ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

LICITACION PÚBLICA No - SAMC-003-2026

OBJETO "PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL Y ALQUILER DE VEHÍCULOS PARA LOS FUNCIONARIOS QUE REQUIERAN MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO LAS FUNCIONES MISIONALES DE INSTITUTO DEL TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO"

BARRANQUILLA, ABRIL DE 2026

INTRODUCCIÓN

El Instituto de Tránsito del Atlántico ITA, enmarcado en las normas expedidas por el Ministerio de Transporte, en especial los pilares establecidos en el plan nacional de seguridad vial y los planes estratégicos de seguridad vial locales, está ejecutando su política pública de seguridad vial de todos los actores que intervienen en las vías del departamento, así como de los municipios donde tiene jurisdicción: Baranoa, Campo de la Cruz, Candelaria, Juan de Acosta, Luruaco, Manatí, Palmar de Varela, Piojó, Polonuevo, Ponedera, Repelón, Santa Lucia, Santo Tomás, Suan, Tubará y Usiacurí.

Dentro de sus ocupaciones está contribuir con la movilidad segura y eficiente, así como la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la siniestralidad de los usuarios de las vías en todos los modos de transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social, en cumplimiento de sus funciones misionales.

Para el desarrollo de dichas actividades se requiere trasladar personal de apoyo entre los municipios en donde se tiene jurisdicción. Dentro de las principales actividades se encuentran los operativos de control, actividades de educación vial, levantamiento del inventario de señalización de la red vial secundaria del departamento, acompañamiento a las autoridades municipales en el desarrollo de los comités locales de seguridad vial, supervisión de contratos en ejecución y otras eventualidades como accidentes y daños en las vías.

En atención a lo dispuesto en el Decreto 310 de 2021 por el cual se modifican los artículos 2.2.1.2.1.2.7. y 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, la Entidad Estatal en la etapa de planeación del Proceso de Contratación está obligada a verificar si existe un Acuerdo Marco de Precios vigente con el cual la Entidad Estatal pueda satisfacer la necesidad identificada. El objeto del proceso se han consultado los Acuerdos Marco de Precios disponibles en la Tienda Virtual del Estado Colombiano y que no se ha encontrado una opción que satisfaga las necesidades específicas del Instituto para este servicio, por lo tanto, no se puede adelantar el proceso a través de la Tienda Virtual del Estado por que se ha considerado la procedencia de adelantar un proceso de selección, bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía atendiendo las conclusiones contenidas en el análisis del sector debidamente elaborado

A pesar de que la entidad cuenta con un parque automotor propio no es suficiente ni con la disponibilidad oportuna de medios de transporte que permitan atender de manera eficiente la totalidad de los requerimientos de movilización derivados del ejercicio de sus funciones misionales y operativas a los diferentes municipios donde el ITA tiene jurisdicción. Esta situación hace necesario acudir a la contratación del servicio de transporte especial, como un mecanismo idóneo para garantizar la continuidad, oportunidad y eficiencia en la prestación del servicio.

El servicio requerido se enmarca dentro de la modalidad de transporte especial, conforme a la normativa vigente del sector transporte, y debe ser prestado por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por la autoridad competente, lo cual garantiza condiciones de calidad, seguridad, legalidad y cumplimiento normativo.

La necesidad que se pretende satisfacer mediante el presente proceso contractual es concreta, verificable y directamente relacionada con el cumplimiento de los fines misionales y administrativos del ITA. Así mismo, se encuentra alineada con los principios de planeación, economía y eficiencia que rigen la contratación estatal, en la medida en que resulta más conveniente y eficiente contratar el servicio de transporte que adquirir o mantener un parque automotor propio para atender una necesidad de carácter operativo.

Para tal efecto, la entidad adelantará el correspondiente proceso de selección con el fin de contratar una empresa legalmente constituida y habilitada, que cuente con la idoneidad, capacidad y experiencia exigidas, y que preste el servicio de transporte especial, con vehículos adecuados para la correcta ejecución del contrato, garantizando el traslado del personal

autorizado a los diferentes sitios donde se desarrollen las actividades misionales y administrativas.

Teniendo en cuenta lo anterior y la insuficiencia de vehículos dentro del parque automotor del Instituto para el desplazamiento de sus funcionarios en cumplimiento de sus compromisos laborales y de acompañamiento a la entidad se hace necesario adelantar un proceso de contratación que tenga por objeto el "**PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL Y ALQUILER DE VEHÍCULOS PARA LOS FUNCIONARIOS QUE REQUIERAN MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO LAS FUNCIONES MISIONALES DE INSTITUTO DEL TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO."**

El presente documento tiene como propósito dar cumplimiento a lo definido en el Decreto 1082 de 2015, el cual en la subsección 6 textualmente expresa: "La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso".

De igual forma, el Decreto 4170 de 2011, mediante el cual se crea la Entidad Colombia Compra Eficiente, en el artículo 3 enumera las funciones de la Entidad, las cuales hacen parte del marco de referencia para la elaboración del presente estudio dentro del proceso de contratación: (…) 2. Desarrollar, implementar y difundir las políticas públicas, planes, programas, normas, instrumentos y herramientas que faciliten las compras y contratación pública del Estado y promuevan las mejores prácticas, la eficiencia, transparencia y competitividad del mismo, a fin de que se cumplan los principios y procesos generales que deben gobernar la actividad contractual de las entidades públicas. (…) 4. Hacer estudios, diagnósticos, estadísticas en materia de compras y contratación con recursos del Estado, buscando la efectividad entre la oferta y la demanda en el mercado de compras y contratación pública.

El instituto de Transito del Atlántico pretende llevar a cabo un análisis de la situación económica del país y de las variables que puedan afectar el proceso de contratación que la entidad pretende llevar a cabo. De esta manera, se hace un recorrido por las variables más representativas de la macroeconomía colombiana para poder analizar el sector del bien o servicio que la entidad requiere contratar.

MARCO LEGAL

De acuerdo con el Objeto del Presente proceso contractual, aplican las siguientes normas:

La Ley 1150 de 2007 define en el artículo 2 las modalidades de selección objetiva de contratistas y en el numeral 2 establece para la escogencia de los contratistas la selección abreviada y el Capítulo 2, Sección 1, Subsección 2 del Decreto 1082 de 2015 reglamentó el tema.

Teniendo en cuenta las características del objeto que se pretende contratar, la modalidad de selección será la de selección abreviada, definida en el artículo 2°, numeral 2, literal b) de la Ley 1150 de 2007, reglamentado por el artículo 2.2.1.2.1.2.20 del Decreto 1082 de 2015.

Conforme al artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el contratista se escogerá con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa. El numeral 2do de dicho artículo, establece que la modalidad contractual de selección abreviada "… corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o la destinación del bien, obra o servicio, puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual".
Teniendo en cuenta que el objeto del proceso lo constituye: contrato de suministros y prestación de servicios de mantenimiento, el fundamento del proceso contractual será la cuantía del mismo, que para el presente caso se enmarca dentro de la menor cuantía de la

entidad siendo procedente adelantar proceso de **SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA** conforme al literal b del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, proceso que actualmente se encuentra reglamentado por el artículo 2.2.1.2.1.2.20 del Decreto 1082 de 2015.

Selección abreviada. La Selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o destinación del bien, obra o servicio puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Serán causales de selección abreviada las siguientes:

a) La adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización por parte de las entidades, que corresponden a aquellos que poseen las mismas especificaciones técnicas, con independencia de su diseño o de sus características descriptivas, y comparten patrones de desempeño y calidad objetivamente definidos.

Para la adquisición de estos bienes y servicios las entidades deberán, siempre que el reglamento así lo señale, hacer uso de procedimientos de subasta inversa o de instrumentos de compra por catálogo derivados de la celebración de acuerdos marco de precios o de procedimientos de adquisición en bolsas de productos;

b) La contratación de menor cuantía. Se entenderá por menor cuantía los valores que a continuación se relacionan, determinados en función de los presupuestos anuales de las entidades públicas expresados en salarios mínimos legales mensuales.

Para las entidades que tengan un presupuesto anual superior o igual a 1.200.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 1.000 salarios mínimos legales mensuales.

Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 850.000 salarios mínimos legales mensuales e inferiores a 1.200.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 850 salarios mínimos legales mensuales.

Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 400.000 salarios mínimos legales mensuales e inferior a 850.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 650 salarios mínimos legales mensuales.

Las que tengan un presupuesto anual superior o igual a 120.000 salarios mínimos legales mensuales e inferior a 400.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 450 salarios mínimos legales mensuales.

Las que tengan un presupuesto anual inferior a 120.000 salarios mínimos legales mensuales, la menor cuantía será hasta 280 salarios mínimos legales mensuales;

c) Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 100 de 1993 y en la Ley 1122 de 2007, la celebración de contratos para la prestación de servicios de salud. El reglamento interno correspondiente fijará las garantías a cargo de los contratistas. Los pagos correspondientes se podrán hacer mediante encargos fiduciarios;

d) La contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto; en cuyo caso la entidad deberá iniciar la selección abreviada dentro de los cuatro meses siguientes a la declaración de desierta del proceso inicial;

e) La enajenación de bienes del Estado, con excepción de aquellos a que se refiere la Ley 226 de 1995.

En los procesos de enajenación de los bienes del Estado se podrán utilizar instrumentos de subasta y en general de todos aquellos mecanismos autorizados por el derecho privado, siempre y cuando en desarrollo del proceso de enajenación se garantice la transparencia, la eficiencia y la selección objetiva.

En todo caso, para la venta de los bienes se debe tener como base el valor del avalúo comercial y ajustar dicho avalúo de acuerdo a los gastos asociados al tiempo de comercialización esperada, administración, impuestos y mantenimiento, para determinar el precio mínimo al que se debe enajenar el bien, de conformidad con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

La enajenación de los bienes que formen parte del Fondo para la Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado, Frisco, se hará por la Dirección Nacional de Estupefacientes, observando los principios del artículo 209 de la Constitución Política y la reglamentación que expida el Gobierno Nacional, teniendo en cuenta las recomendaciones que para el efecto imparta el Consejo Nacional de Estupefacientes.

El Reglamento deberá determinar la forma de selección, a través de invitación pública de los profesionales inmobiliarios, que actuarán como promotores de las ventas, que a su vez, a efecto de avalúos de los bienes, se servirán de avaluadores debidamente inscritos en el Registro Nacional de avaluadores y quienes responderán por sus actos solidariamente con los promotores.

Las reglas y procedimientos que deberán atender la administración y los promotores y la publicidad del proceso deberán garantizar la libre concurrencia y oportunidad de quienes participen en el mismo.

Los bienes serán enajenados a través de venta directa en sobre cerrado o en pública subasta. La adjudicación para la venta directa deberá hacerse en audiencia pública, en donde se conozcan las ofertas iniciales y se efectúe un segundo ofrecimiento, frente al cual se adjudicará el bien a quien oferte el mejor precio. En la subasta pública, de acuerdo con el reglamento definido para su realización, el bien será adjudicado al mejor postor.

La venta implica la publicación previa de los bienes en un diario de amplia circulación nacional, con la determinación del precio base. El interesado en adquirir bienes deberá consignar al menos el 20% del valor base de venta para participar en la oferta;

f) Productos de origen o destinación agropecuarios que se ofrezcan en las bolsas de productos legalmente constituidas;

g) Los actos y contratos que tengan por objeto directo las actividades comerciales e industriales propias de las Empresas Industriales y Comerciales Estatales y de las Sociedades de Economía Mixta, con excepción de los contratos que a título enunciativo identifica el artículo 32 de la Ley 80 de 1993;

h) Los contratos de las entidades, a cuyo cargo se encuentre la ejecución de los programas de protección de personas amenazadas, programas de desmovilización y reincorporación a la vida civil de personas y grupos al margen de la ley, incluida la atención de los respectivos grupos familiares, programas de atención a población desplazada por la violencia, programas de protección de derechos humanos de grupos de personas habitantes de la calle, niños y niñas o jóvenes involucrados en grupos juveniles que hayan incurrido en conductas contra el patrimonio económico y sostengan enfrentamientos violentos de diferente tipo, y población en alto grado de vulnerabilidad con reconocido estado de exclusión que requieran capacitación, resocialización y preparación para el trabajo, incluidos los contratos fiduciarios que demanden;

i) La contratación de bienes y servicios que se requieran para la defensa y seguridad nacional.

j) <Literal adicionado por el artículo 54 de la Ley 2195 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> Los bienes y servicios no uniformes de común utilización por parte de las entidades públicas, para lo cual la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente - podrá celebrar acuerdos marco de precios y demás instrumentos de agregación de demanda. Estos acuerdos marco de precios también serán de obligatorio uso de las entidades del Estado a las que se refiere el parágrafo 5 del artículo 2 de la presente ley, modificado por el artículo 41 de la Ley 1955 de 2019.

Teniendo en cuenta que el objeto del proceso lo constituye el "**PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL Y ENTREGAS DE VEHÍCULOS PARA LOS FUNCIONARIOS QUE REQUIERAN MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO LAS FUNCIONES MISIONALES DE INSTITUTO DEL TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO.**"

Bajo esta modalidad, se garantiza la libre concurrencia y la transparencia en la selección del proveedor del servicio de transporte, permitiendo que la entidad evalúe de manera integral las condiciones técnicas de la flota ofrecida y la capacidad financiera del proponente para soportar la operatividad misional del **Instituto del Tránsito del Atlántico**.

CLASIFICACIÓN

De acuerdo con el Artículo 2.2.1.1.2.1.3 del Decreto 1082 de 2015, se debe señalar la descripción técnica, detallada y completa del bien o servicio objeto del contrato, identificado, en la medida de lo posible, con el cuarto nivel del Clasificador de Bienes y Servicios, como se describe a continuación:

ITEM	Clasificación UNSPSC	Producto
1	78111800	Transporte de Pasajeros por Carretera
2	78111808	Alquiler de Vehículos

ANÁLISIS DEL MERCADO

Es importante resaltar que la función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de las entidades estatales y a obtener el mayor valor por el dinero público. Las entidades estatales deben entender claramente cuál es su necesidad y cómo pueden satisfacerla, por lo cual, deben conocer y entender cómo y con quién pueden establecer la relación que permite satisfacer la necesidad identificada. Para el efecto es necesario conocer el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad.

Entender el mercado del bien o servicio que la entidad estatal pretende adquirir, permite diseñar el proceso de contratación con la información necesaria para alcanzar los objetivos de eficacia, eficiencia, economía, promoción de la competencia y manejo del riesgo.

Atendiendo a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, la Entidad realiza el siguiente análisis del sector.

ASPECTOS GENERALES DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y la Guía de la Agencia Nacional de Contratación - Colombia Compra Eficiente para la elaboración de los estudios previos del sector, se procedió a realizar el análisis del sector económico y de los posibles oferentes. Con el fin de establecer el contexto del mercado en el que se contratarán los servicios descritos en el presente estudio. Mediante el presente análisis económico, encontramos que en el sector Transporte, se identifican algunos aspectos del mercado, de la demanda, los posibles oferentes, los riesgos probables y los requisitos que permitan la selección objetiva del contratista que efectivamente satisfaga la necesidad planteada por la Entidad, así como, la verificación del cumplimiento de los principios que rigen la contratación administrativa.

5 https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documentos/cce-eicp-gi-18._gees_v.2_2.pdf

CONTEXTO ECONOMICO DEL SECTOR

CONTEXTO ECONOMICO MUNDIAL

Se espera que el crecimiento económico mundial continúe moderado y por debajo de los promedios históricos, aunque con cierta resiliencia frente a condiciones adversas. Según las proyecciones más recientes de organizaciones multilaterales, el PIB global se estima que crecerá alrededor de 2,6 %-2,8 % en 2025 y 2026, por debajo del promedio anterior a la pandemia de alrededor de 3 % y muy inferior al observado en las décadas previas a 2008-09.

Este ritmo de expansión se considera insuficiente para fomentar un desarrollo económico sostenido que reduzca significativamente la pobreza y cierre las brechas de ingreso entre países avanzados y en desarrollo.

Aunque las economías avanzadas han logrado cierta estabilidad en sus tasas de inflación y se proyecta que continúen normalizando las tasas de interés, persisten riesgos significativos asociados con tensiones geopolíticas, barreras al comercio, incertidumbre política y restricciones estructurales que podrían limitar la inversión y el comercio internacional.

En los mercados emergentes y en desarrollo, se prevé que el crecimiento se sitúe en torno a 4,0 %-4,2 % en 2025, ligeramente descendiendo en 2026, lo cual sigue siendo más alto que en las economías avanzadas, pero igualmente insuficiente para lograr una convergencia rápida de ingresos per cápita hacia los niveles de los países ricos.

Desafíos estructurales y oportunidades.

La mayoría de los países de bajos ingresos no están en camino de alcanzar el estatus de ingresos medianos altos para 2050 a menos que se implementen reformas profundas en productividad, infraestructura, educación y acceso al financiamiento. Las economías de mercados emergentes continúan enfrentando brechas en capital humano, inversión productiva y vulnerabilidad climática, lo que limita su potencial de crecimiento sostenido.

Medidas de política económica tanto a nivel global como nacional —incluyendo cooperación multilateral, comercio más abierto, reformas estructurales y mitigación de riesgos climáticos— son necesarias para proporcionar un entorno más favorable y acelerar el crecimiento y desarrollo a largo plazo.

Importancia de las economías en desarrollo.

Las economías en desarrollo, que generan una parte significativa del crecimiento mundial, representan ahora una proporción creciente del PIB global en comparación con principios de este siglo. Su interdependencia ha aumentado, con una mayor proporción de comercio intrarregional y flujos de capital y remesas entre ellas, lo que les da mayor influencia en los resultados de crecimiento global.
No obstante, la brecha entre estas economías y las avanzadas sigue siendo amplia, y el progreso hacia la convergencia de los ingresos per cápita es lento.

Riesgos y escenarios a corto plazo

En los próximos dos años, las economías en desarrollo podrían enfrentar varias dificultades:
• Incertidumbre en políticas comerciales y normativas, que puede afectar la confianza de inversionistas y los flujos de financiamiento.
• Tensiones comerciales y barreras al comercio, que lastran el crecimiento de exportaciones e inversión.
• Persistencia de inflación en ciertas regiones, lo cual puede retrasar recortes adicionales de tasas de interés.

Un escenario positivo —por ejemplo, reducción de barreras comerciales, cooperación multilateral eficaz y estímulos en países clave— podría mejorar las perspectivas de crecimiento, especialmente si grandes economías como Estados Unidos y China mantienen la demanda y apoyan la actividad global.

Enfoque en Colombia

Respecto a Colombia, las proyecciones económicas más recientes sugieren un crecimiento moderado:

• El Banco Mundial prevé un crecimiento del PIB colombiano de aproximadamente 3,0 % en 2025 y cerca de 2,9 % en 2026, apoyado por una recuperación del consumo y la inversión privada, así como por el descenso de la inflación.
• La OCDE ha revisado al alza sus proyecciones, estimando un crecimiento de alrededor de 2,8 % tanto en 2025 como en 2026, aunque subraya riesgos fiscales y menor contribución del sector externo.
• Otras fuentes oficiales y analistas señalan proyecciones de 2,4 %-2,6 % para 2025, con variación según supuestos sobre consumo, inversión y condiciones externas.

En conjunto, estas cifras ubican a Colombia con una expansión moderada, ligeramente por encima del promedio regional, aunque con desafíos pendientes en productividad, inversiones y entorno fiscal.

- Perspectivas regionales:

El crecimiento económico de América Latina y el Caribe se ha mantenido en niveles moderados durante el período 2024–2025, reflejando un entorno de bajo dinamismo estructural. Tras registrar una expansión cercana al 2,2 % en 2024, el crecimiento regional se ubicó alrededor de 2,4 % en 2025, con una leve desaceleración proyectada hacia 2,3 % en 2026 [1]. Este desempeño confirma la persistencia de un ciclo prolongado de bajo crecimiento, influenciado por una desaceleración del consumo privado, una recuperación incompleta de la inversión y condiciones externas menos favorables.

Durante 2025, el consumo interno perdió tracción en la mayoría de las economías de la región, afectado por el rezago del mercado laboral y por condiciones financieras aún restrictivas, a pesar del inicio de los recortes de tasas de interés en varios países. La inversión privada mostró un comportamiento heterogéneo, mientras que el sector externo continuó condicionado por la moderación del crecimiento mundial y, en particular, por la débil demanda de China [1][2].

En este contexto, Brasil mantuvo un crecimiento moderado, aunque con señales de desaceleración hacia tasas cercanas al 2,2 %, explicado por una política monetaria aún restrictiva y un limitado impulso fiscal. México, por su parte, registró un crecimiento inferior al promedio regional (alrededor de 1,3–1,5 %), condicionado por la consolidación fiscal y la desaceleración de la demanda externa vinculada a Estados Unidos [2]. Argentina consolidó una recuperación económica significativa en 2025, con tasas de crecimiento superiores al 4 %, aunque partiendo de niveles de actividad deprimidos tras dos años de recesión [1].

Inflación y condiciones financieras

La inflación regional mostró una tendencia descendente durante 2025, aunque con persistencia de la inflación subyacente en varios países. El repunte de los precios de los alimentos en la segunda mitad del año y la indexación salarial limitaron una convergencia más rápida hacia las metas de inflación. En respuesta, los bancos centrales comenzaron a flexibilizar gradualmente la política monetaria; no obstante, las tasas de interés reales se mantuvieron elevadas en economías como Brasil y México [2][3].

Desempeño y perspectivas de Colombia

En el caso de Colombia, la información disponible hasta el tercer trimestre de 2025 indica una recuperación gradual de la actividad económica. El PIB registró un crecimiento interanual cercano al 3,6 % en el tercer trimestre, impulsado principalmente por el consumo privado, la inversión en obras civiles y una mejora en algunos sectores de servicios. El crecimiento acumulado del año se situó alrededor de 2,7–2,8 %, superando el desempeño observado en 2024 [4].

Las proyecciones de los principales organismos multilaterales sitúan el crecimiento de Colombia en un rango de 2,5–2,8 % para 2025, con una expansión similar en 2026 [2][3]. Este desempeño estaría respaldado por la normalización gradual de la política monetaria, la desaceleración de la inflación y una recuperación parcial de la inversión privada. Sin embargo, persisten riesgos asociados a la sostenibilidad fiscal, la incertidumbre regulatoria y un entorno internacional menos dinámico.

La inflación en Colombia continuó descendiendo durante 2025, aunque permaneció por encima de la meta del banco central. Hacia finales del año, la inflación anual se ubicó en un rango estimado de 4,0– 4,5 %, con expectativas de convergencia gradual hacia el objetivo del 3 % en el mediano plazo, condicionado a la evolución de los precios de los alimentos y de los costos laborales [3].

Perspectivas para otros países de la región

Se espera que Chile crezca alrededor de 2,1–2,3 % en 2025–2026, apoyado por las exportaciones mineras y el desarrollo de proyectos de energía verde, aunque limitado por la menor demanda externa. Perú mantendría una expansión cercana al 2,5 %, impulsada por la inversión minera, con un crecimiento del consumo más moderado [1].

En el Caribe, el crecimiento regional se estimó en 4,9 % en 2025 y 5,7 % en 2026, liderado por la expansión del sector petrolero en Guyana. Excluyendo este país, el crecimiento promedio del Caribe se situaría alrededor del 3,8 %, impulsado por el turismo y las remesas. América Central mantendría tasas cercanas al 3,5 %, respaldadas por el consumo y los flujos de remesas [1].

Riesgos y consideraciones finales

Las perspectivas económicas para América Latina y el Caribe continúan expuestas principalmente a riesgos a la baja, entre los que destacan:

i) la persistencia de presiones inflacionarias subyacentes;
ii) un endurecimiento prolongado de las condiciones financieras internacionales;
iii) una desaceleración mayor de la economía china, con impacto negativo sobre los precios de los productos básicos;
iv) mayores restricciones comerciales y migratorias que podrían afectar exportaciones y remesas; y
v) riesgos climáticos, en particular sequías asociadas a episodios de La Niña, con efectos adversos sobre la agricultura y la infraestructura [1][2].

En síntesis, aunque la región enfrenta un entorno macroeconómico complejo, se espera una recuperación gradual en 2025–2026, apoyada por la reducción de la inflación y una política monetaria menos restrictiva. No obstante, el crecimiento seguirá siendo moderado y dependerá de avances estructurales que fortalezcan la inversión, la productividad y la resiliencia frente a choques externos.

SECTOR DE LA ECONOMÍA DONDE SE ENMARCA EL OBJETO A CONTRATAR:

Según el Banco de la República, la actividad económica del país se divide por sectores económicos. Cada uno de ellos hace parte de una actividad económica cuyos elementos o productos tienen características en común y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción, es decir de acuerdo con el servicio que realicen o al producto que comercialicen.

La división economía clásica se estructura así:

- Sector primario.
- Sector secundario.
- Sector terciario.

De esta forma se determinan los siguientes sectores:

Sector primario o agropecuario: Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.

[1] CEPAL (2025). Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe. [2] Fondo Monetario Internacional – FMI (2025). World Economic Outlook y consultas del Artículo IV. [3] OCDE (2025). Economic Outlook: Latin America. [4] Departamento Nacional de Planeación – DNP / DANE (2025). Indicadores macroeconómicos de Colombia

Sector secundario o industrial: Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos. Se divide en dos sub-sectores industrial extractivo e industrial de transformación:

- Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.
- Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

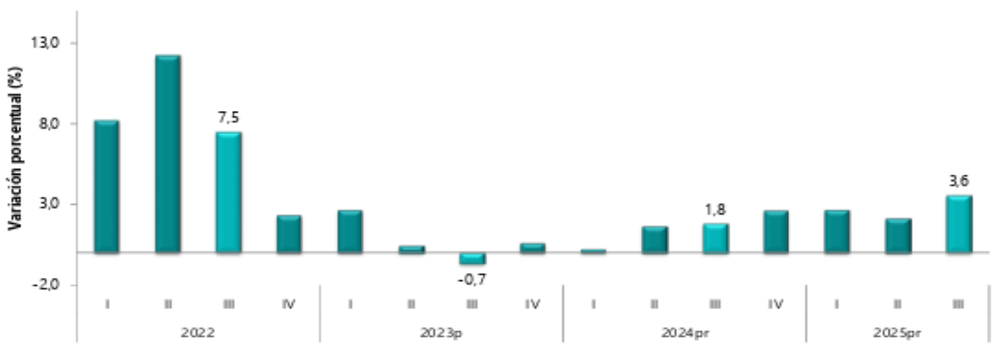
Sector terciario o de servicios: Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.
Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización. Lo anterior da origen a los siguientes sectores económicos, los cuales son:

1. **Sector agropecuario:** Corresponde al sector primario mencionado anteriormente.
2. **Sector de servicios:** Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente.
3. **Sector industrial:** Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente.
4. **Sector de transporte:** Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
5. **Sector de comercio:** Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, San Andresitos, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional.
6. **Sector financiero:** En este sector se incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.
7. **Sector de la construcción:** En este sector se incluyen las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.
8. **Sector minero y energético:** Se incluyen en él todas las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía; etc.).
9. **Sector solidario:** En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.
10. **Sector de comunicaciones:** En este sector se incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, empresas de publicidad, periódicos, editoriales, etc.).

En el tercer trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024:

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasa de crecimiento anual en volumen[1]
2022-I / 2025[pr]-III



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[p]provisional
[pr]preliminar

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

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

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:
• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
• Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 5,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025pr

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

Fuente: DANE, PIB_T
Pr preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
[3] Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[4] Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5] Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6] 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.

Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 8,4%.

• Transporte y almacenamiento crece 4,2%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 0,2%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,2%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas: Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,8%.

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 2,2%.
• Transporte y almacenamiento crece 1,6%.
• Alojamiento y servicios de comida decrece 0,5%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr/ 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Comercio al por mayor y al por menor[3]	8,4	7,6	2,2
Transporte y almacenamiento	4,2	3,6	1,6
Alojamiento y servicios de comida	0,2	0,6	-0,5
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**5,6**	**5,1**	**0,2**

Fuente: DANE,PIB_T
[Pr]preliminar
[1]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[3]Comercio al por mayor y en comisión o por contrata; comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles); comercio de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios.

PRODUCTOS INCLUIDOS EN EL SECTOR

Dado el objeto del contrato, las condiciones de este y las opciones que ofrece el sector económico para satisfacer la necesidad de contratación se ha determinado que el sector según la “Clasificación industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas”8 al cual hace referencia el presente estudio es la SECCIÓN H “Transporte y almacenamiento”, donde se encuentra relacionada la DIVISIÓN 49 “Transporte terrestre; transporte por tuberías”:

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas utilizando vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios está sujeto a una contraprestación económica.

Esta clase incluye:

• El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable.
• El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.
• Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de

viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar.
• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.
• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.
• El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor. **- ENCUESTA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS (ETUP)9**

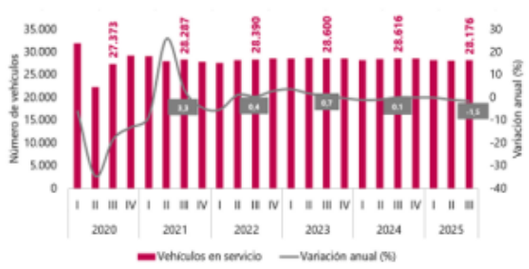
El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE -, viene realizando desde 1965, la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP -, con el fin de obtener información estadística relacionada con este medio de transporte público. Hasta el 2006 se desarrolló en 23 ciudades capitales analizando el transporte público municipal prestado en el perímetro urbano.

Actualmente la cobertura abarca 8 áreas metropolitanas (Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cúcuta, Manizales, Medellín, Pereira) y 15 ciudades del país. Mensualmente se recolecta y consolida información por tipo de vehículo y nivel de servicio; en lo referente al parque automotor se recoge información sobre viajes recorridos, kilómetros recorridos, pasajeros movilizados y tarifa diurna vigente.

Las variables principales de la encuesta son el parque automotor y el número de pasajeros transportados por las empresas legalmente constituidas, que prestan el servicio de transporte y que tienen asociado el pago de una tarifa cuyo valor es determinado por las autoridades competentes (Secretaría de Tránsito y Transporte) en cada uno de los municipios.

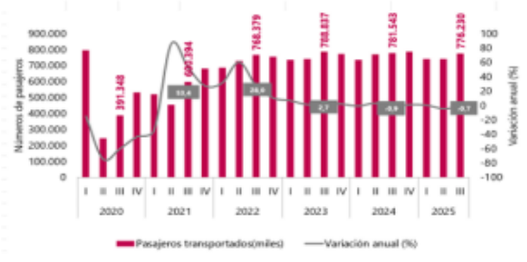
Durante el tercer trimestre de 2025, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 28.176 vehículos en servicio y con una variación negativa 1,5 % en comparación con el mismo periodo de 2024. (Gráficos 2, 3 y Anexo 1).

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025P (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025P (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

TRANSPORTE URBANO ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

Durante el tercer trimestre de 2025, el sistema de transporte urbano Transmetro registró un promedio mensual de 132 vehículos en servicio, lo que representa un aumento anual del 3,9% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por otra parte, transportó un total de 5,1 millones de pasajeros, presentando una disminución del 5,4% en el número de usuarios movilizados.

Por otro lado, el sistema tradicional, presentó un promedio mensual de 2.390 vehículos en servicio con una disminución anual del 2,3% frente al tercer trimestre de 2024. Asimismo, movilizó 38,7 millones de pasajeros, presentando una disminución del 5,4% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Cuadro 8. Parque automotor y pasajeros transportados en el área metropolitana de Barranquilla III Trimestre (2024 - 2025ᵖ)

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2024	2025ᵖ	Variación anual (%)	2024	2025ᵖ	Variación anual (%)	2024	2025ᵖ	Variación anual (%)
Área Metropolitana de Barranquilla	**3.283**	**3.283**	**0,0**	**2.573**	**2.522**	**-2,0**	**46.374**	**43.860**	**-5,4**
SITM Barranquilla	284	284	0,0	127	132	3,9	5.437	5.143	-5,4
SITM Alimentador	107	107	0,0	53	31	-41,5			
SITM Padrón*	85	85	0,0	41	56	38,5			
SITM Troncal	92	92	0,0	33	45	34,0			
Sistema Tradicional	2.999	2.999	0,0	2.446	2.390	-2,3	40.937	38.716	-5,4
Buses	1.652	1.653	0,1	1.433	1.363	-4,8	25.354	23.165	-8,6
Busetas	864	868	0,5	712	729	2,4	11.531	11.524	-0,1
Microbuses-Colectivos	484	478	-1,2	301	297	-1,2	4.053	4.027	-0,6

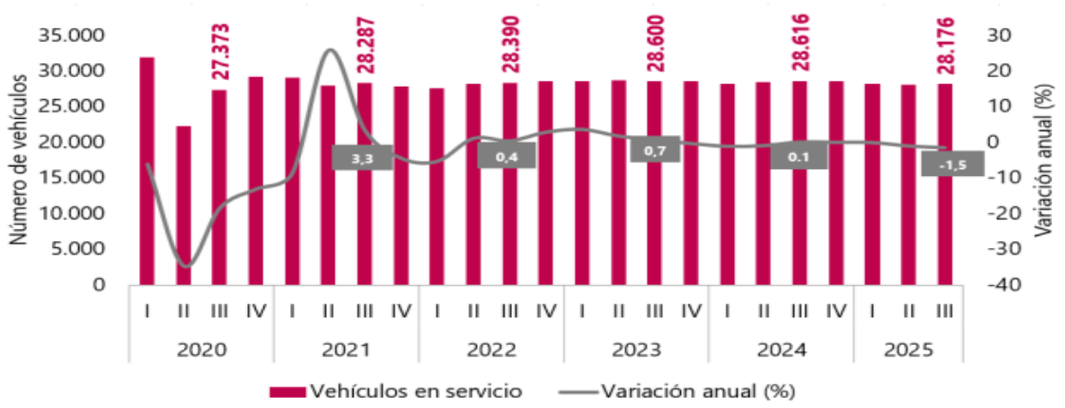
Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional
*Corresponde al total de pasajeros movilizados en alimentador, padrón y troncal. Se totaliza el número de pasajeros debido a que se puede subestimar al desagregarlo.
/No puede calcularse variación por no registrarse valor en el periodo base.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

EVOLUCIÓN GENERAL DE LAS PRINCIPALES VARIABLES

PARQUE AUTOMOTOR EN SERVICIO

Durante el tercer trimestre de 2025, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 28.176 vehículos en servicio y con una variación negativa 1,5 % en comparación con el mismo periodo de 2024.

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025ᵖ (III Trimestre)

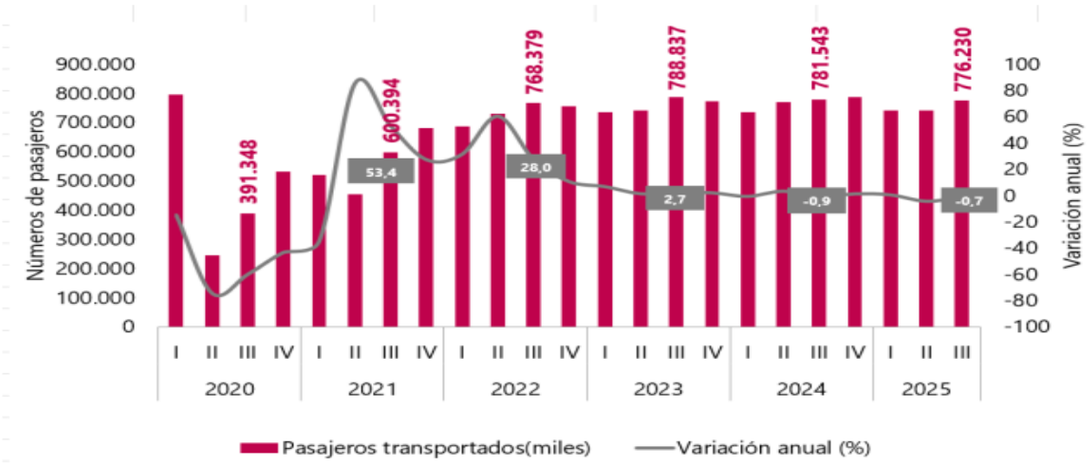


Fuente: DANE, ETUP.
ᵖ Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS

Durante el tercer trimestre de 2025, el número de pasajeros transportados en las áreas de cobertura alcanzó los 776.230, registrando una disminución del 0,7% en comparación con el mismo periodo de 2024.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025[P] (III Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,7% (contribuye 1,1 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 14,1% (contribuye 0,5 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 2,1% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2024pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,6%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 8,9% (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 4,2% (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 9,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,2%. 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 3,6%.

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 2,5%. • Actividades financieras y de seguros crece 1,5%.

Valor agregado por actividad económica

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2024pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024pr-III / 2023pr-III	2024pr / 2023pr	2024pr-III / 2024pr-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	10,7	8,9	2,5
Explotación de minas y canteras	-7,1	-4,1	-2,1
Industrias manufactureras	-1,3	-2,8	0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	1,0	2,7	-0,2
Construcción	4,1	2,4	-0,2
Comercio al por mayor y al por menor[3]	1,0	0,2	0,3
Información y comunicaciones	0,8	-0,9	1,2
Actividades financieras y de seguros	4,4	0,9	1,5
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	0,5	0,2	0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	2,1	4,2	-0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	14,1	9,8	3,6
Valor agregado bruto	**2,1**	**1,7**	**0,2**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,3	0,7	0,2
Producto Interno Bruto	**2,0**	**1,6**	**0,2**

Fuente: DANE, PIB_T

En el tercer trimestre de 2024pr, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 2):

• Cultivos agrícolas transitorios; cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas crece 9,5%.

• Cultivo permanente de café crece 33,6%. • Ganadería crece 5,9%.

• Silvicultura y extracción de madera decrece 9,5%.

• Pesca y acuicultura crece 18,2%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece en 2,5%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Cultivos agrícolas transitorios; cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas crece 1,9%.

• Cultivo permanente de café crece 3,3%.
• Ganadería crece 1,5%.
• Silvicultura y extracción de madera decrece 6,7%.
• Pesca y acuicultura crece 6,7%.

Actividades profesionales, científicas y técnicas

En el tercer trimestre de 2024pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 11):

• Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,2%.
• Actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece 0,1%.

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 0,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Actividades profesionales, científicas y técnicas decrece 0,2%.
• Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,4%.

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y tecnicas[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024[pr]-III / 2023[pr]-III	2024[pr] / 2023[pr]	2024[pr]-III / 2024[pr]-II
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,2	1,6	-0,2
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	-0,1	-0,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**0,5**	**0,2**	**0,1**

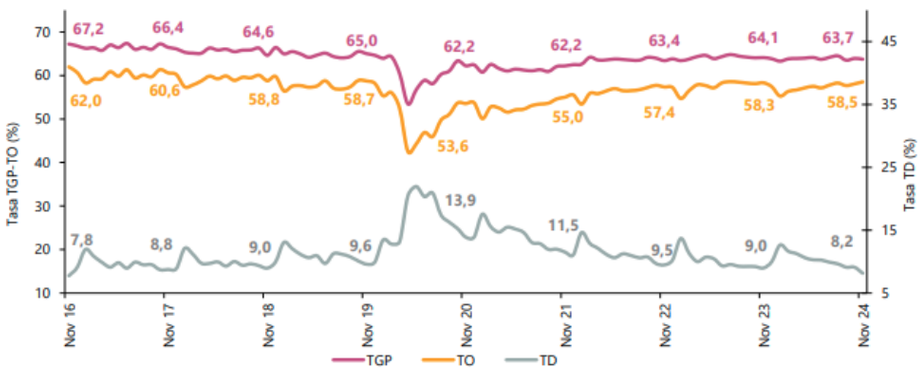
Fuente: DANE,PIB_T

MERCADO LABORAL

Fuente: https:// https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-nov2024.pdf (27 de diciembre de 2024) Indicadores de mercado laboral mes y trimestre móvil, total nacional y total 13 ciudades y áreas metropolitanas

Total, Nacional Mensual - Para el mes de noviembre de 2024, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,2%, lo que representó una disminución de 0,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2023 (9,0%). La tasa global de participación se ubicó en 63,7%, mientras que en noviembre de 2023 fue 64,1%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,5%.

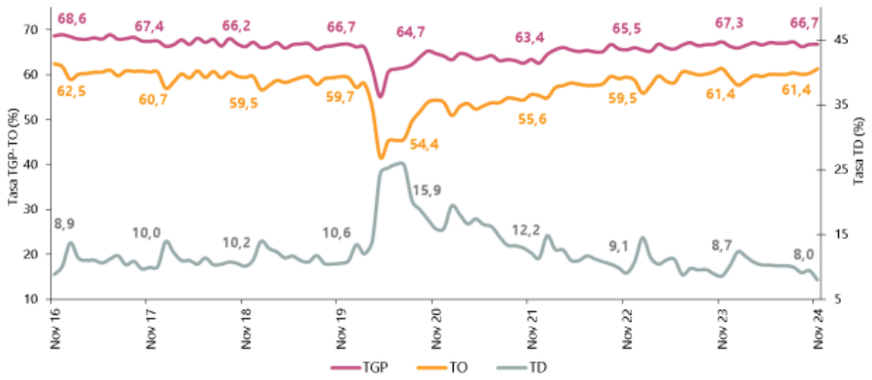
Gráfico 2. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Noviembre (2016 - 2024)



Fuente: DANE, GEIH.

Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual En noviembre de 2024, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2023 fue 8,7%. La tasa global de participación se ubicó en 66,7% y la tasa de ocupación fue 61,4%. En noviembre de 2023 estas tasas fueron 67,3% y 61,4%, respectivamente.

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Noviembre (2016 - 2024)



Fuente: DANE, GEIH.

SECTOR DE ALQUILER DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA

El renting (o alquiler a largo plazo) se ha consolidado en 2026 como el modelo de movilidad predominante en Colombia, desplazando la mentalidad tradicional de propiedad hacia una cultura de pago por uso.

Estado Actual y Crecimiento

Para el inicio de 2026, el sector ha superado la barrera de los 65.000 vehículos en flota activa bajo modelos de renting y alquiler. Este crecimiento ha sido impulsado por la flexibilidad financiera frente a las tasas de interés y la rápida renovación tecnológica de los vehículos, especialmente en el segmento de Vehículos de Energías Limpias (EV y Híbridos).

Actores del Mercado

El ecosistema sigue liderado por Renting Colombia (Bancolombia), que mantiene una posición dominante, aunque con una competencia más agresiva de jugadores internacionales y locales como:

- **Renting Colombia:** Líder con más de 45,000 unidades y una flota eléctrica que ya supera las 2,500 unidades.
- **Avis, Localiza y Equirent:** Han expandido sus servicios de "Suscripción" para personas naturales, un modelo más flexible que el renting tradicional.
- **Rentandes:** Especializado en el segmento industrial y de carga pesada.

Transformación del Consumo

"En 2026, el renting no es solo una solución financiera, es la respuesta a la obsolescencia tecnológica. El usuario ya no quiere ser dueño de una batería que pierde valor, sino de un servicio de movilidad siempre vigente", explica la dirección gremial de Asorenting.

Proyección de ventas alquiler vehículos



El renting es un tipo de servicio que tiene el potencial de impactar muchos sectores, desde el de hidrocarburos y explotación minera, hasta el sector de productivo de consumo masivo. Cualquier sector industrial o de servicios que requiera equipos o vehículos, es un sector que lo puede aprovechar.

INDUSTRIA DE AUTOPARTES EN COLOMBIA

A medida que nos acercamos a la meta de la Visión 2032, la industria automotriz colombiana ha dado un giro hacia la manufactura de componentes para movilidad eléctrica.

Desempeño y Recuperación

Tras los años de contracción (2023-2024), el mercado de vehículos nuevos en Colombia inició una senda de recuperación en 2025, estabilizándose en 2026.

- Ventas de Vehículos: Superan nuevamente las 220,000 unidades anuales, con una penetración récord de vehículos eléctricos (25% del mix de ventas).
- Exportaciones: Colombia se ha consolidado como el "hub" de exportación de autopartes de reposición para la región andina y Centroamérica, aprovechando los tratados de libre comercio vigentes.

INDICADORES DE COSTOS (ICTIP - DATOS PROYECTADOS)

En el primer trimestre de 2026, el Índice de Costos del Transporte Intermunicipal de Pasajeros (ICTIP) muestra una estabilización tras la volatilidad de los precios del combustible en años anteriores:

- Combustibles: Tendencia a la estabilidad debido a la mayor mezcla de biocombustibles y la electrificación de flotas.
- Mantenimiento y Partes: Se observa un incremento del 4.2% anual debido a la complejidad de los componentes electrónicos de las nuevas plataformas vehiculares.

Periodo	Unidades Vendidas (Ene-Jun)	Tendencia
2023	~90,000	Contracción
2024	~85,000	Mínimo histórico (excl. pandemia)

Periodo	Unidades Vendidas (Ene-Jun)	Tendencia
2025	~105,000	Recuperación gradual
2026 (Proyectado)	**~115,000**	**Crecimiento sostenido**

Hacia la Meta 2032

La industria de autopartes ha integrado procesos de economía circular, donde el remanufacturado de piezas y la gestión de baterías de litio son ahora pilares del valor agregado nacional. La meta de alcanzar los US$5.000 millones en ingresos sectoriales para 2032 sigue vigente, con un avance del 65% en el cumplimiento de los hitos tecnológicos propuestos.

El sector automotor en Colombia cerró el primer semestre del año con un total de 104.947 vehículos nuevos matriculados, lo que representa un crecimiento del 23,2% en comparación con el mismo periodo de 2024. Este resultado reafirma las proyecciones de FENALCO, que anticipa alcanzar las 220.000 unidades matriculadas al finalizar el año 2025.

Eduardo Visbal, vicepresidente de Comercio Exterior y Vehículos de FENALCO, resaltó que este crecimiento sostenido refleja, una vez más, la resistencia del sector automotor y su capacidad de adaptación frente al contexto económico. En particular, se reconoce el impacto positivo que ha tenido la decisión del Banco de la República de mantener y reducir gradualmente las tasas de interés, facilitando el acceso al crédito y estimulando la demanda interna.

“Si bien la economía colombiana ha registrado un crecimiento moderado, la mejoría en la confianza del consumidor ha sido un factor determinante para que cada vez más hogares tomen la decisión de renovar su vehículo o decidan acceder a uno por primera vez”.

El crecimiento en las ventas de vehículos eléctricos e híbridos durante el primer semestre de 2025 refleja un avance significativo en la transición energética del sector transporte en Colombia. En comparación con el mismo periodo de 2024, las ventas de vehículos eléctricos aumentaron un 204% y las de híbridos un 49%, alcanzando una participación conjunta del 34% sobre el total de vehículos vendidos y consolidando al país como el tercer mercado más relevante de la región en tecnologías de movilidad.

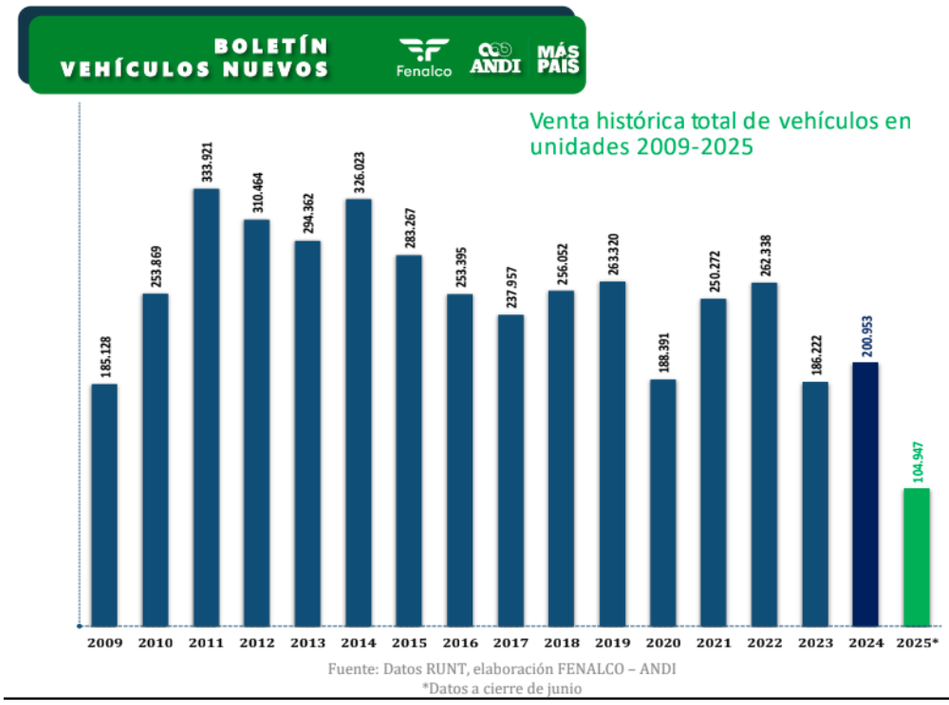
con bajas o cero emisiones. Estos resultados marcan un punto de inflexión en el camino hacia una movilidad más limpia y sostenible.

En este aspecto, la implementación del Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico (FOPAT) será un pilar clave en el proceso de transformación del sector hacia una movilidad más limpia. Esta herramienta contribuirá a acelerar la adopción de tecnologías sostenibles, generando beneficios tanto para la industria automotriz como para los ciudadanos comprometidos con un modelo de transporte más eficiente y responsable con el medio ambiente.

Visbal también resalta la necesidad de implementar ajustes regulatorios que impulsen la competitividad del sector automotor. En materia de reglamentos técnicos, subrayó la importancia de reconocer e incorporar las normas FMVSS. En lo relacionado con la reposición de vehículos de carga, propuso establecer un límite máximo del 20% al aporte voluntario al Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico (FOPAT) y aumentar el umbral de peso bruto vehicular de 3,5 a 7,5 toneladas.

Asimismo, hizo un llamado a restablecer los beneficios del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N. º72 entre Colombia y Brasil, e insistió en la urgencia de crear condiciones favorables para la renovación del parque automotor de carga, como una estrategia clave para mejorar la productividad y avanzar hacia una movilidad más eficiente y sostenible.

“El Gobierno Nacional debe continuar trabajando en la optimización de trámites, permisos y autorizaciones, con el fin de fortalecer la competitividad del sector automotor y facilitar su desarrollo”. Al mismo tiempo, el vocero reiteró el compromiso con el progreso del país y la promoción de una movilidad segura, eficiente y sostenible, en beneficio de todos los colombianos.





Matrículas por áreas metropolitanas

Áreas Metropolitanas	Junio 2025	Junio 2024	Variación % mes	Acumulado Ene-jun 2025	Acumulado Ene-jun 2024	Variación % Año
Bogotá, D. C.	3.899	3.057	27,5%	22.298	17.013	31,1%
Medellín (Valle de Aburrá)	3.050	2.482	22,9%	18.020	14.720	22,4%
Funza	1.888	1.411	33,8%	9.997	7.736	29,2%
Cali	1.398	1.181	18,4%	8.618	6.962	23,8%
Bucaramanga	835	515	62,1%	4.386	3.186	37,7%
Barranquilla	645	514	25,5%	3.768	2.983	26,3%
Mosquera	554	386	43,5%	3.125	2.066	51,3%
Cúcuta	534	366	45,9%	2.991	2.495	19,9%
Chía	529	880	-39,9%	3.971	5.257	-24,5%
Manizales	461	215	114,4%	2.733	1.306	109,3%
Villavicencio	345	248	39,1%	1.952	1.338	45,9%
Pereira (Área Metropolitana)	318	358	-11,2%	1.983	2.132	-7,0%
Cartagena de Indias	309	220	40,5%	1.791	1.385	29,3%
Ibagué	280	137	104,4%	1.530	793	92,9%
Madrid	253	173	46,2%	1.375	866	58,8%
Cota	189	163	16,0%	1.245	1.048	18,8%
Neiva	165	119	38,7%	1.037	702	47,7%
Armenia	157	143	9,8%	944	793	19,0%
Sincelejo	152	119	27,7%	865	859	0,7%
Montería	142	105	35,2%	971	714	36,0%
Otras	1.875	1.751	7,1%	11.347	10.811	5,0%
Total matrículas	**17.978**	**14.543**	**23,6%**	**104.947**	**85.165**	**23,2%**

ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS

El análisis del sector en específico relacionado con el objeto contractual a adelantar busca determinar los indicadores de capacidad financiera que deben cumplir los proponentes que desean participar en el proceso de selección de requisitos habilitantes, para ello, se pretende establecer unas mínimas condiciones que reflejen la fortaleza financiera de los proponentes, con el objetivo de conocer las condiciones de liquidez, endeudamiento, y capacidad de organización. La entidad con los indicadores financieros y organizacionales determinados pretende que el futuro oferente tenga la suficiencia financiera que permita un desarrollo normal de la ejecución del contrato.

CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

A continuación, se analizarán los indicadores de capacidad financiera, y capacidad organizacional con la información financiera del año 2025, obtenida a través de la RUES, tomando como referencia los posibles oferentes identificados en el estudio de mercado, arrojando los siguientes resultados:

Con base en lo anterior, se establecen los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional mínimos a ser acreditados por los proponentes, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015. Se considerarán habilitados financieramente los proponentes que cumplan con la totalidad de los parámetros definidos a continuación:

Indicadores de capacidad financiera

De acuerdo con el RUP con la información financiera a 31 de diciembre de 2025, el INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO verificara el índice de liquidez del proponente.

INDICADOR	FÓRMULA	MARGEN SOLICITADO
Liquidez	$\frac{Activo\ corriente}{pasivo\ corriente}$	Mayor o igual a 9,2 veces
Nivel de endeudamiento	$\frac{Pasivo\ total}{activo\ total} \times 100$	Menor o igual al 28,3
Razón de Cobertura de intereses.	$\frac{Utilidad\ operacional}{gastos\ de\ intereses}$	Mayor o Igual a 40,9 veces

Interpretación

- Indicador de liquidez: Es la capacidad financiera que tiene el proponente para cubrir las obligaciones a corto plazo con terceros, mediante la conversión en efectivo de sus bienes o derechos que son a corto plazo (Activo Corriente). A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.
- Nivel de endeudamiento: Es el porcentaje de obligaciones con terceros que tiene el proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.
- Razón de Cobertura de Intereses: Es el número de veces que el proponente cuenta para cumplir con los gastos intereses. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Indicadores de capacidad organizacional

INDICADOR	FÓRMULA	MARGEN SOLICITADO
Rentabilidad del Patrimonio (RP)	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 0,14
Rentabilidad del Activo (RA)	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0,14

Interpretación

- Rentabilidad del patrimonio: Es la capacidad de generación de utilidad 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: Es la capacidad de generación de utilidad 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.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR, CON SUS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR

El Instituto de Tránsito del Atlántico en el cumplimiento de su misión y de los fines del Estado, requiere contratar: "**PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL Y ALQUILER DE VEHÍCULOS PARA LOS FUNCIONARIOS QUE REQUIERAN MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO LAS FUNCIONES MISIONALES DE INSTITUTO DEL TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO.**"

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDA

Los proponentes deberán efectuar la oferta económica a todo costo, de los productos especificados en el presente estudio, teniendo como base las especificaciones técnicas, el cual se constituye en el soporte del factor de evaluación económica, y el listado de precios de referencia sobre el cual se liquidará y cancelarán los mismos durante la ejecución del contrato.

En cumplimiento del objeto del contrato, el contratista deberá cumplir con las siguientes especificaciones técnicas básicas de acuerdo con los requerimientos y cantidades solicitadas por la entidad:

REQUISITOS TÉCNICOS VEHICULOS		UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD
ÍTEM 1	**VEHÍCULO TIPO CAMIONETA MODELO 2020 EN ADELANTE. SERVICIO PARTICULAR**	UND / MES	1
Clase de vehículo:	Camioneta cerrada con aire acondicionado.		
Tipo carrocería:	Campero o station Wagon		
Capacidad:	7 pasajeros		
Transmisión:	Automática.		
Tracción:	4x4		
Combustible:	Gasolina o diesel		
Modelo:	2020 en adelante		

Cilindraje:	4000 C.C. en adelante		
Cinturón de seguridad:	En todos los asientos		
Cantidad de Puertas:	Cuatro (4) puertas		
Dispositivos de seguridad:	Air Bag, vidrios polarizados (permitidos)		
Disponibilidad y Horario:	24/7		
Con conductor y combustible	No		
ÍTEM 2	**VEHÍCULO TIPO CAMIONETA MODELO 2024 EN ADELANTE. SERVICIO PARTICULAR**	**UNIDAD DE MEDIDA**	**CANTIDAD**
Clase de vehículo:	Camioneta	UND / MES	1
Tipo carrocería:	Cabina doble – Pick up		
Capacidad:	Mínimo 5 pasajeros		
Transmisión:	Automática o Mecánica		
Tracción:	4x4		
Combustible:	Gasolina o Diésel		
Modelo:	2024 en adelante		
Cilindraje:	2.200 C.C.		
Cinturón de seguridad:	En todos los asientos		
Cantidad de Puertas:	Cuatro (4) puertas		
Dispositivos de seguridad:	Air Bag, vidrios polarizados (permitidos)		
Disponibilidad y Horario:	7:30 AM A 6:00 PM		
Con conductor y combustible	Si		
ÍTEM 3	**VEHÍCULO TIPO CAMIONETA PICK UP MODELO 2024 EN ADELANTE SERVICIO PÚBLICO**	**UNIDAD DE MEDIDA**	**CANTIDAD**
Clase de vehículo:	Camioneta	UND / MES	1
Tipo carrocería:	Cabina doble - Pick up		
Capacidad:	Mínimo 5 pasajeros		
Transmisión:	Mecánica o automática		
Tracción:	4x4		
Combustible:	Diésel		
Modelo:	2024 en adelante		
Cilindraje:	Mínimo 2.200 C.C.		
Cinturón de seguridad:	En todos los asientos		
Cantidad de Puertas:	Cuatro (4) puertas		

Dispositivos de seguridad:	Air Bag, vidrios polarizados (permitidos)		
Disponibilidad y Horario:	7:30 AM A 6:00 PM		
Con conductor y combustible	Si		
ÍTEM 4	**VEHÍCULO TIPO CAMIONETA PICK UP MODELO 2024 EN ADELANTE SERVICIO PÚBLICO**	**UNIDAD DE MEDIDA**	**CANTIDAD**
Clase de vehículo:	Camioneta	UND / MES	1
Tipo carrocería:	Cabina doble - Pick up		
Capacidad:	Mínimo 5 pasajeros		
Transmisión:	Mecánica o automática		
Tracción:	4x4		
Combustible:	Diésel		
Modelo:	2024 en adelante		
Cilindraje:	Mínimo 2.200 C.C.		
Cinturón de seguridad:	En todos los asientos		
Cantidad de Puertas:	Cuatro (4) puertas		
Dispositivos de seguridad:	Air Bag, vidrios polarizados (permitidos)		
Disponibilidad y Horario:	24/7		
Con conductor y combustible	No		
ÍTEM 5	**VEHÍCULO TIPO MICROBUS MODELO 2025 EN ADELANTE. SERVICIO PUBLICO**	**UNIDAD DE MEDIDA**	**CANTIDAD**
Clase de vehículo:	Microbus cerrada con aire acondicionado independiente para la zona de conductor y pasajeros.	UND / MES	1
Tipo carrocería:	Cerrada		
Capacidad:	15 pasajeros		
Transmisión:	Mecánica		
Tracción:	4x2		
Combustible:	Diesel		
Modelo:	2025 en adelante		
Cilindraje:	1950 C.C. en adelante		
Cinturón de seguridad:	2 cinturones frontales (conductor y acompañante) y 13 cinturones en la zona de pasajeros.		
Cantidad de Puertas:	Cuatro (4) puertas		
Dispositivos de seguridad:	Airbags para conductor y acompañante., vidrios polarizados (permitidos)		
Disponibilidad y Horario:	7:30 AM A 6:00 PM		
Con conductor y combustible	Si		

- El proponente en su propuesta debe aportar documentos de propiedad del vehículo en el que conste que el proponente es el propietario.
- Para el inicio del contrato se debe aportar Póliza de Seguro de Automóvil vigente durante la ejecución del contrato.
- Disponibilidad las 24 horas del día, los siete (7) días de la semana, incluidos festivos.
- El vehículo debe encontrarse en perfectas condiciones físicas, técnicas y mecánicas.
- El vehículo debe contar con la revisión tecno mecánica y de emisión de gases al día. Sí aplica
- El contratista será responsable de administrar los repuestos que sean necesarios para el correcto funcionamiento y operación del vehículo.
- El vehículo debe ponerse a disposición de la entidad.
- El vehículo debe tener disponibilidad para desplazarse a todos los municipios a nivel departamental.
- El kilometraje del vehículo no deberá ser limitado por el proponente.
- Los vehículos deben contar con GPS y plataforma para consulta de ubicación de los vehículos 24/7
- La entidad en la fase de evaluación realizara visita técnica al domicilio del proponente con el fin de verificar las características técnicas de cada uno de los vehículos

Se aclara que el valor del contrato será el monto del presupuesto oficial, toda vez que se trata de un contrato orientado a satisfacer las necesidades que surjan durante la ejecución. Las cantidades señaladas son estimadas, pudiendo aumentar o disminuir durante la ejecución según las necesidades del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Teniendo en cuenta las especificaciones técnicas antes mencionadas se detallan las cantidades estimadas de vehículos solicitados, sin embargo, cabe aclarar que estas cantidades son aproximadas y varían de acuerdo con las necesidades del Instituto, por lo que pueden surgir cambios durante la ejecución del contrato.

- El servicio comprenderá el transporte de funcionarios y contratistas debidamente autorizados, a los municipios del departamento del Atlántico, e incluso fuera de este.
- El servicio incluye un conductor debidamente uniformado, con licencia de conducción vigente y capacitado en manejo defensivo y primeros auxilios.
- Los conductores deben cumplir con las jornadas establecidas por la entidad, respetando la normativa laboral vigente y los tiempos de descanso.
- El contratista es el único empleador del personal asignado, por lo que debe cumplir con todas las obligaciones de seguridad social, parafiscales y riesgos laborales (ARL).
- El valor del servicio contratado incluye el salario del conductor, viáticos, combustible, peajes y cualquier otro costo asociado a la operación del vehículo.
- El contratista es responsable de garantizar que los vehículos cuenten siempre con el suministro necesario para los desplazamientos requeridos por la entidad.
- Los vehículos deberán contar con las pólizas todo riesgo y de responsabilidad civil Extracontractual de cada uno de los vehículos ofrecidos.
- Cumplir todas las obligaciones señaladas en el presente estudio previo.
- Se aclara que el valor del contrato será el monto del presupuesto oficial, toda vez que se trata de un contrato orientado a satisfacer las necesidades que surjan durante la ejecución.
- Las cantidades señaladas son estimadas, pudiendo aumentar o disminuir durante la ejecución según las necesidades del Instituto.
- Certificar la disponibilidad inmediata de los vehículos requeridos.
- En caso que durante la ejecución surja alguna necesidad concreta de vehículos diferentes a los establecidos en el pliego de condiciones, se podrán solicitar por parte del Instituto, previo acuerdo entre las partes acerca del valor del vehículo, el cual en todo caso debe corresponder a los precios del mercado.

Teniendo en cuenta que se trata de un contrato orientado a satisfacer las necesidades que se presenten durante la ejecución y que no es posible determinar la cantidad de vehículos requeridos, el valor del contrato corresponderá al del presupuesto oficial. La cantidad de vehículos pueden aumentar o disminuir durante la ejecución según las necesidades del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Se aclara que el valor del contrato será el monto del presupuesto oficial, toda vez que se trata de un contrato orientado a satisfacer las necesidades que surjan durante la ejecución. Las cantidades señaladas son estimadas, pudiendo aumentar o disminuir durante la ejecución según las necesidades del Instituto de Tránsito del Atlántico.

Requerimientos alquiler de vehículos:

1. El contratista deberá tener disponibilidad inmediata de los vehículos requeridos al momento de dar inicio del contrato, una vez el Instituto lo requiera, en las cantidades solicitadas por el supervisor.
2. El servicio se prestará sin conductor y sin combustible.
3. El kilometraje del vehículo no deberá ser limitado por el proponente.
4. El contratista deberá tener a disposición del Instituto los vehículos alquilados, las veinticuatro horas del día, los siete días a la semana (Inclusive días festivos) y disponibilidad para desplazarse a todos los municipios del departamento del Atlántico'
5. Tener la documentación al día de todos los vehículos; Certificado de Revisión Tecno mecánica y de gases (en caso de aplicar), SOAT, Tarjeta de propiedad y demás documentos legales requeridos.
6. Los vehículos deben contar con GPS y plataforma para consulta de ubicación de los vehículos 24/7.
7. El contratista deberá de contar con la póliza todo riesgo "que ampare las pérdidas totales o parciales por hurto o daños de los vehículos, así como la Responsabilidad Civil Extracontractual de cada uno de los vehículos ofrecidos para la ejecución del contrato. Las pólizas deberán cubrir los siguientes amparos:
   - Cobertura de riesgo total: Protección total del vehículo alquilado, inclusive accesorios, en caso de hurto, robo, incendio, o colisión.
   - Cobertura total de riesgo adicional: Protección para daños personales causados a ocupantes de vehículos alquilados, daños personales causados a terceros transportados en el vehículo alquilado.
8. En caso de que el Instituto requiera un vehículo adicional, de acuerdo con las cantidades estipuladas inicialmente, el contratista tendrá un plazo máximo de 2 días hábiles para entregar el vehículo requerido.
9. En caso de que el vehículo objeto de alquiler en arrendamiento sufra algún percance, accidente, y/o evento fortuito que lo imposibilite para continuar con su servicio, el contratista deberá cubrir esta contingencia en un término no superior a 8 horas, y poner a disposición del Instituto otro vehículo con las mismas características del vehículo que ha sufrido la eventualidad.
10. Garantizar el correcto funcionamiento técnico y mecánico de los vehículos dados en alquiler durante toda la ejecución del contrato, y para ello correrá con todos los gastos que esto implique, lo cual incluye, revisión y cambio de líquidos cuando proceda, cambio de todos los repuestos y equipos que se desgasten por el uso del vehículo y demás reparaciones necesarias. Todo esto se encuentra incluido en el valor mensual de arrendamiento de los vehículos.
11. El contratista debe de asumir el mantenimiento de los vehículos, de manera que estos se encuentren en óptimas condiciones técnico-mecánicas. El Instituto asumirá el costo de los daños que se le cause a los vehículos por culpa o responsabilidad de alguno de sus funcionarios.
12. Designar y mantener un coordinador que sirva de contacto directo con el Instituto, y que cuente con facultades para resolver los asuntos propios de la ejecución del contrato y que este ubicado dentro de la oficina correspondiente o encargada.
13. Todos los vehículos deberán contar con su equipo de carretera, de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.
14. Los vehículos deben contar con lo siguiente:

- Soat Vigente
- Tecnomecanica en el caso que aplique
- Adicionalmente, el proponente deberá presentar una relación de los vehículos ofrecidos en la que se señale la placa y se describan las características de cada vehículo, de manera que se acredite el cumplimiento de todas y cada una de las siguientes especificaciones.

Visita técnica : Al domicilio principal de la compañía en la ciudad de Barranquilla, en donde se hará presentación al comité de evaluación técnica del presente proceso a fin de verificar el parque automotor ofrecido con las características y especificaciones requeridas, así mismo certificaciones de manejo de aceites, manejo de disposición final de residuo peligrosos, como llantas y baterías conforme a las normas ambientales vigentes y expedida por la autoridad ambiental correspondiente o también podrán aportar contratos con empresas debidamente autorizadas por la autoridad ambiental para la disposición final de residuos peligrosos.

Obligaciones Generales:

Además de las obligaciones generales reguladas por la Resolución 571 de 2013 (Estatuto de Contratación del Instituto) el Contratista cumplirá con las siguientes obligaciones:

1. Cumplir de buena fe con el objeto contratado.
2. Asumir los gastos y riesgos que implica el desarrollo del contrato bajo su propia responsabilidad.
3. Desarrollar el contrato en los términos y condiciones establecidas y formuladas en la propuesta.
4. Pagar los tributos y publicaciones que para tal efecto requiera la Ley 80/93. Ley 1150 de 2007 y la normatividad colombiana vigente.
5. Obrar con diligencia y el cuidado necesario en los asuntos que le asigne el supervisor del contrato.
6. Encontrarse al día en el pago de los aportes parafiscales durante la ejecución del contrato.
7. Atender las observaciones y solicitudes formuladas por el Instituto, a través de la persona que designe para tal efecto.
8. Constituir las pólizas requeridas para la ejecución del contrato.
9. Respetar las normas y reglamentos del Instituto.

ESTUDIO ECONÓMICO

ESTUDIO DE LA OFERTA

Para suplir las necesidades del Instituto de Transito Del Atlántico, se requiere la contratación de una persona natural, jurídica, consorcio o unión temporal, que cuente con la idoneidad, experiencia y ofrezca las mejores condiciones económicas y técnicas al Departamento, para que preste este servicio requerido.

Por lo anterior, con el fin de dar inicio al estudio de mercado, se solicitaron cotizaciones a empresas que podrían cumplir con el objeto a contratar, las cuales se relacionan a continuación:

FOUR EMPRESARIAL
TRANSAMAR
ALEMAR

Las cotizaciones presentadas, hace parte integral de los documentos del proceso contractual, considerando que las mismas se ajustan a sus requerimientos, ya que los ítems allí descritos, cumplen con el mínimo de características técnicas requeridas y descritas por la entidad territorial en los estudios previos, además se evidencia la idoneidad en la actividad comercial de la persona jurídica con establecimiento de comercio que la ha expedido.

A continuación, se relacionan los valores unitarios por cada servicio requerido por la entidad.

COTIZACION ALQUILER DE VEHICULOS

OBJETO				PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL Y ALQUILER DE VEHÍCULOS PARA LOS FUNCIONARIOS QUE REQUIERAN MOVILIZARSE EN CUMPLIMIENTO LAS FUNCIONES MISIONALES DE INSTITUTO DEL TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO			
PRESUPUESTO ESTIMADO				$			31.233.333,33
				FOUR EMPRESARIAL	TRANSPORTE ALEMAR	TRANSPORTE TRANSAMAR	VALOR PROMEDIO
No.	DESCRIPCION DEL SERVICIO	UNIDAD DE MEDIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	PRECIO UNITARIO	PRECIO UNITARIO	
1	Camioneta pick up doble cabina con platón (sin conductor y sin combustible), modelo 2024 en adelante.	CARROS-MES	1	$ 16.800.000	$ 16.000.000	$ 15.900.000	$ 16.233.333
2	Camioneta pick up doble cabina, (con conductor y combustible) modelos 2024 en adelante con horario: 7:30am a 6:00 pm de lunes a viernes	CARROS-MES	1	$ 15.000.000	$ 15.000.000	$ 15.000.000	$ 15.000.000
3	Camioneta campero cerrada placa amarilla (sin conductor y sin combustible), modelos 2020 en adelante.	CARROS-MES	1	$ 17.900.000	$ 17.000.000	$ 19.000.000	$ 17.966.667
4	Camioneta tipo campero wagon cerrada, con conductor y combustible modelos 2024 en adelante placa amarilla con horario: 7:30am a 6:00 pm de lunes a viernes	CARROS-MES	1	$ 18.000.000	$ 15.000.000	$ 17.000.000	$ 16.666.667
5	Microbus cerrada con capacidad de 15 pasajeros (con conductor, combustible y peajes) modelo 2026 - horario : 7:30am a 6:00 pm de lunes a viernes	CARROS-MES	1	$ 25.000.000	$ 24.000.000	$ 22.500.000	$ 23.833.333
VALOR PROMEDIO TOTAL CON IVA INCLUIDO							$ 31.233.333

PRESUPUESTO OFICIAL

El valor del contrato será el **CUATROCIENTOS NOVENTA MILLONES DE PESOS ($490.000.000) IVA INCLUIDO**, costos directos e indirectos, valor del presupuesto oficial en virtud de que se ejecutará bajo solicitud de vehículos que requiera el supervisor del contrato y la entidad.

El plazo de ejecución del contrato es hasta el 3 de noviembre de 2026, contado a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

ESTUDIO DE LA DEMANDA

Se consultó en el SECOP procesos similares para la contratación de este tipo de servicios, los cuales se relacionan a continuación:

AÑO	No. PROCESO	MODALIDAD	OBJETO	VALOR CONTRATADO	ENTIDAD
2024	SA-MC-MB-001-202	Manifestación de interés (Menor Cuantía	ALQUILER DE VEHICULO PARA TRANSPORTE DEL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MARÍA LA BAJA DEPARTAMENTO DE BOLIVAR Y SUS FUNICANRIOS EN CONCORDANCIA CON LAS COMPETENCIAS QUE SE DESPRENDEN DE SUS CARGOS	$ 364.000.000	ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MARÍA LA BAJA
2024	SAMC 005-2024	Manifestación de interés (Menor Cuantía	CONTRATAR EL SERVICIO DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DESTINADOS PARA LA MOVILIDAD DE LOS EMPLEADOS PÚBLICOS DE LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DENTRO Y FUERA DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ EN CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL CARGO	$ 236.680.000	ALCALDIA DEL MUNICIPIO DE CHINCHINÁ

Cordialmente;

WILLIAM NOGUERA ROJAS
Subdirector de Seguridad Vial