 202300000000276 (Seguimiento PNGRD) requiere mesas de trabajo presenciales con entidades territoriales en múltiples departamentos. La cobertura de estos proyectos, sumada a la atención de emergencias propias de la misionalidad institucional, configura una demanda de desplazamiento que supera los niveles históricos de vigencias anteriores.

vi. Margen de respuesta ante contingencias: Dado que la entidad actúa como coordinadora del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y debe garantizar presencia territorial inmediata ante cualquier emergencia declarada en el país, resulta técnica y operativamente necesario contar con un presupuesto que incluya un margen suficiente para responder a demandas extraordinarias sin necesidad de tramitar adiciones contractuales que afecten la oportunidad de la respuesta institucional.

Por todo lo anterior, el valor de **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800)** resulta técnica, económica y operativamente justificado, proporcional al comportamiento histórico del mercado, coherente con las condiciones macroeconómicas de la vigencia 2026 y suficiente para garantizar la continuidad de la operación misional de la entidad durante toda la vigencia del contrato, conforme a los principios de planeación, economía y selección objetiva previstos en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007.

12. FUENTES Y TÉCNICAS DE LA INFORMACIÓN:

En ese mismo sentido, y con la finalidad de conocer el comportamiento del mercado de viajes, se revisaron los boletines mensuales de la Aerocivil y boletines informativos de la Organización Mundial del Turismo (OMT), que dan cuenta del promedio de pasajeros nacionales de los años 2019-2025

Por otro lado, para determinar el estudio de la demanda se consultó a través del SECOP II, mediante

[22] https://bart.ideam.gov.co/wrfideam/new_modelo/CPT/informe/Informe.pdfz
[23] https://www.portafolio.co/economia/informe-de-politica-monetaria-banrep-alerta-que-inflacion-seguira-aumentando-y-mantendra-altas-las-tasas-en-493461

el enlace https://www.colombiacompra.gov.co/, los procesos de contratación con objetos análogos al del presente proceso; ello, con la finalidad de conocer la modalidad de contratación, el valor de estos contratos, entre otros aspectos fundamentales para entender cómo se ha comportado la demanda en este mercado. Y finalmente, para determinar el comportamiento de la oferta, y calcular el valor de la presente contratación, se enviaron cotizaciones a agencias de viajes debidamente constituidas, y se aplicó la técnica estadística de promedio/media aritmética, que permitió calcular un estimado de los costos de los tiquetes.

Por otra parte, se consultaron las estadísticas suministradas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE- y los informes relacionados con análisis de demande de la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente, de acuerdo con los siguientes links:

https://www.dane.gov.co/index,php/estadisticas-por-tema/comercio/encuesta-mensual-de-serviciosems

https://www.dane.gov.co/index,php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-alconsumidor- ipc/ipc-informacion-tecnica

https://www.linkedin.com/pulse/la-cadena-de-valor-del-servicio-juan-manuel-gonz%C3%A1lezhttps://siis.ia.supersociedade.gov.co/#/s%C3%A1nchez

https://www.colombiacompra.gov.co/content/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

13. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO:

Realizado el análisis de **LA OFERTA Y DE LA DEMANDA DEL SECTOR**, se establece que, para efectos de estimar el presupuesto del proceso, se tomará en cuenta la información del histórico de facturación de los tiquetes durante los años 2022-2025 y específicamente el contrato que se encuentra en ejecución, junto con la necesidad de la contratación de tiquetes requeridos por el FNGRD, además de los costos que en materia de tiquetes se deriva de la ejecución del proyecto Entre Tejidos, sustentados en los precios ofertados por tres aerolíneas a las regiones en las que el mismo se llevará a cabo.

Para ello, se ha dispuesto del un valor total correspondiente a **DOS MIL SEISCIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.679.670.800).** incluido IVA y demás costos a que haya lugar, bajo los lineamientos de austeridad del gasto, establecidos por el gobierno, el cual, se ejecutará con base en los siguientes Certificados de Disponibilidad Presupuestal:

Para atender el costo del contrato a celebrarse, se cuenta con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal:

UNGRD:

Proyecto de inversión denominado "Fortalecimiento de los procesos sociales de participación ciudadana, gestión de conocimientos y saberes y divulgación en el marco del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – Mapas Comunitarios" identificado con el Código BPIN 202300000000278						
N° DEL CDP	**FECHA**	**DEPENDENCIA**	**POSICIÓN CATÁLOGO DEL GASTO**	**FUENTE**	**RECURSO**	**VALOR INICIAL**
8226	13-01-2026	02-11-00-000 GESTIÓN GENERAL	C-0207-1000-13-10201B-0207006-02 ADQUIS. DE BYS - DOCUMENTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS -	Nación	10	**$46.000.000**
VALOR TOTAL						$**46.000.000**

Proyecto de inversión denominado "Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD",identificado con el Código BPIN 202300000000276						
N° DEL CDP	**FECHA**	**DEPENDENCIA**	**POSICIÓN CATÁLOGO DEL GASTO**	**FUENTE**	**RECURSO**	**VALOR INICIAL**
9126	19-01-2026	02-11-00-000 GESTIÓN GENERAL	C-0207-1000-12- 0201B-0207006-02 ADQUIS. DE BYS - DOCUMENTOS DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS - FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES MEDIANTE LA VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PNGRD. NACIONAL	Nación	10	$ 129.810.218
			C-0207-1000-12-10201B-0207018-02 ADQUIS. DE BYS - SERVICIO DE INFORMACIÓN IMPLEMENTADO - FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES MEDIANTE LA VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PNGRD. NACIONAL			$ 80.932.182

Proyecto de inversión denominado "Fortalecimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres mediante la valoración del impacto de la implementación del PNGRD",identificado con el Código BPIN 202300000000276						
N° DEL CDP	**FECHA**	**DEPENDENCIA**	**POSICIÓN CATÁLOGO DEL GASTO**	**FUENTE**	**RECURSO**	**VALOR INICIAL**
			C-0207-1000-12-10201B-0207025-02 ADQUIS. DE BYS - SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA - FORTALECIMIENTO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES MEDIANTE LA VALORACIÓN DEL IMPACTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PNGRD. NACIONAL			$ 20.938.400
VALOR TOTAL						**$ 231.680.800**

FNGRD:

N° DEL CDP	FECHA	GASTO DE	ORIGEN DE LOS RECURSOS	APROPIACIÓN	APLICACIÓN DEL GASTO	FUENTE DE APROPIACIÓN	VALOR INICIAL
26-0264	12-02-2026	6A-15-Grupo de Talento Humano	PRESUPUESTO NACIONAL FUNCIONAMIENTO	00162026	6A-PRINCIPAL 9677001	DECRETO LIQ 1477 2025	$ 1.347.990.000
26-0642	07-05-2026	6A 10 SUBDIRECCION PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO	PRESUPUESTO NACIONAL FUNCIONAMIENTO	00162026	6A-PRINCIPAL 9677001	DECRETO LIQ 1477 2025	$1.000.000.000

14. PORCENTAJE MÍNIMO DE DESCUENTO PARA LA OFERTA INICIAL

Para la presentación de la oferta económica, tanto la inicial, como aquellas que se registren en el desarrollo de la subasta inversa, el proponente contemplará los costos directos, indirectos, impuestos, tasas, tarifas, contribuciones y cualquier otra erogación necesaria para la ejecución del contrato resultado

del presente proceso, teniendo en cuenta las especificaciones técnicas contempladas en los documentos del proceso de selección.

De acuerdo con la información anterior, y teniendo en cuenta que la UNGRD/FNGRD determinó que el porcentaje de descuento a ofertar se realizará de manera general tanto para tiquetes nacionales como internacionales, para determinar el porcentaje mínimo de descuento a ofertar en la propuesta inicial se adelantó un análisis en dos dimensiones complementarias: (i) un estudio estadístico interno con base en el historial de precios del mercado y el comportamiento contractual de la entidad, y (ii) un estudio comparativo de referenciación de procesos de subasta inversa para suministro de tiquetes aéreos publicados en el SECOP II por otras entidades del Estado colombiano durante la vigencia 2025–2026. Este doble soporte —técnico y comparado— tiene por objeto garantizar que el porcentaje mínimo fijado sea a la vez proporcional, sostenible para los proponentes y coherente con la práctica contractual del sector público nacional, en observancia de los principios de selección objetiva, transparencia y economía consagrados en los artículos 5 y 24 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007.

Para determinar el porcentaje mínimo de descuento a ofertar en la propuesta inicial, se consideró pertinente tomar como base el porcentaje promedio de descuento entre tiquetes nacionales e internacionales 2025, que corresponde a un 13%[2] , en comparación con el porcentaje de descuento efectuado en el contrato de suministro de tiquetes para la UNGRD/FNGRD de la vigencia 2025, equivalente a 3.0%, para luego calcular la desviación estándar de tiquetes nacionales e internacionales, con la finalidad de determinar un porcentaje no muy elevado que pueda garantizar que se lleve a cabo un certamen de subasta competitivo, adicionalmente, a una reducción del 8.5%, arrojando los siguientes resultados:

DESCRIPCIÓN	% PROMEDIO	% DESVIACIÓN ESTÁNDAR	DIFERENCIA	% DE REDUCCIÓN	% MÍNIMO DE DESCUENTO
Porcentaje de descuento de referencia	13%	3.0 %	10%	8.5%	1.5%

El porcentaje mínimo de descuento del 1,5% fue determinado con base en los siguientes criterios técnicos, que se complementan y refuerzan mutuamente:

- Representatividad respecto al mercado: El porcentaje promedio de descuento en el mercado de tiquetes aéreos para 2025 es del 13,0%, según el estudio de mercado adelantado por la entidad. El umbral del 1,5% equivale a menos de una octava parte de ese promedio, por lo que no constituye una exigencia onerosa ni desproporcionada para ningún actor del sector.
- Coherencia con el historial contractual: El descuento ofertado en el contrato de suministro de tiquetes vigencia 2025 de la UNGRD/FNGRD fue del 3.0%. El umbral propuesto del 1,5% representa apenas el 21% de ese valor histórico, evidenciando que se trata de un mínimo ampliamente superable por cualquier proponente con experiencia en el sector.
- Proporcionalidad con el referente comparado: El promedio simple de los pisos mínimos observados en los procesos similares de entidades del Estado colombiano en 2026 es del

1,75%. El 1,5% se ubica por debajo de ese promedio y dentro del rango observado de 1% a 3%, confirmando su proporcionalidad.

- Garantía de competitividad: Al fijar el umbral en el 1,5%, la entidad garantiza que el mecanismo de subasta inversa tenga condiciones para desarrollarse de manera efectiva, pues desde ese punto los proponentes pueden competir con lances sucesivos hacia porcentajes mayores, en pleno ejercicio de la libre competencia.
- Receptividad frente a las observaciones: La entidad, en atención a las observaciones recibidas, redujo el porcentaje mínimo originalmente propuesto del 3,0% al 1,5%, lo que demuestra la apertura del proceso a la participación del mayor número posible de proponentes, sin sacrificar los mínimos de seriedad y viabilidad económica que exige la ley.

Este análisis estadístico se complementa con un estudio de referenciación de siete (7) procesos de subasta inversa para suministro de tiquetes aéreos publicados en el SECOP II durante la vigencia 2026, en los cuales se verificó la práctica de otras entidades del Estado colombiano frente a la fijación de un porcentaje mínimo de descuento. Del análisis se concluye que cuatro (4) de las siete (7) entidades analizadas —equivalentes al 57% de la muestra— fijaron un porcentaje mínimo como condición de participación, con un rango observado entre el 1% y el 3% y un promedio simple del 1,75%. En particular, el Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional (proceso SASI-133-COREC-2026, cuantía $2.450.000.000) estableció un piso del 3%; la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA (proceso SIE 001-2026, cuantía $2.371.764.726) fijó el 2% so pena de rechazo; y el Ministerio del Trabajo (proceso SASI-MT-001-2026, cuantía $1.507.489.472) estableció el 1%. Esta referenciación confirma que la práctica de fijar un umbral mínimo de descuento en procesos de esta naturaleza es mayoritaria en la contratación pública colombiana y que ningún proceso del universo analizado fue declarado desierto ni impugnado exitosamente por razón de dicha condición.

ENTIDAD	NO. PROCESO SECOP	CUANTÍA (COP)	% MÍNIMO DE DESCUENTO	MARGEN MÍNIMO MEJORA LANCE
Instituto Departamental para la Recreación y Deporte de Cundinamarca – IDRD	SASI-001-2026	$1.730.000.000	No aplica piso mínimo	2%
Ministerio de Defensa Nacional – Ejército Nacional (COREC)	SASI-133-COREC-2026	$2.450.000.000	**3%**	No especificado

Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca – AUNAP	SIE-01-2026	$565.000.000	**1% (ofertas en 0% rechazadas)**	1%
Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA	SIE 001-2026	$2.371.764.726	**2% (so pena de rechazo)**	Mayor % determina arranque
Ministerio del Trabajo – Nivel Central	SASI-MT-001-2026	$1.507.489.472	**1%**	2%
Gobernación de Antioquia	SECOP 17051	No publicada	No aplica piso mínimo	Libre
SENA Regional Antioquia – Grupo de Apoyo Administrativo Mixto	SASI-ANT-00148-2026	$1.309.543.534	No aplica piso (precios por ítems)	2% sobre valor total
UNGRD / FNGRD – Presente proceso (modificado)		$2.625.670.800	**1,5% — PROPUESTO (ajustado)**	

Con fundamento en lo expuesto en los capítulos anteriores, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres -UNGRD- y el Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres -FNGRD- justifican técnica y jurídicamente la fijación de un porcentaje 2.625.670.800mínimo de descuento del 1,5% para el presente proceso de selección mediante subasta inversa, con base en los siguientes pilares:

#	Fundamento	Desarrollo
1	**Ley 80/1993, arts. 5 y 24**	Selección objetiva y fijación de reglas claras, objetivas y completas en el pliego.
2	**Ley 1150/2007, art. 2 y Decreto 1082/2015, art. 2.2.1.2.1.2.5**	La entidad está facultada para establecer condiciones mínimas de habilitación económica que aseguren la viabilidad del contrato.

3	**Art. 333 C.P. — Límites a la libre competencia**	La libre competencia admite restricciones razonables y proporcionales cuando lo exige la protección del patrimonio público y el interés general.
4	**Análisis estadístico interno de mercado 2025**	El promedio de mercado es del 13,0% y el histórico contractual del 7,12%; el umbral del 1,5% es proporcional y razonable.
5	**Estudio comparativo de procesos SECOP 2026**	El 57% de las entidades estatales que contratan tiquetes aéreos en 2026 aplican piso mínimo. El rango observado es de 1% a 3%. El 1,5% de la UNGRD/FNGRD se ubica dentro de ese rango y es coherente con la práctica contractual del Estado colombiano.
6	**Prevención de ofertas artificialmente bajas**	El Decreto 1082/2015 permite adoptar mecanismos para evitar ofertas no sostenibles que pongan en riesgo la ejecución del contrato.
Decisión		**Se fija el porcentaje mínimo de descuento en el 1,5% para tiquetes nacionales e internacionales. Esta cifra es coherente con el marco legal vigente, el análisis estadístico del mercado, la práctica comparada de entidades del Estado colombiano en vigencia 2026 y el deber de protección del patrimonio público.**

Así las cosas, con base en el análisis estadístico interno, la referenciación comparada de los procesos SECOP 2026 y el marco normativo aplicable, se considera técnica y jurídicamente justificado determinar que el **PORCENTAJE MÍNIMO DE DESCUENTO** en la propuesta económica para **TIQUETES NACIONALES E INTERNACIONALES** no podrá ser inferior al **1,5%.** Este porcentaje se ubica por debajo del promedio simple observado en los procesos comparados (1,75%), es más favorable para los proponentes que los umbrales fijados por el Ministerio de Defensa (3%) y la ANLA (2%), y representa apenas el 11,5% del promedio de descuento del mercado (13%), confirmando su proporcionalidad y razonabilidad. Dicho porcentaje mínimo es, así mismo, coherente con el presupuesto oficial del presente proceso de **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800)**, que deberá ser consignado por el proponente en su oferta económica inicial, por tratarse de una contratación con precio global bajo la modalidad de subasta inversa que se irá ejecutando de acuerdo con las necesidades de la UNGRD–FNGRD.

Para la presentación de la oferta económica, tanto la inicial, como aquellas que se registren en el desarrollo de la subasta inversa, el proponente contemplará los costos directos, indirectos, impuestos, tasas, tarifas, contribuciones y cualquier otra erogación necesaria para la ejecución del contrato resultado del presente proceso, teniendo en cuenta las especificaciones técnicas contempladas en los documentos del proceso de selección.

El valor ofertado debe ser presentado únicamente en el módulo de propuesta económica (Sobre 2 – Económico) del SECOP II.

Con la situación actual, como la normalización del valor por concepto de IVA en el precio de los tiquetes aéreos a partir del año 2023 (regresando al 19% luego de la tarifa diferencial del 5% por la pandemia), además, de la volatilidad en el precio del dólar, el porcentaje de mejora en la subasta será mínimo del **1 %** sobre la oferta económica más baja presentada por los oferentes; es decir, el margen de mejora no podrá ser inferior al **1%.** Lo anterior, tomando como referencia los antecedentes analizados por el la UNGRD/FNGRD, en procesos adelantados bajo la misma modalidad de selección, similar objeto y obligaciones del proceso a adelantar.

El proponente deberá señalar en su propuesta económica, el valor del presupuesto oficial establecido por la entidad, es decir el valor de **DOS MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE ($2.625.670.800),** por tratarse de una contratación con precio global bajo la modalidad de bolsa, el cual se irá ejecutando de acuerdo con las necesidades de la UNGRD-FNGRD

15. FUENTES DE INFORMACIÓN:

Contexto Económico:	✔ DANE: www.dane.gov.co ✔ ANIF: www.anif.gov.co ✔ ANDI (Encuesta de opinión industrial): www.andi.gov.co ✔ Banco de La República: www.banrep.gov.co ✔ Cámaras de Comercio ✔ Superintendencia de Industria y Comercio: www.sic.gov.co ✔ https://siis.ia.supersociedades.gov.co ✔ Fedesarrollo: www.fedesarrollo.org.co ✔ Confecámaras: www.confecamaras.org.co ✔ Departamento Nacional de Planeación –DNP–: www.dnp.gov.co ✔ Asobancaria (economía y finanzas): www.asobancaria.com
Contexto Técnico:	✔ Ministerio de las Tecnologías de Información y las Comunicaciones: www.mintic.gov.co ✔ Información general: www.losavancestecnologicos.com ✔ Revista ComputerWorld (tecnología): www.computerworld.com
Contexto Regulatorio:	✔ Presidencia de la República: www.presidencia.gov.co ✔ Superintendencias ✔ Ministerios ✔ Archivo General de la Nación: www.archivogeneral.gov.co ✔ Síntesis: www.colombiacompra.gov.co
Contexto Ambiental:	✔ Ministerio del Medio Ambiente: www.minambiente.gov.co ✔ Ministerio de Minas y Energía: www.minminas.gov.co ✔ Instituto Colombiano Agropecuario –ICA–: www.ica.gov.co
Estudio de la oferta:	✔ SECOP: www.colombiacompra.gov.co www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico. ✔ SIREM (información financiera; para el uso de esta herramienta revise el manual del usuario): www.supersociedades.gov.co ✔ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Directorio de asociaciones y agremiaciones): www.mincit.gov.co ✔ Superintendencias ✔ Sectoriales

Estudio de la demanda:	✔ SECOP: www.colombiacompra.gov.co www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico. ✔ Páginas web de las Entidades Estatales ✔ Encargados de compras de otras Entidades Estatales ✔ Guía para la codificación de bienes y servicios de acuerdo con el código estándar de productos y servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) – Colombia Compra Eficiente www.colombiacompra.gov.co/manuales

Firma Firmado digitalmente por OYUELA VARGAS MICHAEL

Nombre **MICHAEL OYUELA VARGAS**
Cargo **Secretario General / Ordenador del Gasto**

Elaboró componente técnico: Daniel Danilo Delgado Duque / Contratista GTH
Rubén Darío Espinosa Cuellar / Contratista GTH
Elaboró componente jurídico: Tatiana Arias Rivera / Contratista GTH
Elaboró componente financiero: Natalia Oquendo Sotomayor / Contratista GTH