ANÁLISIS DEL SECTOR	
Fecha	Mayo de 2026
Dependencia Solicitante	SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA
Objeto a Contratar	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor a nivel nacional y transporte fluvial, con disponibilidad 7 X 24, para transporte de personal, con material y equipos.

1. MARCO LEGAL

El objeto de la Agencia Nacional de Tierras es *"(…) como máxima autoridad de las tierras de la Nación, tendrá por objeto ejecutar la política de ordenamiento social de la propiedad rural formulada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, para lo cual deberá gestionar el acceso a la tierra como factor productivo, lograr la seguridad jurídica sobre esta, promover su uso en cumplimiento de la función social de la propiedad y administrar y disponer de los predios rurales de propiedad de la Nación"*; en atención a lo descrito en el artículo 3° del Decreto 2363 de 2015.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, es deber de las entidades estatales elaborar, como parte de las etapas precontractuales y contractuales, un análisis para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo.

En razón a lo anterior, la Agencia Nacional de Tierras, como agencia estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, técnica y financiera adscrita al Ministerio de Agricultura creada mediante el Decreto 2363 del 7 de diciembre de 2015; se acogerá a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015.

2. ASPECTOS GENERALES

2.1. Descripción de la Necesidad	La Agencia Nacional de Tierras (en adelante ANT), es una agencia estatal de naturaleza especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, técnica y financiera, adscrita al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y establecida como la máxima autoridad de las tierras de la Nación en los temas de su competencia, la cual fue creada bajo el Decreto Nacional 2363 del 7 de diciembre de 2015. En este sentido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3° del mencionado Decreto, su objeto consiste en: <<*(…) ejecutar la política de ordenamiento social de la propiedad rural formulada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, para lo cual deberá gestionar el acceso a la tierra como factor productivo, lograr la seguridad jurídica sobre esta, promover su uso en cumplimiento de la función social de la propiedad y administrar y disponer de los predios rurales de propiedad de la Nación*>>. Para el cumplimiento del objeto y para el desarrollo de la misionalidad de la Agencia Nacional de Tierras, el artículo 6° ibidem establece la estructura funcional así: **1. CONSEJO DIRECTIVO** **2. DIRECTOR GENERAL** 2.1. Oficina de Planeación 2.2. Oficina Jurídica 2.3. Oficina Control Interno 2.4. Oficina Inspector la Gestión de Tierras

3. DIRECCIÓN DE GESTIÓN DEL ORDENAMIENTO SOCIAL PROPIEDAD
3.1. Subdirección de Planeación Operativa
3.2. Subdirección de Sistemas de Información de Tierras
4. DIRECCIÓN DE GESTIÓN JURIDICA DE TIERRAS
4.1. Subdirección de Seguridad Jurídica
4.2. Subdirección de Procesos Agrarios y Gestión Jurídica
5. DIRECCIÓN DE ACCESO A TIERRAS
5.1. Subdirección de Acceso a Tierras en Zonas Focalizadas
5.2. Subdirección de Acceso a Tierras por Demanda y Descongestión
5.3. Subdirección de Administración de Tierras de la Nación
6. DIRECCIÓN DE ASUNTOS ÉTNICOS
6.1. Subdirección de Asuntos Étnicos
7. UNIDADES DE GESTIÓN TERRITORIAL
8. SECRETARIA GENERAL
8.1. Subdirección de Talento Humano
8.2. Subdirección Administrativa y Financiera
9. ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN
9.1. Comisión de Personal
9.2. Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno

En ese orden de ideas, la Secretaría General tiene dentro de sus funciones establecidas en el artículo 29° ibidem, entre otras, las siguientes:

> *<<(…) 2. Dirigir la ejecución de los programas y actividades relacionadas con los asuntos financieros y contables, servicios administrativos, gestión documental, correspondencia y notificaciones de la entidad.*
> *(…) 19. Las demás funciones señaladas en la ley, aquellas que le sean asignadas y las que por su naturaleza le correspondan.>>*

Para la ejecución de las anteriores funciones, la Secretaría General cuenta con la Subdirección Administrativa y Financiera, la cual, conforme a lo señalado en el artículo 31° de la mencionada normatividad, tiene a cargo entre otras funciones, las siguientes:

> *<<(…) 12. Ejecutar y supervisar los procedimientos de adquisición, almacenamiento, custodia, mantenimiento y distribución de los bienes necesarios para el buen funcionamiento de la entidad.*
> *(…) 14. Dirigir, coordinar, controlar y evaluar las actividades relacionadas con los proveedores y la adquisición de bienes y servicios.*
> *(…) 19. Elaborar los estudios previos y de mercado necesarios para realizar la contratación requerida.>>*

Ahora bien, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, adoptado mediante la Ley 2294 de mayo de 2023 *"Colombia Potencia Mundial de la Vida"* y teniendo en cuenta los propósitos del Gobierno en materia de reforma rural integral y la política de tierras, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, buscó fortalecer la capacidad institucional de la Agencia Nacional de Tierras en las diferentes regiones del país, mediante un enfoque de atención en el territorio; es así que la ANT cuenta con las Unidades de Gestión Territorial – UGT y los Puntos de

Atención de Tierras – PAT, los cuales son instrumentos operativos de la gestión misional de la ANT, establecidos como enlaces entre el nivel territorial y el nivel central, las cuales tienen como funciones las establecidas en el artículo 28 del Decreto 2363 de 2015, así como las demás que les haya señalado la ley, aquellas que le sean asignadas y las que les correspondan por su naturaleza; de esta forma, se permitirá atender los procedimientos administrativos a su cargo de una manera descentralizada, coordinada y priorizada de acuerdo con las características propias de cada territorio, con el fin de garantizar la atención de los usuarios en diferentes municipios del país.

En virtud de lo expuesto, la Dirección General de la Agencia Nacional de Tierras, presentó ante el Consejo Directivo de la Entidad, propuesta para la aprobación de nuevas Unidades de Gestión Territorial - UGT´s a nivel nacional, en los términos de lo señalado en los artículos 9 y 28 del Decreto Ley 2363 de 2015, la cual, mediante Acuerdo No. 251 del 23 diciembre de 2022 del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Tierras ANT, aprobó la creación de veintitrés (23) Unidades de Gestión Territorial - UGT adicionales a las nueve (9) ya existentes. Dicho esto, actualmente la Agencia Nacional de Tierras cuenta con cinco (5) sedes a nivel central en la ciudad de Bogotá D.C. (CAN, Chapinero, Centro y las Bodegas Américas y Montevideo); y a nivel territorial cuenta con veintinueve (29) UGT´s y sedes alternas en los municipios de San Martín - Meta, Apartadó – Antioquia, Barrancabermeja – Santander y Carmen de Bolívar - Bolívar distribuidos de la siguiente manera:

No	UNIDAD DE GESTIÓN TERRITORIAL- UGT	CAPITAL
1	Antioquia	Medellín
		Apartadó
2	Atlántico	Barranquilla
3	Arauca	Arauca
4	Bolívar	Cartagena de Indias
		Carmen de Bolívar
5	Boyacá	Tunja
6	Caldas	Manizales
7	Caquetá	Florencia
8	Casanare	Yopal
9	Cauca	Popayán
10	Cesar	Valledupar
11	Córdoba	Montería
12	Chocó	Quibdó
13	Cundinamarca	Bogotá D.C.
14	Guainía	Inírida
15	Guajira	Riohacha
16	Guaviare	San José del Guaviare
17	Huila	Neiva
18	Magdalena	Santa Marta
19	Meta	Villavicencio
		Puerto López
20	Nariño	Pasto
21	Norte de Santander	San José de Cúcuta
22	Putumayo	Mocoa
23	Quindío	Armenia
24	Risaralda	Pereira
25	Santander	Bucaramanga

		Barrancabermeja
26	Sucre	Sincelejo
27	Tolima	Ibagué
28	Valle del Cauca	Cali
29	Vichada	Puerto Carreño

Tabla Distribución Sedes a Nivel Nacional

Esta distribución también obedeció al cumplimiento de uno de los pilares trazados por parte del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y la Agencia Nacional de Tierras, que consistía en: i) la adjudicación de uno punto cinco (1.5) millones de hectáreas; ii) la formalización de tres punto nueve (3.9) millones de hectáreas y la implementación; y iii) la puesta en marcha del catastro multipropósito.

Para el cumplimiento de dichas metas, se hace imperativo que las Unidades de Gestión Territorial, tengan presencia en los territorios, máxime que cada Unidad debe contribuir de forma paralela en la compra y entrega de tierras conforme las directrices del Gobierno Nacional.

En virtud de lo anterior, y con el fin de garantizar la continua prestación de los servicios en todas las zonas del país, se hace necesario disponer de vehículos que garanticen el desplazamiento de los funcionarios y colaboradores encargados de realizar la implementación de las acciones misionales, en territorios rurales de los municipios más apartados del país, así como el traslado de los equipos técnicos, materiales y elementos de publicidad que se requieren para el desarrollo de las labores propias de la Agencia. Igualmente, se requiere garantizar el desplazamiento constante en el desarrollo de actividades encaminadas al levantamiento topográfico e información social, que permitan culminar con el proceso de organización de la propiedad rural.

En este sentido, y considerando las características de los territorios y las necesidades de desplazamiento de la ANT para la adecuada implementación de sus acciones misionales, resulta imprescindible contratar un servicio de transporte público terrestre automotor especial y transporte fluvial de pasajeros, material y equipos. Esto permitirá garantizar la presencia eficiente y oportuna de la ANT en todo el territorio nacional, contando con un operador que preste el servicio de manera directa y conforme a las necesidades de la Agencia. La contratación de este servicio es fundamental para optimizar los tiempos de respuesta, la logística y los recursos, en línea con la dinámica del fin encomendado por el Gobierno Nacional a la ANT.

Asimismo, en atención a la seguridad del director de la ANT, se hace imprescindible suministrar vehículos blindados para algunos de sus desplazamientos a nivel nacional. Dado que los escenarios a los que asiste y se desplaza pueden representar riesgos por la presencia e injerencia de grupos al margen de la ley, es fundamental garantizar de manera permanente su protección, integridad personal y el libre ejercicio de sus funciones en todo el territorio colombiano.

En virtud de lo anterior, y con el fin de suplir la necesidad de transporte público terrestre automotor, la Entidad suscribió en la vigencia 2025 el contrato de prestación de servicios No. ANT-20257063 con el CONSORCIO SAS-2025. Este contrato se encuentra vigente a la fecha y ha permitido atender los siguientes servicios durante las vigencias 2025 y 2026:

PAGOS	MES	SOLICITUDES DE TRANSPORTE - ATENDIDAS	VALOR MENSUAL
1	JULIO	145	$ 1.138.379.427,00
2	AGOSTO	163	$ 979.295.737,00
3	SEPTIEMBRE	230	$ 1.552.777.369,00
4	OCTUBRE	195	$ 1,532,209,572,00
5	NOVIEMBRE	258	$ 1,695,520,501,00
6	DICIEMBRE	123	$ 864,376,439,00
7	ENERO	51	$ 211.482.789,00
8	FEBRERO	248	$ 1.569.382.373,00
9	MARZO	218	$ 1.296.631.541,00
TOTAL			**$10,842,353,020,00**

Por otra parte, y teniendo en cuenta las necesidades que enfrenta la sociedad frente a las problemáticas globales relacionadas con el medio ambiente, la Agencia Nacional de Tierras debe adoptar medidas en la presente contratación que contribuyan a la mejora de la calidad del aire, en tal sentido, se requiere para el presente proceso el aumento de vehículos con tecnologías limpias que aporten a la movilidad sostenible y a la protección del medio ambiente.

En ese contexto, aumentar los vehículos eléctricos en la capacidad transportadora con la que debe contar el futuro contratista, responde a la necesidad de fomentar el uso eficiente de la energía y la adopción de fuentes más limpias, reafirmando el compromiso de la Entidad con la sostenibilidad ambiental y en sintonía con las políticas ambientales promovidas por el Gobierno Nacional.

De esta manera, la Entidad no solo atiende sus necesidades operativas, sino que también contribuye de manera efectiva a la reducción de la huella de carbono institucional y al fortalecimiento de un modelo de transporte alineado con los principios de sostenibilidad y movilidad limpia.

Por otra parte, en el marco de las funciones asignadas a la Subdirección Administrativa y Financiera, como dependencia responsable de garantizar el adecuado funcionamiento de la Agencia Nacional de Tierras, y en atención a las comunicaciones remitidas por las diferentes áreas de la Entidad, mediante las cuales se manifestó la necesidad de contar con el servicio de transporte fluvial y la importancia de disponer de este servicio para garantizar el desplazamiento oportuno de los colaboradores en aquellas zonas del país donde resulta difícil el acceso por vía terrestre, lo anterior con el fin de dar cumplimiento oportuno a las actividades misiones de la ANT, en tal sentido, se relacionan a continuación los memorandos de solicitud de dicho servicio:

La Dirección de Acceso a Tierras mediante memorando 20264000020827 3 manifestó: "*La Dirección de Acceso a Tierras, sigue consolidándose como uno de los pilares para el cumplimiento no solo las actividades misionales de la Agencia Nacional de Tierras, sino también aporta activamente al cumplimiento de las metas del PND 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", el cual a través de sus artículos 51 y 52 modifican la Ley 160 de 1994, reactiva y reestructura el Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural (SNRARD) y la Comisión Intersectorial para la Reforma Agraria, el Desarrollo Rural y la Reforma Rural Integral. Dando fuerza a la competencia accionaria de la Agencia Nacional de Tierras cuya labor inicialmente enmarcada en la Ley 902 de 2017 ha venido evolucionando jurídicamente para abandonar el papel de tramitador a accionante.*

Prueba de ello es la meta programática de democratizar la tierra, generando acceso a un millón y

	medio (1.5) de hectáreas y la titulación de 3.9 millones de hectáreas de pequeña y mediana propiedad rural; la cual se ha venido cumpliendo a través de la ejecución de convenios con entidades públicas con la Sociedad de Activos Especiales (SAE) y el Fondo de Reparación para las Víctimas; recuperación de terrenos baldíos de la Nación a través de procesos de aprehensión material, teniendo como estadística para el segundo semestre del presente año, la entrega de 6.500 hectáreas de tierra a más de 1.000 familias de campesinos y víctimas del conflicto en el departamento de Córdoba, entrega de 18.208 hectáreas a firmantes de paz y sus familias, en el marco de la Reforma Rural Integral establecido en el Punto 1 del Acuerdo de Paz, distribuidas en 18 departamentos del país. Entre ellos se destacan Meta, con 4.873 hectáreas; Santander, con 2.432 hectáreas; Huila, con 2.002 hectáreas; Cesar, con 1.952 hectáreas; Tolima, con 1.460 hectáreas; Guaviare, con 1.100 hectáreas; y Norte de Santander, con 1.078 hectáreas. El resto de los predios se encuentran en Caquetá, Casanare, Antioquia, Cundinamarca, Caldas, Risaralda, La Guajira, Sucre, Cauca, Putumayo y Nariño. En el municipio de Pijiño del Carmen (Magdalena), se ha entregado más de 1.200 hectáreas a cuatro asociaciones campesinas integradas por más de 200 familias víctimas del conflicto armado. *Para corte del mes de octubre de 2025 se entregaron 1.600 hectáreas a más de 215 mujeres y sus familias de los municipios Ciénaga de Oro, Montería y Planeta Rica, Córdoba. Las cuales se suman a las 7.639 hectáreas entregadas a mujeres rurales en todo el territorio nacional.* *Se formalizó el primer Territorio Campesino Agroalimentario —TECAM— del país, denominado "Nuevo Amanecer", ubicado en los municipios de Tamalameque, Chimichagua y Pailitas, en el departamento del Cesar, el cual abarca 6.286 hectáreas y está habitado por 214 familias campesinas, que suman más de 650 personas, de las cuales el 67% son víctimas del conflicto armado.* *En el Catatumbo en materia de formalización, adjudicación, ordenamiento y reparación territorial, cumpliendo con los mandatos de la Sentencia T-052 de 2017 y los compromisos asumidos ante la Corte, se han gestionado 43.868 hectáreas, y 9.951 hectáreas ya fueron tituladas, beneficiando directamente a familias campesinas de los municipios de Sardinata, Tibú, Hacarí, Ábrego, San Calixto y La Playa de Belén.* *Así mismo se constituyó la Zona de Reserva Campesina "Paz y Unión del Catatumbo" con un área de 59.000 hectáreas, que beneficia a 1.800 familias campesinas de los municipios de Hacarí, Ábrego, Bucarasica y La Playa de Belén y el Programa "Fincas Para la Paz" el cual ha permitido adquirir 3.231 hectáreas y entregar 14 predios equivalentes a 2.526 hectáreas a asociaciones campesinas, reincorporados y mujeres rurales.* *Entre los logros más destacados se encuentran:* • *63 mujeres campesinas de El Zulia recibieron el predio Los Tanques (724 hectáreas).* • *Excombatientes del ETCR Caño Indio recibieron tierras productivas en Cúcuta y Los Patios para avanzar en su proceso de reincorporación.* • *En total, 158 familias hoy cuentan con tierra y esperanza.* *Se está trabajando en el TECAM "Paz y Soberanía de la Serranía de San Lucas" en el Sur de Bolívar, que abarca 32.000 hectáreas distribuidas en 13 veredas de los municipios de Morales y Arenal, donde habitan 850 familias campesinas.*

Se continua con el trabajo de formalización, resultado de ello es el trabajo con 114 familias campesinas con procesos de formalización que garantizan seguridad jurídica y oportunidades de desarrollo.

Se realizó la entrega de 300 hectáreas de tierras a excombatientes y sus familias en el municipio Barranca de Upía, Meta, en cumplimiento del Punto Uno del Acuerdo de Paz de 2016, beneficiándose un total de 23 familias.

Conforme a los anteriores principales resultados, se suma la continua labor tanto de la Dirección de Acceso a Tierras como de sus Subdirecciones (Subdirección de Acceso a Tierras de Zonas Focalizas, Subdirección de Administración de Tierras y Subdirección de Acceso a Tierras por Demanda y Descongestión), las cuales continúan con actividades para el cumplimiento de las metas programáticas del plan de acción de la ANT, dentro de las cuales para obtener los anteriores y más resultados se requiere desplazamientos del equipo técnico, jurídico, social, topográfico y agroambiental a territorios rurales, dispersos y de difícil acceso, ubicados en diferentes regiones del país, para:

- *Realizar visitas técnicas para la generación de conceptos agronómicos y técnicos, y en algunas ocasiones jurídicos*
- *Actos de entrega formal de títulos colectivos e individuales.*
- *Caracterización de predios. ϖ Diligencias de desalojo.*
- *Puntos de atención a la comunidad*
- *Atención a espacios de concertación en el marco del cierre de vigencia.*
- *Atención a las comunidades para definir la priorización de procedimientos en el marco de las mesas de concertación.*
- *Atención a mesas y espacios de concertación convocados por las entidades nacionales, entre otras que permiten desarrollar la misionalidad de la entidad.*
- *Censos y caracterizaciones poblacionales.*
- *Actividades encaminadas a la compra de tierra, titulación, viabilidad jurídica, proceso técnico agronómico, proceso técnico topografía, proceso técnico catastral, avalúos, escrituración, social, ejecución de convenios y contratos interadministrativos, oferta y aprehensiones.*

Así mismo, se requiere la presencia de los profesionales de la Subdirección de Acceso a Tierras de Zonas Focalizas a lo largo del territorio nacional, para la ejecución de etapas clave como:

- *Caracterización de predios.*
- *Recolección de información de insumos técnicos por método directo.*
- *Durante el trámite administrativo se requiere la realización de audiencias con comunidad y autoridades locales para socialización de resultados.*
- *Puntos de atención y recepción de solicitud de adjudicación en municipios focalizados.*
- *Actos de entrega formal de títulos colectivos o individuales y predios adjudicados a comunidades (resolución de adjudicación y copia del folio de matrícula).*
- *Participación en audiencias judiciales, diligencias de inspección y requerimientos de entidades de control.*
- *Atención a espacios de concertación en el marco del cierre de vigencia.*

- *Atención a las comunidades para definir la priorización de procedimientos en el marco de las mesas de concertación.*
- *Atención a mesas y espacios de concertación convocados las entidades nacionales.*

Por parte de la Subdirección de Administración de Tierras, se requiere el traslado de los profesionales para:

- *Diligencias de aprehensión.*
- *Caracterización en terreno de predios que hacen parte del inventario de baldíos de la nación y fondo de tierras. ϖ Realizar la visita técnica para la validación de servidumbres.*
- *Caracterización de todos los predios como medida previa del egreso de este.*
- *Dentro del proceso de Ley Segunda se requiere el desplazamiento al terreno para entrega de predios en el marco de la regularización conforme con el Acuerdo 315 de diciembre de 2023.*

En el caso de la Subdirección de Acceso a Tierras por Demanda y Descongestión implican una alta demanda de desplazamientos a territorios rurales, dispersos y de difícil acceso, ubicados en diferentes regiones del país. La presencia del equipo técnico, jurídico, social, topográfico y agroambiental es indispensable para la ejecución de etapas clave como:

- *Recolección de insumos técnicos y jurídicos mediante método directo para la adjudicación de previos baldíos reservados y bienes fiscales patrimoniales.*
- *Registro de títulos.*
- *Atención de tramites de tutela que requiere el traslado y uso de equipos catastrales, jurídicos y agronómico.*
- *Punto de atención y recepción de solicitud de adjudicación en municipios no focalizados.*
- *Actos de entrega formal de títulos colectivos o individuales y predios adjudicados a comunidades (resolución de adjudicación y copia del folio de matrícula).*
- *Participación en audiencias judiciales, diligencias de inspección y requerimientos de entidades de control.*
- *Censos y caracterizaciones poblacionales.*

Estas actividades desarrolladas tanto por la Dirección como sus respectivas Subdirecciones responden no solo al cumplimiento de mandatos legales y constitucionales, sino también a compromisos adquiridos por la entidad en escenarios de concertación y exigencias derivadas de decisiones judiciales con alcance nacional.

TRANSPORTE FLUVIAL

Es importante resaltar que los predios visitados por funcionarios y contratistas de la ANT son predios rurales, que muchas veces son de difícil acceso por las vías terrestres y aéreas, por lo que se requiere además contar con transporte fluvial que permita garantizar el cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Agencia, así como las metas contempladas en los proyectos de inversión para la vigencia 2026 en el marco de la misionalidad de la Entidad.

Además, es pertinente señalar que, en diversas regiones del país, especialmente en zonas con presencia de ríos navegables como principal vía de acceso, el transporte fluvial no constituye una

opción complementaria, sino el único medio viable para el desplazamiento del personal de la Agencia. Esta condición limita significativamente la ejecución oportuna de actividades misionales cuando no se cuenta con dicho servicio.

En ese sentido, la disponibilidad de transporte fluvial permite:

- *Garantizar la presencia institucional efectiva en territorios apartados.*
- *Atender de manera oportuna los requerimientos de comunidades campesinas y demás sujetos de atención de la Agencia.*
- *Diligencias de aprehensión en el marco de los procesos adelantados por la Agencia.*
- *Dar cumplimiento a órdenes judiciales que exigen intervención directa en territorio.*

De igual forma, es importante destacar que con el transporte fluvial se puede garantizar el cumplimiento de los cronogramas en la ejecución de compromisos adquiridos por la Dirección y sus subdirecciones, así como los tiempos establecidos en los cronogramas de ejecución de las actividades propias de la misionalidad de la Dirección, evitar incremento en los costos operativos por reprocesos logísticos y riesgos en materia de seguridad para el personal, al verse obligados a utilizar rutas más largas o no adecuadas para el acceso a los predios objeto de visitas por parte de los funcionarios de la ANT.

Así mismo, el transporte fluvial contribuye a optimizar los tiempos de desplazamiento en comparación con otras alternativas disponibles en estas zonas, lo que se traduce en una mayor eficiencia en el uso de los recursos públicos y en el cumplimiento de los objetivos institucionales. Esta situación no solo responde a una necesidad operativa, sino que también se enmarca en el principio de eficiencia administrativa y en la obligación del Estado de garantizar la presencia institucional en todo el territorio nacional, especialmente en aquellas zonas históricamente apartadas.

Conforme a lo anteriormente expuesto, se identifica que los cuerpos de agua con mayor flujo de tránsito por parte de los funcionarios y colaboradores de la entidad corresponden al río Magdalena, el río Sinú, así como a las ciénagas e islas, en el marco de la misionalidad de la DAT y sus subdirecciones.

En consecuencia, y con el fin de asegurar la continua prestación del servicio, se requiere, de manera atenta, que la Entidad proceda con la suscripción de un instrumento contractual que garantice la disponibilidad permanente de transporte fluvial. Lo anterior resulta imperativo para suplir la necesidad de desplazamiento seguro y eficiente del personal hacia las zonas referidas, permitiendo así el cumplimiento efectivo de las metas misionales y las obligaciones legales de la Agencia en el territorio."

Así mismo, la Dirección de Gestión Jurídica de Tierras mediante memorando Informó 202630000196913: "*La Dirección de Gestión jurídica de Tierras, asume la calidad de Secretaría Técnica del Comité Institucional de Seguimiento y Verificación del cumplimiento de decisiones judiciales y actos administrativos de los cuales se derive la recuperación y/o aprehensión material de bienes que deban ser administrados o de propiedad de la Agencia, así como la adopción de otras disposiciones relacionadas con su funcionamiento, de conformidad con lo consagrado en la Resolución 202410304603296 del 24 de junio de 2024, y en virtud de ello, de impulsar la actuaciones y operaciones administrativas que, conlleven las diligencias de aprehensión material al interior del*

territorio, y en este marco, ha debido sortear la necesidad de transitar cuerpos de agua que, requieren el costeo de transporte fluvial, y ello, justifica la necesidad de contemplarle en el contrato que se está estructurando, y para mayor contexto, se desglosa lo siguiente:

1) Se tienen previstas aprehensiones que requieren transporte por río, en ciénagas y marítimo. Especialmente para atender aprehensiones en Islas del Rosario en la Ciénaga, a fin de lograr la recuperación de terrenos comunales.

2) De igual forma, ello es necesario en la aprehensión en las márgenes de los ríos, pero especialmente río Magdalena, ente otros.

Lo anteriormente expuesto, constituye una justificación para incorporar el costeo del transporte fluvial en el contrato de transporte, y de esta manera coadyuvar de manera eficiente y eficaz en que la Autoridad de Tierras, pueda entrar en administración del predio que corresponda y disponer del mismo en favor de los sujetos de ordenamiento que, a su vez son de especial protección (artículo 64 de la Constitución Política), y de esta manera sumar a la reforma agraria integral."

A dicha comunicación la misma área dio alcance a través de radicado No. 202630000200393, manifestando lo siguiente: "*Por medio del presente se profundiza en la información brindada en el oficio del asunto, en procura de motivar con mayor rigor técnico, la necesidad de incluir en el contrato de transporte, el costeo que conlleve el transporte fluvial, atendiendo a los siguientes fundamentos de hecho y derecho:*

1. *Es importante resaltar que las aprehensiones están ocurriendo en terrenos comunales que son reserva de Estado, y estos, de conformidad con lo consagrado en el artículo 63 de la Carta Política, atañen a los siguientes: "(…) bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables". Igualmente, el artículo 102 de la Constitución consagra que: "Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.*

2. *Territorialmente, estos predios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 110 de 1912, se reputan baldíos, y, por consiguiente, de propiedad nacional, en tanto corresponden a los siguientes: "Las islas de uno y otro mar pertenecientes al Estado, que no están ocupadas por poblaciones organizadas, o apropiadas por particulares, en virtud de título traslaticio de dominio." Igualmente, la precitada disposición normativa, en su artículo 107 señala que: "Constituyen La reserva territorial del estado, y no son enajenables: a). Las islas nacionales, de uno y otro mar de la República, y las de los ríos y lagos, de que trata el aparte c del artículo 45". Aunado a esto, en virtud del artículo 2.14.10.4.2 del Decreto 1071 de 2015: "No serán adjudicables los terrenos baldíos que se hallen en las siguientes circunstancias: Los que tuvieren la calidad de inadjudicables, conforme a la ley, o que constituyan reserva territorial del Estado."*

3. *Se tienen previstas aprehensiones que requieren transporte por río, en ciénagas y marítimo. Especialmente para atender aprehensiones en Islas del Rosario en la Ciénaga, a fin de lograr la*

recuperación de terrenos comunales.

4. *De igual forma, se llevarán a cabo aprehensiones en las márgenes de los ríos, y en especial, del río Magdalena.*

5. *En efecto, las aprehensiones materiales programadas y las que se han venido realizando, tienen lugar al interior de las zonas que fueron objeto de declaratoria de Estado de Emergencia mediante el Decreto 150 de 2026, en los departamentos de Córdoba, Antioquia, La Guajira, Sucre, Bolívar, Cesar, Magdalena y Chocó a partir de los efectos nocivos derivados de múltiples eventos hidrometeorológicos convergentes que derivaron en la afectación de personas, familias, viviendas, vías y puentes peatonales, acueductos, centros educativos, centros de salud, servicios públicos domiciliarios, riesgo sistémico en el mercado de energía mayorista, entre otros.*

6. *En implementación del mencionado decreto de excepción, se emitió el Decreto 174 de 2025, el cual, en su artículo 5, dispuso que, la autoridad de tierra "(…) tendrá la facultad de policía administrativa para la recuperación física de los bienes que se encuentren bajo su administración incluyendo los bienes de uso público, bienes comunales, reserva territorial del Estado, bienes fiscales y bienes baldíos de la Nación. Las autoridades de policía locales, municipales, departamentales y nacionales estarán obligadas a prestar, de manera preferente y sin dilación injustificada, el apoyo que requiera el representante legal o su delegado, para hacer efectiva la administración de los bienes que ingresan al Fondo Nacional de Tierra (…)".*

7. *Todo lo expuesto, constituye un criterio de focalización y priorización respecto de la efectiva realización de estas diligencias, erigidas a mitigar los efectos de los eventos hidrometeorológicos que derivaron en la afectación de personas, familias, viviendas, vías y puentes peatonales, entre otros; más, cuando estos predios objeto de aprehensión, requieren desplazarse a través de ríos -especialmente del río Magdalena-, entre otros, al interior de la zona objeto de declaratoria de emergencia.*

Con fundamento en lo expuesto, el equipo interdisciplinario llamado a realizar las diligencias de aprehensiones materiales que, en su mayoría, atañen a predios ubicados en las zonas del país que fueron objeto de declaratoria de emergencia, necesariamente deben movilizarse de manera fluvial, y en consecuencia, de manera atenta se solicita la suscripción de un instrumento contractual que garantice el costeo del transporte fluvial; y de esta manera, coadyuvar de manera eficiente y eficaz en que la Autoridad de Tierras, pueda entrar en administración del predio que corresponda y disponer del mismo en favor de los sujetos de ordenamiento que, a su vez son de especial protección (artículo 64 de la Constitución Política)."

De conformidad con lo expuesto, y a partir de las comunicaciones remitidas por la Dirección de Acceso a Tierras, la Dirección de Gestión Jurídica de Tierra, se evidencia de manera suficiente que la ejecución de las funciones misionales tales como la adjudicación, formalización, recuperación, aprehensión material, administración y entrega de predios, exigen el desplazamiento a zonas de difícil acceso por vía terrestre a lo largo del territorio nacional, en consecuencia , el transporte fluvial se hace necesario para garantizar el acceso a los predios objeto de intervención.

Es así como la contratación de un servicio de transporte fluvial resulta necesaria, pertinente y

proporcional para garantizar el cumplimiento efectivo de los objetivos institucionales de la Agencia Nacional de Tierras, optimizar los tiempos de desplazamiento y garantizar la seguridad para los colaboradores de la Entidad.

Por otra parte, es importante precisar que, desde el 3 de abril del 2023, Colombia Compra Eficiente publicó el acuerdo marco de precios No. CCE-144-2023, Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II (https://www.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/transporte/acuerdo-marco-de-precios-de-transporte-terrestre), en virtud de lo anterior la Entidad procedió a verificar la documentación del AMP, con el propósito de determinar si las condiciones técnicas establecidas, suplen las condiciones de la ANT, evidenciando los siguiente:

En cumplimiento de las funciones propias de la misionalidad de la Agencia, esta tiene una activa participación en los 170 Municipios PDET en los cuales se adelantan procesos de adjudicación y formalización de predios en el marco de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) los cuales son un instrumento especial de planificación y gestión, que tienen como objetivo estabilizar y transformar los territorios más afectados por la violencia, la pobreza, las economías ilícitas y la debilidad institucional, y así lograr el desarrollo rural que requieren en estos municipios. Consecuencia de lo anterior se procedió a realizar la verificación del AMP, encontrando que varios de estos municipios no tienen cobertura en la prestación del servicio de este.

Asimismo, de acuerdo con las estadísticas de servicios de transporte prestados por la Subdirección Administrativa y Financiera a las diferentes dependencias de la ANT durante 2025, se realizó una muestra de algunas zonas atendidas en municipios, corregimientos y veredas donde se requiere cobertura, dada la naturaleza misional de la Entidad. Entre estas zonas se encuentran:

- Boyacá: Socotá, Tibaná
- Risaralda: Marsella
- Córdoba: Batata, San José de Uré, Viajano
- Valledupar: María Angola
- Magdalena: Sabanas de Ángel
- Meta: San Carlos de Guaroa, El Castillo
- Bolívar: Arroyo Grande, Mahates
- Huila: La Argentina
- Nariño: San Pedro de Cartago, Santa Cruz
- Chocó: Carmen de Atrató
- Atlántico: Candelaria
- Córdoba: Montería, Ciénaga de Martinica
- Sucre: Guaranda
- Cauca: Inza
- Antioquia: Anorí

Igualmente, al realizar la verificación de las zonas de prestación del servicio de transporte especial de pasajeros del AMP, ese encontró que los municipios antes referidos no tienen cobertura.

No obstante, el acuerdo aclara lo siguiente: "L*as Entidades Estatales que deseen adquirir servicios de transporte terrestre especial de pasajeros en municipios que no se encuentren dentro de la anterior*

tabla, deberán adquirirlos en la zona que tenga el municipio con la conexión de infraestructura vial más cercana al municipio en donde desea adquirir los servicios de transporte", sin embargo, la Subdirección Administrativa y Financiera no cuenta con la información para realizar la verificación de la infraestructura vial.

Aunado a lo anterior el formato RFI del Acuerdo Marco de Precios requiere la siguiente información: trayectos, cantidad de vehículos, punto de partida y llegada, valor de peajes, como se aprecia en el cuadro anexo, información con la cual no se cuenta dado que la cantidad de vehículos y los recorridos depende de las zonas que deban ser atendidas en el marco de la reforma rural integral y la política de tierras establecida por el gobierno nacional, que puede ser en cualquier parte del Territorio Nacional y que se asignada de acuerdo a las comisiones de servicios que se crean por los funcionarios y colaboradores en cumplimiento de sus funciones y actividades.

Información de los trayectos

Tenga en cuenta que puede agregar tantos trayectos como lo considere necesario copiando y pegando el cuadro de trayectos. Adicionalmente, puede adjuntar un anexo con el detalle de los trayectos.

Trayecto 1			
Vehículo		Cantidad	
Vehículo en sistema de acceso especial para personas con discapacidad			
Nivel de servicio			
Descripción detallada del punto de origen			
Descripción detallada del punto de destino			
Tiempo		Cantidad	

Página 2

Nota. El proveedor deberá definir el valor de los peajes teniendo en cuenta únicamente los trayectos o rutas definidas por la Entidad compradora.
* En cuanto a las placas de los vehículos el proveedor deberá asegurar la disponibilidad de acuerdo con su capacidad transportadora y procurar mantener las condiciones de los vehículos asignados. Las placas podrán

Zona exclusiva de diligenciamiento por parte del Proveedor	
Valor del total de peajes para el trayecto	$ -
Placa(s) vehículo(s)	
Observaciones	

Así mismo, teniendo en cuenta que la Entidad contempla la necesidad de contratar el servicio de transporte fluvial, y dado que el mencionado Acuerdo se encuentra estructurado exclusivamente para la prestación de servicios de transporte terrestre, no resulta viable para la Entidad acogerse a dicho instrumento pues el mismo no abarca los servicios requeridos para suplir la necesidad antes descrita.

En virtud de lo expuesto, no es viable para la Entidad acogerse al Acuerdo Marco de Precios CCE-144- 2023, como quiera que el mismo no satisface la necesidad de la Entidad.

Conforme lo indicado previamente por las áreas antes descritas, y ante la imperiosa necesidad de garantizar el cumplimiento de los objetivos misionales de la Agencia Nacional de Tierras, es

	absolutamente necesario contar con un servicio de transporte público terrestre automotor especial a nivel nacional y transporte fluvial de pasajeros, material y equipos, asegurando el cumplimiento de los planes y políticas previamente establecidos, así como en las zonas definidas por el Gobierno Nacional. La cobertura es vital para garantizar la ejecución efectiva de las acciones misionales en todos los ámbitos territoriales.
2.2. Clasificador de Bienes y Servicios	El Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas (The United Nations Standard Products and Services Code® - UNSPSC), es una metodología uniforme de codificación utilizada para clasificar productos y servicios fundamentada en un arreglo jerárquico y en una estructura lógica. Este sistema de clasificación permite codificar productos y servicios de forma clara ya que se basa en estándares acordados por la industria los cuales facilitan el comercio entre empresas y gobierno. La versión implementada en Colombia es la UNSPSC, V.14.080, traducida al español. En consecuencia, el servicio del presente proceso responde a los siguientes Códigos UNSPSC:

GRUPO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
F - Servicios	78000000 – Servicios de transporte, almacenaje y correo	78110000 – Transporte de pasajeros	78111700 – Transporte marítimo de pasajeros
F - Servicios	78000000 – Servicios de transporte, almacenaje y correo	78110000 – Transporte de pasajeros	78111800 – Transporte de pasajeros por carretera

2.3. Perspectiva Legal	A continuación, se relaciona la regulación aplicable al objeto requerido del presente proceso: ▪ Ley 99 de 1993 - Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones. Obliga a que toda actividad estatal considere la protección ambiental, lo que justifica la exigencia de flota eléctrica o híbrida en el proceso. ▪ Ley 105 de 1993 – Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. La Ley tiene como finalidad regular el sector transporte en Colombia, integrando el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados, y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, así como los organismos de tránsito y transporte terrestre, aéreo y marítimo de las entidades territoriales. La norma busca garantizar la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y establecer un marco para la planeación, control y regulación de las actividades de transporte. ▪ Ley 336 de 1996 – Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público. Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, prestación del servicio, solicitud de habilitación para operar, condiciones de funcionamiento, La habilitación es intransferible a cualquier título, art. 9 a 15.

	Licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, contratación para el servicio, art. 34, 36. Sanciones y procedimientos, art. 44 a 52. ▪ Ley 769 de 2002 – Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Se establece ámbito de aplicación, definiciones, art. 1 y 2. Autoridades, art. 3 a 7. Registros de Información, art. 8 a 11. Seguros y responsabilidad, art. 42. Placas, diseño, elaboración, clasificación, ubicación, art. 43 a 45. Normas de comportamiento, reglas generales y educación en el tránsito, art. 55 y 56. Peatones, circulación, prohibiciones, art. 57 a 60. Tránsito de personas en actividades colectivas, art. 99 y 100. Trabajos eventuales en vía pública, art. 101 y 102. Protección ambiental, normas, art. 103 y 104. Clasificación y uso de las vías, art. 105. Límites de velocidad, 106 a 108. ▪ Ley 1242 de 2008 - Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Su objetivo principal es proteger la vida y el bienestar de todos los usuarios del modo fluvial, promover la seguridad en el transporte fluvial y resguardar el medio ambiente de los daños que la navegación y el transporte fluvial puedan ocasionar. Además, busca desarrollar una normatividad que fomente el uso del modo de transporte fluvial y establecer un sistema eficiente de transporte fluvial. La ley también establece principios y un ámbito de aplicación que rigen la navegación y el transporte fluvial en todo el territorio nacional. ▪ Ley 1383 de 2010 – Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Reforma la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. ▪ Ley 1562 de 2012 – Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional. Obliga a garantizar condiciones seguras de transporte para los funcionarios en desplazamientos misionales. ▪ Ley 1931 de 2018 – Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático. ▪ Ley 2169 de 2021 – Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones. Promueve la incorporación de tecnologías limpias y vehículos eléctricos en la prestación de servicios públicos. ▪ Decreto 1556 de 1998 – Por el cual se reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte Especial y de Turismo. Se reglamenta la prestación del servicio público de transporte especial y de turismo, objeto y principios, aplicación, definiciones y clasificaciones, art. 1 a 6. Habilitación, Autoridades, condiciones, seguros, trámite, vigencia, art. 7 a 18. prestación del servicio, art. 19 a 26. Servicio de transporte turístico, art. 27. Tarjeta de operación, art. 28 a 35. Sanciones a las empresas de transporte, art. 63 a 82. Vigencia, art. 83. ▪ Decreto 171 de 2001 – Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. De acuerdo con este Decreto, todas las empresas operadoras de transporte público de pasajeros por carretera deben contar con una habilitación y un permiso de operación que otorga el Ministerio de Transporte. Una vez otorgada la habilitación, las empresas de transporte deben tomar una póliza de seguros que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Las empresas deben tener una póliza de responsabilidad civil contractual que cubra, por lo menos, los siguientes riesgos: muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal y gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. Adicionalmente, deben tener una póliza extracontractual que cubra los mismos riesgos. En ambos casos, el monto asegurable para cada riesgo no puede ser inferior a 60 salarios mínimos mensuales legales vigentes por persona.

	▪ Decreto 3366 de 2003 – Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos, aplicación, autoridades competentes, graduación de la sanción, favorabilidad, Caducidad, Presunción de inocencia, debido proceso, art. 1 a 10. Sanciones a Empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto por carretera, a poseedores, art. 23 a 29. A Empresas de Transporte Terrestre Especial, a propietarios, poseedores o tenedores. art. 30 a 34. Condiciones económicas mínimas, suspensión de la licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación, cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, art. 44 a 46. Inmovilización de equipos, inmovilización, procedimiento, art. 47 a 51. Documentos que soportan la operación de los equipos, art. 52. Servicio no autorizado, Informe de infracciones de transporte, Vigencia, art. 59. ▪ Decreto 51 de 2004 – Alcaldía de Bogotá – Por el cual se modifica el artículo 1º del Decreto 058 del 10 de marzo de 2003. Restringir en la ciudad de Bogotá, D.C., la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, y de los vehículos prestadores de servicios de transporte terrestre automotor especial tipo automóvil (taxis blancos) contemplados en el Decreto 174 de 2001. ▪ Decreto 87 de 2011 – Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias. ▪ Decreto 947 de 2014 – Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura. Crea la Unidad Administrativa Especial denominada Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), la cual forma parte del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte. Define su objeto, integración, funciones, estructura, régimen de actos, planta de personal, entre otras disposiciones. ▪ Decreto 348 de 2015 – Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. Reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y establece los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en ésta modalidad, las cuales deberán operar de forma eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se les aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales. ▪ Decreto 474 de 2015 – Por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008. Complementa la Ley 1242 de 2008, fijando requisitos técnicos y administrativos para la operación de transporte fluvial de pasajeros. ▪ Decreto 1066 de 2015 – Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Interior. Regula esquemas de protección para funcionarios públicos en riesgo, lo que sustenta la necesidad de vehículos blindados para el Director de la ANT. ▪ Decreto 1079 de 2015 – Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Se reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte,

	como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales. El Servicio público de transporte terrestre automotor mixto es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada. Las zonas de operación del mismo se clasificarán según lo señalado en este decreto. (Artículo 2.2.1.5.1. al 2.2.1.5.2.1.) ▪ Decreto 2297 de 2015 – Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo. ▪ Decreto 248 de 2016 – Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. – Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de vehículos de transporte público especial en las vías públicas del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones. ▪ Decreto 431 de 2017 **–** Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones. Modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial con el objeto de adoptar algunas de las recomendaciones realizadas por la Superintendencia de Industria y Comercio. En el análisis el gobierno nacional consideró deber del Estado regular la materia por tratarse de una actividad peligrosa. Asimismo, se tuvo en cuenta que esta modalidad de transporte presenta una sobreoferta importante por lo que es necesario adoptar medidas al respecto; así como mantener la prohibición para que las juntas de acción comunal, administradores y consejos de administración de conjuntos residenciales puedan contratar el Servicio como medida para evitar que el servicio sea utilizado como transporte automotor colectivo o individual de pasajeros. ▪ Decreto 1305 de 2017 – Por el cual se modifica el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto 1079 de 2015. Se modifica el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, con el objeto de establecer un término para que los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve pasajeros, incluido el conductor, puedan ser cambiados al servicio particular sin importar el año modelo, ni el año de su matrícula. ▪ Resolución 10800 de 2003 – Ministerio de Transporte – Por la cual se reglamenta el formato para el informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003. Establece una codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y adopta el formato de informe de infracciones de transporte público terrestre automotor, que regirá a partir del 01 de marzo de 2004. Clasifica las sanciones a las empresas y a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor especial. ▪ Resolución 4110 de 2004 – Ministerio de Transporte – Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial. ▪ Resolución 1122 de 2005 – Ministerio de Transporte – por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1º, 2º y 3º de la

	Resolución número 4110 de 2004. Establece medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio especial, consistentes en la dotación a sus equipos autorizados para la prestación del servicio, de una serie de elementos al interior de los mismos que permitan el control de la velocidad por parte de los usuarios y de la misma empresa de transporte. Señala los aspectos técnicos que deberán cumplir dichos elementos, los cuales son: la instalación del dispositivo sonoro, la pantalla digital, el sistema de almacenamiento de información, el sistema de chequeo, y la calcomanía de información a los usuarios. Fija los plazos para la instalación y determina las sanciones aplicables por el incumplimiento. ▪ Resolución 315 de 2013 – Ministerio de Transporte – Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deberá realizarla directamente la empresa de transporte terrestre de pasajeros sobre los vehículos que tenga vinculados a su parque automotor, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo. ▪ Resolución 4824 2013 – Ministerio de Transporte – Por la cual se adopta el reglamento de las tripulaciones y dotaciones de embarcaciones fluviales y se dictan otras disposiciones. Define lineamientos específicos para habilitación de empresas de transporte fluvial. ▪ Resolución 1069 de 2015 – Ministerio de Transporte – Por la cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto número 348 de 2015 y se dictan otras disposiciones. Reglamenta y adopta el Formato Único de Extracto del Contrato (FUEC), de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Decreto número 348 de 2015 y genera los mecanismos de control para su expedición. Dicho Formato es el documento de transporte que deben portar los conductores de vehículos que estén prestando servicios de transporte de pasajeros en la modalidad de especial. ▪ Resolución 2163 de 2016 – Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones. Reglamenta el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas. Igualmente, se reglamenta y definen las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participen de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo. ▪ Estatuto tributario; Artículo 476 – Servicios excluidos del impuesto sobre las ventas: *"Se exceptúan del impuesto los siguientes servicios: (…) 9. El servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo. Igualmente, se exceptúan el transporte de gas e hidrocarburos. (…)"*. ▪ CONPES 3991 de 2020 establece la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional en Colombia, orientada a mejorar la calidad, sostenibilidad y seguridad del transporte en las ciudades. Impulsa la reducción de emisiones y la transición hacia transporte con menor huella de carbono.
2.4. Perspectiva Económica y Comercial	**SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROCESO**

	La actividad económica se encuentra dividida en sectores económicos, donde cada uno cuenta con unas características de acuerdo con los procesos de producción. Esta división está dada en sector primario, secundario y terciario; y que para el objeto que nos ocupa es el sector terciario o de servicios. Este sector 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 está 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.[1] El objeto del proceso, servicio de transporte público terrestre automotor especial y transporte fluvial con disponibilidad 24/7, se encuentra en el sector económico de transporte y logística, específicamente en la rama de servicios de transporte especializado de pasajeros y carga institucional. Este sector es estratégico porque articula la movilidad de personal y equipos hacia territorios rurales y apartados, condición indispensable para la ejecución de la política pública de tierras y la reforma rural integral. Desde la perspectiva económica, el proceso responde a una demanda institucional creciente y diversificada: la ANT requiere cobertura nacional, presencia en 29 Unidades de Gestión Territorial y atención en zonas de difícil acceso. Esto genera un mercado de servicios con alta intensidad operativa, donde los costos se distribuyen en función de la frecuencia de desplazamientos, la disponibilidad permanente y la necesidad de vehículos blindados y fluviales. El análisis de pagos del contrato vigente (más de $10,8 mil millones en nueve meses) evidencia un sector con altos volúmenes de gasto público, lo que convierte al transporte especial en un componente crítico de la cadena de valor estatal. En cuanto a la oferta, el sector está compuesto por operadores privados de transporte especial habilitados por el Ministerio de Transporte, con capacidad de proveer flotas terrestres y fluviales. La tendencia económica apunta hacia la modernización tecnológica, con incorporación de vehículos eléctricos e híbridos, en línea con las políticas de movilidad sostenible. Esto implica que los proveedores deben realizar inversiones significativas en renovación de flota, lo que puede elevar los costos iniciales, pero también generar ahorros en operación y mantenimiento a mediano plazo. La perspectiva macroeconómica muestra que el transporte terrestre y fluvial se conecta con sectores complementarios como el energético (electromovilidad), el asegurador (riesgos y blindaje), y el ambiental (reducción de emisiones). Así, el objeto del proceso no solo dinamiza el mercado de transporte, sino que también impulsa encadenamientos productivos en industrias relacionadas. En términos de impacto territorial, la contratación contribuye a la equidad regional, pues garantiza acceso institucional en municipios apartados, lo que se traduce en externalidades positivas para la economía local (empleo, servicios conexos, dinamización de proveedores).

[1] Fuente: https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_económicos

El proceso pertenece al sector de transporte y logística de servicios especiales, con una perspectiva económica marcada por: alta demanda institucional, concentración de gasto público, necesidad de inversión tecnológica en sostenibilidad, y generación de impactos territoriales positivos. Esto lo convierte en un mercado estratégico para la ejecución de políticas públicas y en un motor de dinamización económica en regiones rurales.

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

La información estadística producida por el DANE constituye un insumo fundamental para comprender el entorno macroeconómico en el cual se desarrollan los procesos de contratación pública. Los indicadores reportados permiten dimensionar el comportamiento de la economía nacional, identificar tendencias de crecimiento o desaceleración y evaluar las presiones inflacionarias que inciden en los costos de bienes y servicios.

PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB[2]

Las cuentas nacionales trimestrales constituyen una síntesis de la información de coyuntura económica, mediante la cual se articulan los indicadores de estadísticas básicas en los principales agregados macroeconómicos.

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p; 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 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:

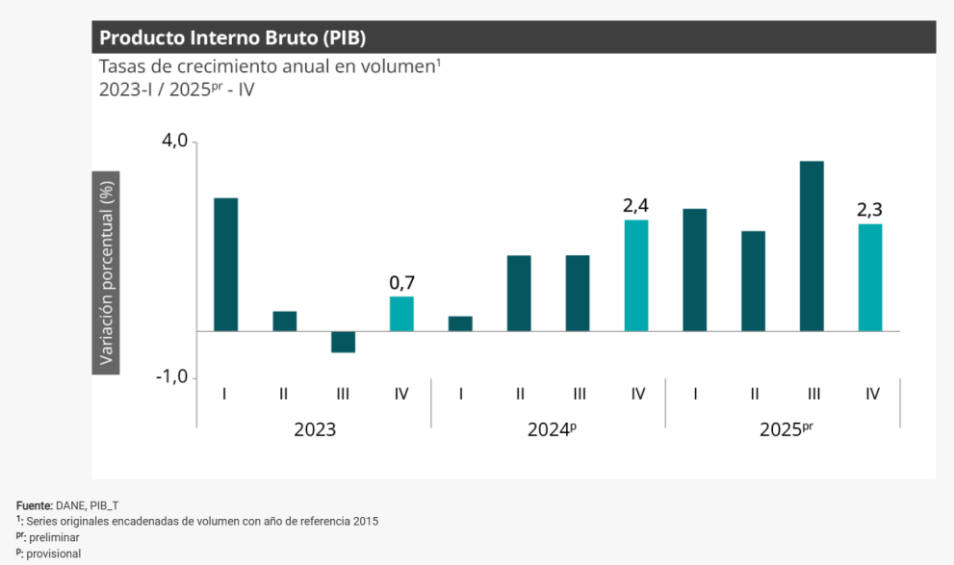
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

[2] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2025.pdf

- 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%.



Comercio al por mayor y al por menor

Para el año 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 4,6%, respecto al año 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,5%.
- Transporte y almacenamiento crece 2,2%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,5%.

En el cuarto 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 3,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,0%.
- Transporte y almacenamiento decrece 1,7%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,1%.

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 1,6%, 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 0,9%.
- Transporte y almacenamiento decrece 2,3%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 2,2%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[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
Comercio al por mayor y al por menor[3]	7,5	7,0	0,9
Transporte y almacenamiento	2,2	-1,7	-2,3
Alojamiento y servicios de comida	0,5	0,1	2,2
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**4,6**	**3,4**	**1,6**

Fuente: DANE, PIB_T
[pr] preliminar
[p] provisional
[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.

El informe del cuarto trimestre de 2025 del PIB refleja la dinámica macroeconómica en la que se enmarca la contratación de transporte terrestre y fluvial. El PIB en ese periodo mostró señales de

desaceleración y ajustes en sectores estratégicos, lo que implica un entorno de restricción presupuestal y mayor exigencia en eficiencia del gasto público. Para la ANT, esto significa que la prestación del servicio de transporte debe garantizar cobertura nacional y sostenibilidad operativa, pero bajo criterios de optimización de recursos y alineación con políticas de movilidad limpia.

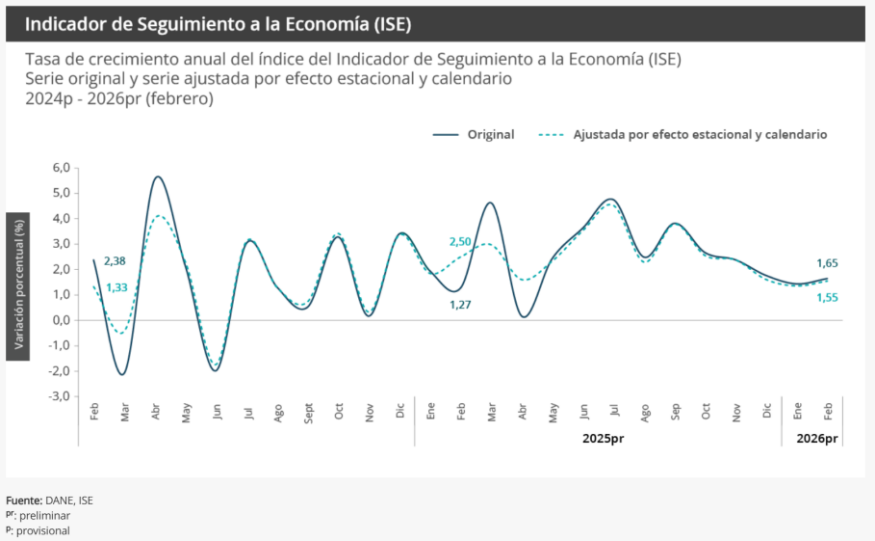
INDICADOR DE SEGUIMIENTO A LA ECONOMÍA – ISE[3]

El Indicador de seguimiento a la economía es un índice sintético cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad real de la economía en el corto plazo, el cual se ajusta a la metodología utilizada en las cuentas nacionales trimestrales; compuesto por un conjunto heterogéneo de indicadores mensuales representativos de las actividades económicas.

Comportamiento anual: Para el mes de febrero de 2026pr el ISE en su serie original, se ubicó en 120,17, lo que representó un crecimiento de 1,65% respecto al mes de febrero de 2025pr (118,22). Para el mes de febrero de 2026pr el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, se ubicó en 127,06, lo que representó un crecimiento de 1,55% respecto al mes de febrero de 2025pr (125,12).

Comportamiento mensual: Para el mes de febrero de 2026pr el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 127,06, lo que representó un crecimiento de 0,54%, respecto al mes de enero de 2026pr (126,38).

Comportamiento año corrido: Para el periodo enero-febrero de 2026pr, el ISE en su serie original, registró un crecimiento de 1,54% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que, para el año 2025pr, de enero febrero registró un crecimiento de 1,61%.



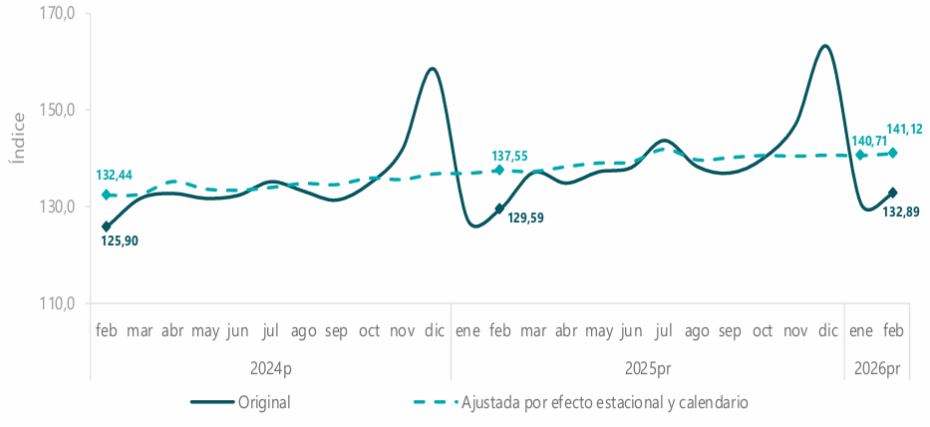
Resultados del índice de las actividades terciarias

[3] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-feb2026.pdf

Comportamiento anual: Para el mes de febrero de 2026pr el índice de las actividades terciarias, en su serie original se ubicó en 132,89, lo que representó un crecimiento de 2,55% respecto al mes de febrero de 2025pr (129,59). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de febrero de 2026pr, se ubicó en 141,12, lo que representó un crecimiento de 2,60% respecto al mes de febrero de 2025pr (137,55).

Comportamiento mensual: Para el mes de febrero de 2026pr el índice de las actividades terciarias en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 141,12, lo que representó un crecimiento de 0,30%, respecto al mes de enero de 2026pr (140,71).

Gráfico 14. Índice de las actividades terciarias (base 2015)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2024p - 2026pr (febrero)



Fuente: DANE, ISE
prpreliminar
pprovisional

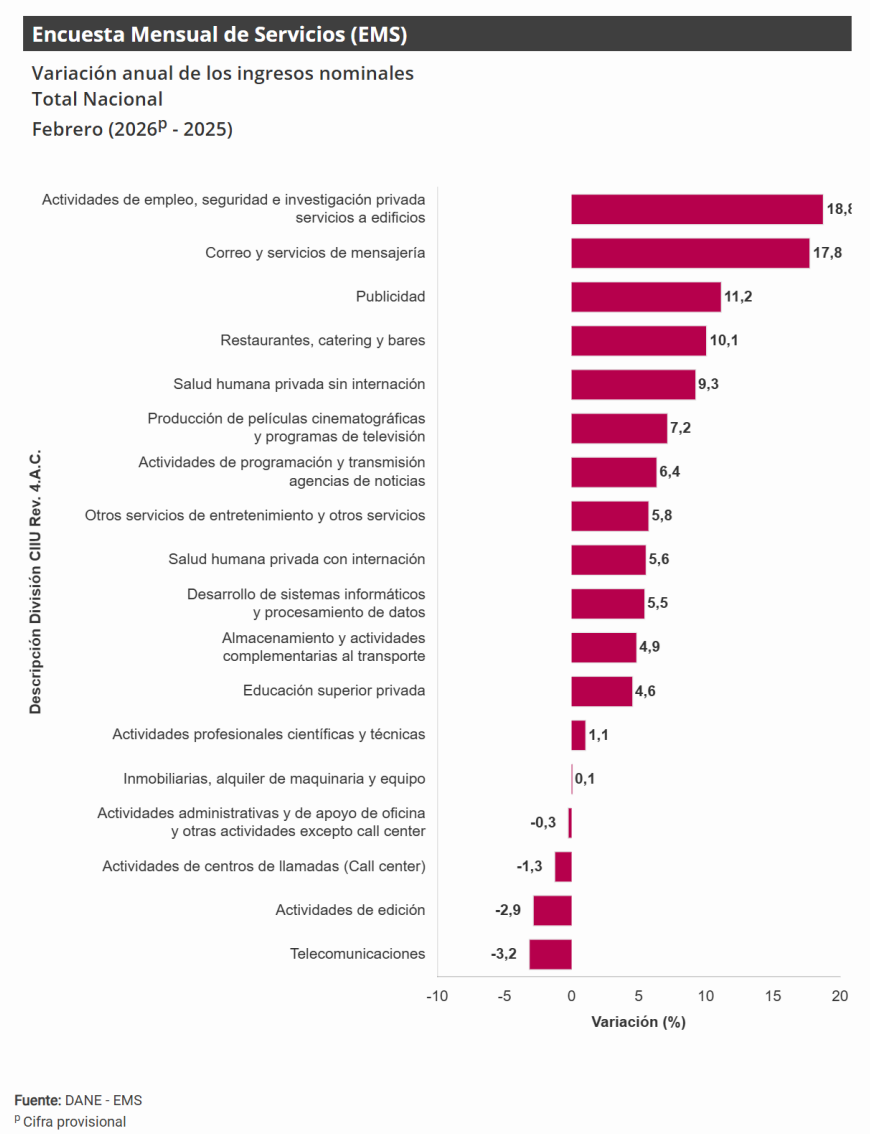
El informe del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) de febrero de 2026 refleja la evolución reciente de la actividad económica y, por tanto, la capacidad de sostenimiento fiscal y operativo de servicios públicos como el transporte terrestre y fluvial. El ISE mostró una contracción frente al mismo mes del año anterior, evidenciando presiones de desaceleración en sectores productivos clave; esto implica que la ANT debe garantizar la prestación del servicio en un entorno de menor dinamismo económico, donde la eficiencia logística y la optimización de recursos se vuelven críticas. La relevancia del ISE radica en que condiciona la disponibilidad presupuestal y refuerza la necesidad de que el transporte contratado no solo cumpla con la cobertura nacional y la seguridad institucional, sino que también se alinee con criterios de sostenibilidad y productividad, asegurando que cada desplazamiento aporte directamente al cumplimiento de las metas misionales en un contexto económico más exigente.

ENCUESTA MENSUAL DE SERVICIOS – EMS[4]

[4] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-feb2026.pdf

La Encuesta Mensual de Servicios es una operación estadística por medio de la cual el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) obtiene la información de las variables principales del sector servicios para el análisis de su evolución en el corto plazo.

En febrero de 2026, catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con febrero de 2025. Catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación negativa en el personal ocupado total, en comparación con febrero de 2025.



El informe de la Encuesta Mensual de Servicios (EMS) de febrero de 2026 mide el comportamiento de las actividades de transporte, almacenamiento y servicios conexos, ofreciendo una radiografía de la dinámica sectorial en la que se ubica el transporte terrestre y fluvial. Los resultados mostraron una moderación en el crecimiento de los ingresos de las empresas de transporte, lo que evidencia un

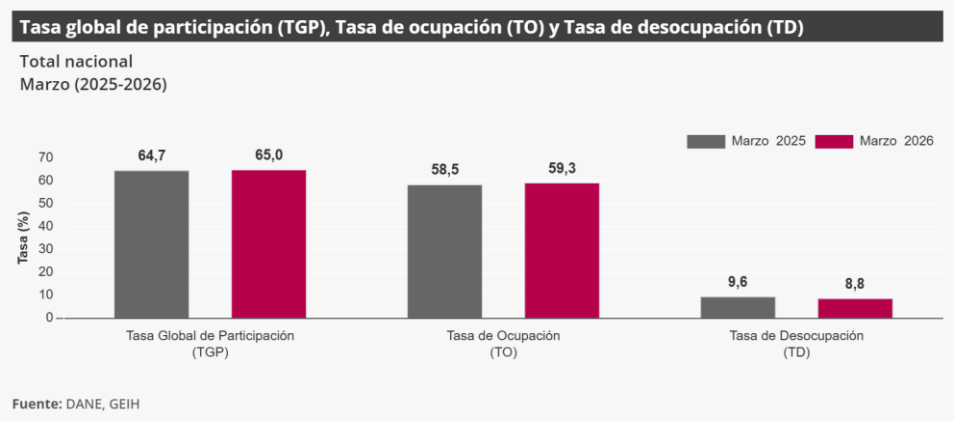
entorno de presión sobre costos y márgenes operativos. Para la ANT, esta situación es relevante porque condiciona la capacidad de los proveedores para sostener flotas amplias, incorporar tecnologías limpias y garantizar disponibilidad 24/7 en territorios apartados.

MERCADO LABORAL – EMPLEO Y DESEMPLEO[5]

La Gran Encuesta Integrada de Hogares solicita información sobre las condiciones de empleo de las personas (si trabajan, en qué trabajan, cuánto ganan, si tienen seguridad social en salud o si están buscando empleo), además pregunta sus fuentes de ingresos y las características generales de la población, como sexo, edad, estado civil y nivel educativo.

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.

En marzo de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,4%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 9,3%. La tasa global de participación se ubicó en 67,1% y la tasa de ocupación en 60,8%, en marzo de 2025 estas tasas fueron 67,4% y 61,1%, respectivamente.



El informe del Mercado Laboral de marzo de 2026 sobre empleo y desempleo refleja la capacidad de absorción de mano de obra en el sector servicios, dentro del cual se ubica el transporte terrestre y fluvial. El reporte mostró un aumento en la tasa de desempleo urbano y presiones en la generación de empleo formal, lo que implica que los operadores de transporte enfrentan un entorno de mayor disponibilidad de fuerza laboral, pero con retos en sostenibilidad de ingresos. Para la ANT, esto es relevante porque condiciona la oferta de conductores, personal logístico y tripulaciones fluviales, asegurando que exista capacidad para atender la demanda institucional, aunque bajo un escenario de costos laborales sensibles y necesidad de garantizar condiciones de seguridad ocupacional.

[5] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-mar2026.pdf

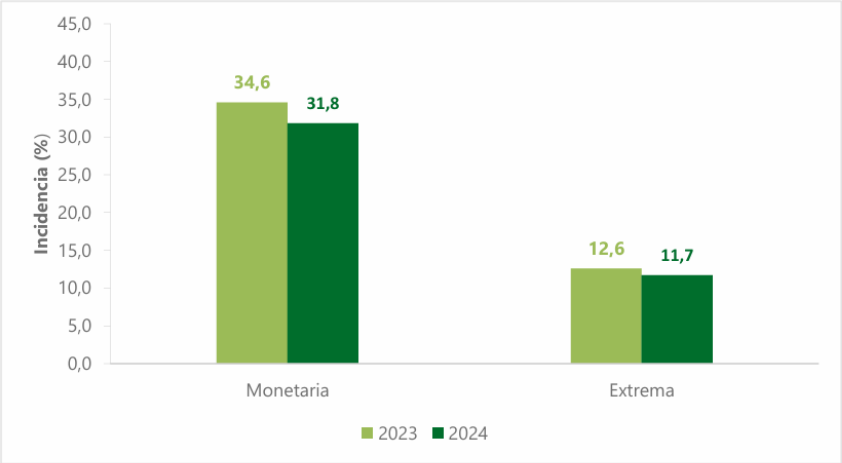
POBREZA MONETARIA NACIONAL[6]

En 2024, en el total nacional, la pobreza monetaria fue del 31,8% y la pobreza monetaria extrema fue del 11,7%. La pobreza monetaria fue 2,8 puntos porcentuales menor a la registrada en 2023, cuando fue de 34,6%. La pobreza monetaria extrema fue 0,9 puntos porcentuales menor a la registrada en 2023, cuando fue del 12,6%.

En las cabeceras, la pobreza monetaria pasó del 31,8% en 2023 al 28,6% en 2024. En los centros poblados y rural disperso, la pobreza monetaria presentó una disminución de 1,5 puntos porcentuales, pasando del 44,0% en 2023 al 42,5% en 2024.

En 2024, el coeficiente de Gini en el total nacional fue 0,551 y en 2023 fue 0,553. Esto significa una disminución en la desigualdad del ingreso de los hogares.

Incidencia de la Pobreza monetaria y de la Pobreza monetaria extrema (porcentaje)
Total nacional
Años 2023 a 2024



Fuente: DANE, cálculos con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (2023-2024).
Nota: Cruce GEIH – RR.AA. ayudas institucionales y PILA (Ministerio de Salud).

La información de pobreza monetaria nacional 2024 evidencia las condiciones socioeconómicas de la población rural y urbana, muchas de ellas directamente vinculadas con los beneficiarios de la política de tierras y con los territorios donde la ANT debe garantizar presencia institucional. El reporte mostró que, aunque hubo una leve reducción frente a 2023, la pobreza monetaria sigue afectando a más de una cuarta parte de los hogares, con mayor concentración en zonas rurales dispersas. Esto es relevante porque condiciona la demanda de servicios públicos de transporte: la ANT requiere desplazamientos constantes para ejecutar programas de acceso y formalización de tierras en comunidades vulnerables, donde la pobreza limita la capacidad de movilidad autónoma de los beneficiarios. En consecuencia, el proceso de contratación de transporte terrestre y fluvial no solo responde a una necesidad operativa, sino que se convierte en un instrumento para garantizar equidad

[6] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PM/bol-PM-2024.pdf

territorial y acceso efectivo a la política pública, en un contexto donde la pobreza monetaria refuerza la urgencia de presencia estatal permanente.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC[7]

El (IPC) es un indicador que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor entre dos períodos de tiempo, de un conjunto de bienes y servicios que los hogares adquieren para su consumo. La variación del precio de un bien o servicio es la suma ponderada de variación de precio del artículo en las ciudades investigadas.

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%).

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
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

El informe del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de marzo de 2026 refleja el comportamiento de la inflación y, por ende, el costo de los insumos y servicios asociados al transporte terrestre y fluvial. El IPC mostró presiones al alza en rubros como combustibles, energía y mantenimiento de vehículos, lo que incrementa los costos operativos de los proveedores y condiciona la estructura de precios ofertados. Para la ANT, esta situación es relevante porque obliga a garantizar la prestación del servicio en un entorno de mayor presión inflacionaria, donde la eficiencia en la gestión contractual y la incorporación de tecnologías limpias (vehículos eléctricos) se convierten en mecanismos para mitigar el impacto de los aumentos de precios.

SALARIO MÍNIMO

[7] Información consultada el 6 de mayo de 2026, en https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/mar2026/bol-IPC-mar2026.pdf

Durante los últimos cinco años, el salario mínimo en Colombia ha presentado una tendencia de crecimiento sostenido, con incrementos significativos especialmente a partir de 2023. La evolución del salario mínimo ha sido la siguiente:

AÑO	SALARIO MÍNIMO	VARIACIÓN Vs. AÑO ANTERIOR
2022	$1,000,000.00	10.07%
2023	$1,160,000.00	16.00%
2024	$1,300,000.00	12.07%
2025	$1,423,500.00	9.50%
2026	$1,750,905.00	23.7%

Para el objeto del proceso, el salario mínimo de 2026 tiene una incidencia crítica porque eleva los costos laborales de conductores, tripulaciones y personal logístico, lo que repercute en las tarifas ofertadas por los operadores y en la sostenibilidad financiera del contrato. El proceso fortalece la legitimidad social del servicio al garantizar empleo formal y condiciones dignas.

En síntesis, el salario mínimo de 2026 no solo condiciona la estructura de costos del proceso, sino que también se convierte en un factor estratégico que vincula la contratación con objetivos de equidad laboral y desarrollo territorial, asegurando que la prestación del servicio de transporte terrestre y fluvial contribuya tanto a la misión institucional como a la estabilidad social en un contexto de mayor presión económica.

PERSPECTIVA COMERCIAL

La perspectiva comercial se centra en la dinámica de mercado de los servicios de transporte especializado en Colombia, un sector caracterizado por alta competencia, exigencias regulatorias y creciente presión hacia la sostenibilidad.

En primer lugar, la estructura de la demanda institucional de la ANT genera un mercado atractivo para los operadores, pues implica contratos de gran volumen, cobertura nacional y continuidad en el tiempo. Esto posiciona el proceso dentro de un segmento comercial de alto valor, donde los proveedores deben demostrar capacidad logística, flota diversificada y experiencia comprobada. La relevancia comercial radica en que la ANT se convierte en un cliente ancla, capaz de dinamizar la oferta y estimular inversiones en renovación tecnológica y expansión territorial.

Por otro lado, la oferta comercial está compuesta por empresas habilitadas en transporte especial y fluvial, muchas de ellas con presencia regional. La competencia se da en dos frentes: precio y valor agregado. En un entorno de costos crecientes (salario mínimo, combustibles, mantenimiento), los operadores buscan diferenciarse mediante eficiencia operativa, incorporación de vehículos eléctricos, sistemas de gestión digital y esquemas de seguridad. Esto implica que el proceso debe evaluar no solo la tarifa, sino también la capacidad de innovación y sostenibilidad de los oferentes.

La incidencia comercial del proceso se proyecta en el impacto territorial: al contratar transporte terrestre y fluvial, la ANT no solo asegura su movilidad institucional, sino que también dinamiza economías locales, genera empleo formal y fortalece cadenas de servicios conexos (mantenimiento, seguros, logística). En este sentido, el proceso se convierte en un motor de desarrollo regional,

alineado con la política de equidad territorial y con la tendencia global hacia modelos de transporte sostenible.

En síntesis, la perspectiva comercial muestra que el objeto del proceso se ubica en un mercado competitivo y estratégico, donde la ANT actúa como demandante institucional de alto impacto, y donde la relevancia radica en garantizar eficiencia, sostenibilidad y valor agregado en un entorno de costos crecientes y exigencias regulatorias.

AGREMIACIONES, ASOCIACIONES Y GRUPOS DE INTERÉS

El sector está compuesto por operadores privados y gremios que representan la oferta, por la ANT como demandante institucional estratégico, y por otras instituciones liderado por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas que regulan y supervisan la actividad. Esta estructura asegura que el proceso de contratación no solo movilice recursos económicos, sino que articule actores públicos y privados en torno a la garantía de acceso territorial y la ejecución de la política de tierras bajo un marco normativo sólido.

CATEGORÍA	AGENTES / ENTIDADES	ROL / RELEVANCIA EN EL PROCESO
Oferta privada	Empresas habilitadas de transporte especial y fluvial	Proveen flotas terrestres y embarcaciones, cumplen requisitos técnicos, de seguridad y sostenibilidad, compiten en procesos de contratación pública.
Gremios y asociaciones	ANDI – Cámara de Transporte de Pasajeros; Confederación Colombiana de Transportadores (CCT); Asociaciones regionales de transporte fluvial (Amazonía, Orinoquía); COLFECAR	Representan intereses empresariales, inciden en políticas públicas, fortalecen estándares de calidad y logística multimodal.
Demanda institucional	Agencia Nacional de Tierras (ANT)	Entidad estatal creada por Decreto 2363 de 2015, adscrita al Ministerio de Agricultura. Requiere transporte confiable y permanente para ejecutar la política de tierras en territorios rurales y apartados.
Regulación sectorial	Ministerio de Transporte (Decreto 087 de 2011)	Formula y adopta políticas, planes y regulación económica del transporte en todos los modos (carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo). Es la cabeza del sector transporte.
Entidades del sector transporte	INVIAS, ANI, AEROCIVIL, SUPERTRANSPORTE, ANSV	Complementan la regulación y supervisión: infraestructura vial y portuaria (INVIAS, ANI), seguridad aérea (AEROCIVIL), vigilancia y control (SUPERTRANSPORTE), seguridad vial (ANSV).

2.5. Aspectos Técnicos

Los aspectos técnicos que se incluyen en este análisis describen las condiciones y requerimientos necesarios para el desarrollo del objeto del proceso de transporte especial terrestre y fluvial. Estos elementos inciden de manera directa en la estructura de costos, pues determinan la capacidad operativa, la seguridad, la sostenibilidad y la cobertura territorial que deben garantizar los proveedores para cumplir con las exigencias institucionales de la ANT.

El detalle de los aspectos técnicos se encuentra en el documento Ficha Técnica; sin embargo, a continuación, se incluyen de manera general algunos aspectos técnicos:

- Cobertura y disponibilidad: Servicio nacional con operación 24/7, asegurando presencia en todas las Unidades de Gestión Territorial y en zonas rurales apartadas.
- Flota terrestre: Vehículos especiales con conductor, algunos con blindaje para esquemas de protección, y capacidad para transporte de personal y equipos.
- Transporte fluvial: Embarcaciones habilitadas para pasajeros y carga ligera, con cumplimiento de normas de seguridad y operación en ríos de la Amazonía y Orinoquía.
- Seguridad ocupacional: Cumplimiento de estándares de protección laboral y condiciones seguras de desplazamiento para funcionarios en misión.
- Sostenibilidad: Incorporación de tecnologías limpias (vehículos eléctricos o híbridos) y alineación con políticas de movilidad sostenible y reducción de emisiones.
- Trazabilidad y control: Sistemas de gestión digital para seguimiento de rutas, disponibilidad y cumplimiento de itinerarios, garantizando transparencia en la operación.
- Costos asociados: Salarios de conductores y tripulaciones, mantenimiento de flota, combustibles, seguros, y sobrecostos derivados de blindaje y operación en zonas de difícil acceso.

Los siguientes son los vehículos y embarcaciones requeridas:

DESCRIPCIÓN			UNIDAD DE MEDIDA
ÍTEM 1			
CAMIONETA SUV	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 1.900 C.C	
	COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros		
ÍTEM 2			
CAMIONETA SUV - HÍBRIDA	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida	
	CILINDRAJE	Mínimo 1.900 C.C	
	COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros		
ÍTEM 3			
	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA

CAMIONETA SUV - ELECTRICA	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica	
	CILINDRAJE	N/A	
	COLOR	Blanco	
Con capacidad para 5 pasajeros			
ÍTEM 4			
CAMIONETA D.C.	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 2.390 C.C.	
	COLOR	Blanco	
Con capacidad para 5 pasajeros			
ÍTEM 5			
CAMIONETA D.C. - HÍBRIDA	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Hibrida diesel eléctrica	
	CILINDRAJE	Mínimo 1900 c.c	
	COLOR	Blanco	
Con capacidad para 5 pasajeros			
ÍTEM 6			
CAMIONETA D.C. - ELÉCTRICA	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica	
	CILINDRAJE	N/A	
	COLOR	Blanco	
Con capacidad para 5 pasajeros			
ÍTEM 7			
CAMIONETA WAGON	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 1.570 c.c	
	COLOR	Blanco	
Con capacidad para 5 pasajeros			
ÍTEM 8			
CAMIONETA WAGON -HÍBRIDA	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	

		TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida	
		CILINDRAJE	Mínimo 1.570 c.c	
		COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros			
	ÍTEM 9			
	CAMIONETA WAGON -ELECTRICA	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA
		MODELO	2020 en adelante	
		TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica	
		CILINDRAJE	N/A	
		COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros			
	ÍTEM 10			
	CAMPERO	TIPO	**Campero**	DÍA
		MODELO	2020 en adelante	
		TRACCIÓN	4x4 o 4x2	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
		CILINDRAJE	Mínimo 1.960 c.c	
		COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros			
	ÍTEM 11			
	CAMPERO - HÍBRIDO	TIPO	**Campero**	DÍA
		MODELO	2020 en adelante	
		TRACCIÓN	4x4 o 4x2	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida	
		CILINDRAJE	Mínimo 1.960 c.c	
		COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros			
	ÍTEM 12			
	CAMPERO - ELECTRICO	TIPO	**Campero**	DÍA
		MODELO	2020 en adelante	
		TRACCIÓN	4x4 o 4x2	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica	
		CILINDRAJE	N/A	
		COLOR	Blanco	
	Con capacidad para 5 pasajeros			
	ÍTEM 13			
	MICROBUS	TIPO	**Microbús**	DÍA
		MODELO	2017 en adelante	
		TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
		CILINDRAJE	Mínimo 2.299 c.c	
		COLOR	Blanco	

Con capacidad para 10 a 15 pasajeros			
ÍTEM 14			
BUSETA	TIPO	**Buseta**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 3.760 c.c	
	Con capacidad para 20 a 30 pasajeros		
ÍTEM 15			
BUS	TIPO	**Bus**	DÍA
	MODELO	2020 en adelante	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 3.760 c.c	
	Con capacidad para 30 a 40 pasajeros		
ÍTEM 16			
CAMIONETA BLINDADA	TIPO	**Camioneta 4x4 Blindada**	DIA
	MODELO	2020 en adelante	
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina	
	CILINDRAJE	Mínimo 2,700 c.c	
	COLOR	No Aplica	
	BLINDAJE	NIVEL II	
	Con capacidad para 7 Pasajeros		
ÍTEM 17			
CHALUPA, LANCHA O BOTE DE MOTOR	CAPACIDAD MÍNIMA: 1200 kilos - CON CAPACIDAD PARA 5 PASAJEROS, FUERA DE LA TRIPULACIÓN		HORA
			MEDIA JORNADA (12 HORAS)
			JORNADA COMPLETA (24 HORAS)

Plazo de ejecución:
El plazo de ejecución del contrato será hasta el 31 de diciembre del 2026 o hasta agotar los recursos lo primero que ocurra, previo al cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

Lugar de ejecución:
Los servicios se prestarán a nivel nacional, en donde funcionan y operan las Unidades de Gestión Territorial, así como en cualquier parte del territorio nacional que requiera la Entidad.

Sin perjuicio de que la prestación del servicio de transporte fluvial se pueda ejecutar en otras zonas, las siguientes son las zonas de operación y departamentos de mayor demanda:

- Río Magdalena
- Río Sinú
- Islas del Rosario
- Departamentos de Córdoba, Antioquia, La Guajira, Sucre, Bolívar, Cesar, Magdalena y Chocó

	Forma de pago: La ANT cancelará al proveedor el valor del contrato mediante pagos mensuales vencidos dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la presentación de la respectiva factura y previo recibo a satisfacción por parte del supervisor designado, por los servicios efectivamente prestados y de acuerdo con la afectación de los proyectos e inversión que apalancaron el proceso.
2.6. Análisis Financiero y Organizacional	La Agencia Nacional de Tierras – ANT, establece las condiciones mínimas que deben cumplir los proponentes interesados en participar en los procesos de contratación con el fin de lograr identificar la capacidad financiera y organizacional del mercado objeto de la contratación, permitiendo evaluar la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato. A continuación, se presentan las definiciones de los indicadores financieros establecidos en los numerales 3. "Capacidad Financiera" y 4. "Capacidad Organizacional", del Articulo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015: **DEFINICIONES DE INDICADORES FINANCIEROS** ▪ **Capacidad Financiera:** los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado: - **Índice de Liquidez:** El índice de liquidez (IDL, activo corriente/pasivo corriente), pretende determinar si los recursos de la empresa, a corto plazo, son suficientes para afrontar sus obligaciones, también a corto plazo. *"Refleja la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones corrientes, guardando cierto margen de seguridad en previsión de alguna reducción o pérdida en el valor de los activos corrientes"*.[8] - **Nivel de endeudamiento:** El nivel de endeudamiento (NDE, Pasivo total/Activo total) indica el grado de apalancamiento de la compañía o la participación de los acreedores sobre los activos de la compañía. - **Razón de Cobertura de Intereses:** Este indicador establece una relación entre las utilidades operacionales de la empresa y los gastos por intereses, los cuales están, a su vez, directamente relacionados con el NDE. Se verifica la capacidad de la empresa para realizar los pagos de intereses. La razón de cobertura de intereses se calcula mediante la fórmula RCI = Utilidad Operacional/Gastos de intereses. - **Capital de Trabajo:** Representa, en términos absolutos, la liquidez operativa de la empresa, es decir, la capacidad de una compañía para llevar a cabo sus actividades con normalidad en el corto plazo (menor a un año). Resulta de restarle al pasivo corriente los activos corrientes. Contar con capital de trabajo positivo favorece el desarrollo eficiente del objeto social de una compañía. ▪ **Capacidad Organizacional:** los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado: - **Rentabilidad del Patrimonio:** La rentabilidad del patrimonio (ROE = Utilidad Operacional/Patrimonio), *"permite identificar la rentabilidad que le ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta la diferencia*

[8] Ortiz Anaya, Hector. *Análisis Financiero Aplicado, 2000, pág. 147*

que existe entre este indicador y la rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos de la rentabilidad de los accionistas."[9]

- **Rentabilidad del activo:** La rentabilidad del activo (ROA = Utilidad Operacional/Activo Total), "*se considera como una medida de la capacidad de los activos de una empresa para generar valor con independencia, es un indicador para juzgar la eficiencia en la Gestión Empresarial, pues es precisamente el comportamiento de los activos con independencia de su financiación, el que determina con carácter general que una empresa sea o no rentable en términos económicos."*[10]

FUENTES DE INFORMACIÓN PARA LOS INDICADORES Y DE EFICIENCIA DE LAS ORGANIZACIONES

Con el fin de que los indicadores financieros mínimos habilitantes se ajusten al sector específico del bien o servicio a adquirir, a continuación, se analizan los índices financieros de empresas del sector relativo al objeto de la contratación.

Para obtener información de referencia para establecer los indicadores financieros se realizaron búsquedas de las empresas del sector y de procesos similares en las siguientes bases de datos públicas que contienen la información de los estados financieros de las empresas del sector y los indicadores solicitados en procesos similares:

I. Sistema Integrado de Información Societario de la Superintendencia de Sociedades, con la cual se busca identificar empresas que reportan información financiera acorde con la actividad y el objeto a contratar. Se utilizaron los códigos de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas – CIIU, que están asociadas con el servicio a contratar.
II. Los indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional requeridos por otras entidades en procesos de contratación publicados en el SECOP II con objeto similar al presente proceso.

INFORMACIÓN FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL REPORTADA EN LA SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES

La caracterización del sector se realizó con la información reportada por las empresas a la Superintendencia de Sociedades. Se analizaron los indicadores financieros teniendo en cuenta la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, revisión cuarta, (CIIU Rev. 4 A.C), adaptada para Colombia por el DANE, las empresas cuya actividad económica están incluidas en el presente sector de análisis, se encuentran en los siguientes grupos y clases:

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C	
4921	Transporte terrestre público automotor
5021	Transporte fluvial de pasajeros

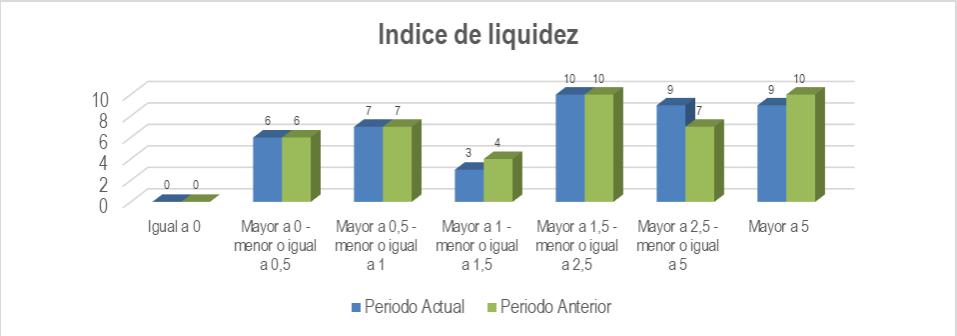
c

[9] Disponible en internet: http://www.slideshare.net/Solfin/tablas-frmulas-y-conceptos-financieros
[10] Disponible en internet en http://descuadrando.com/Rentabilidad_econ%C3%B3mica

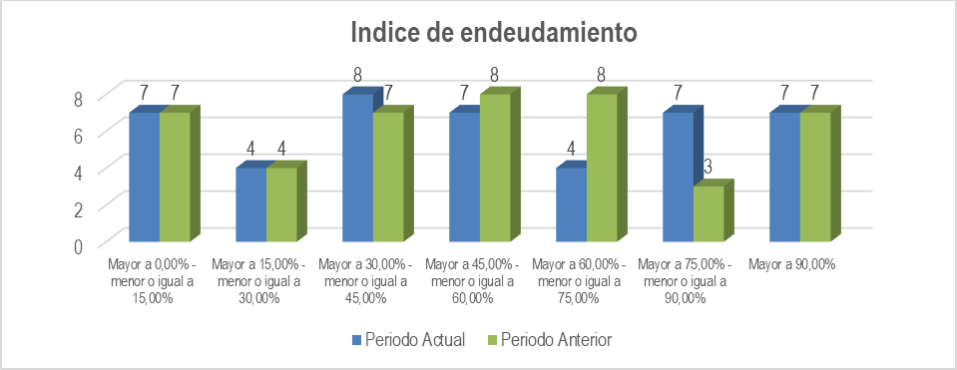
Al respecto, para un total de 44 empresas que hacen parte del sector identificado, es importante precisar que en la base de datos del Sistema Integrado de Información Societaria de la superintendencia de sociedades solo se identificaron empresas con el código 4921. Producto de la caracterización se evidenciaron los siguientes resultados para cada indicador:

Indicadores de Capacidad Financiera:

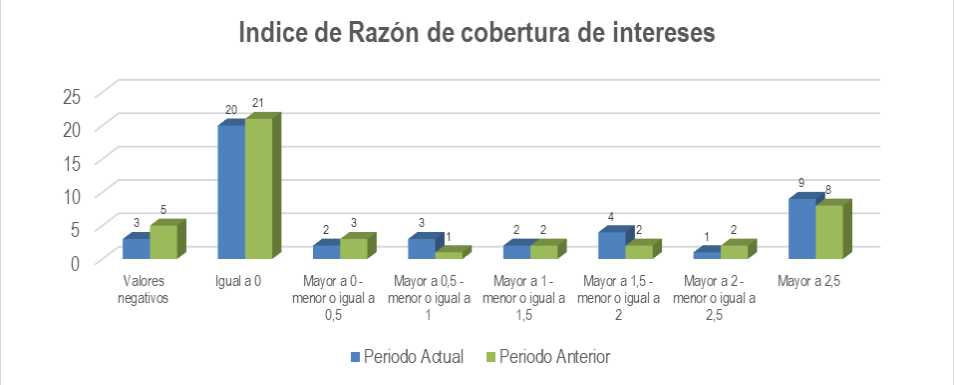
Índice de liquidez: En el análisis de histograma se identifica que las empresas cuentan con una liquidez mayor a 1 vez y menor a 1,5 para el periodo actual; y para el periodo anterior se encuentra entre 1,5 y 2,5. Del análisis de histogramas se puede identificar que pocas empresas del sector cuentan con indicadores menores a 1 vez, lo cual permite identificar que el sector cuenta con una liquidez sólida, como se muestra a continuación:



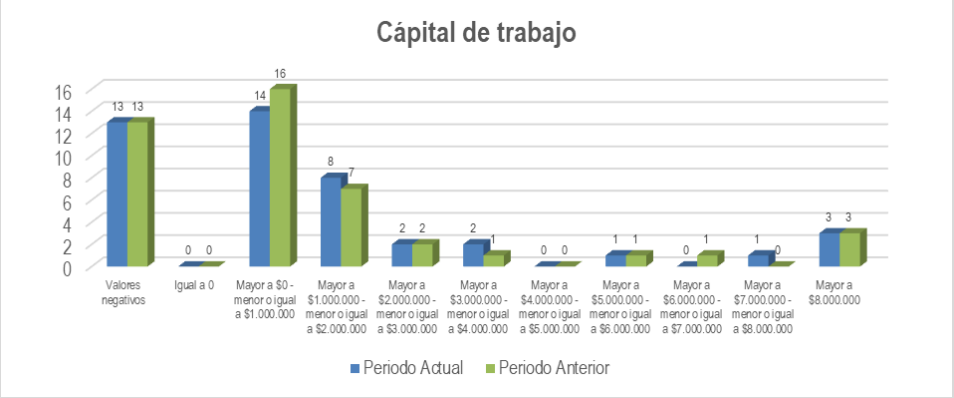
Índice de endeudamiento: En el análisis de histograma se identifica que el índice de endeudamiento se concentra en empresas que contaban con un indicador mayor o igual al 30% y menor al 45%.



Razón de cobertura de intereses: En el análisis de histograma se identifica que el índice de razón de cobertura de intereses se concentra en aquellas empresas que tienen un indicador igual a cero y en el intervalo mayor o igual a 2,5 como se muestra a continuación:

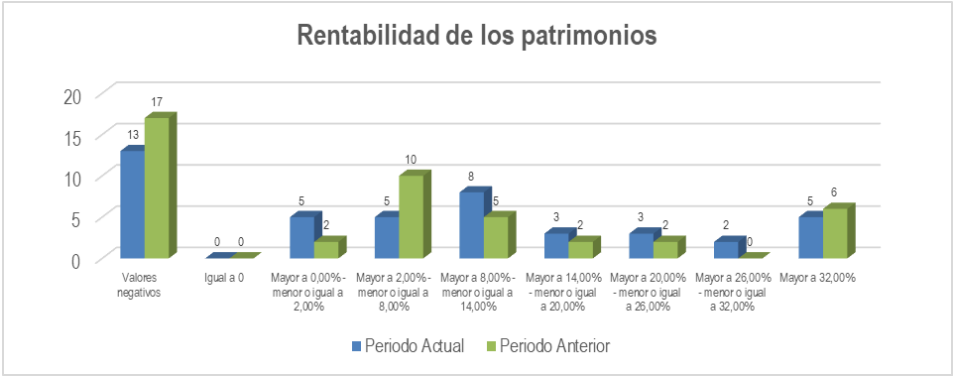


Capital de trabajo: Cómo se muestra en la gráfica, se identifica que las empresas analizadas se concentran en el rango de capital de trabajo de cero a mil millones, como se muestra a continuación:

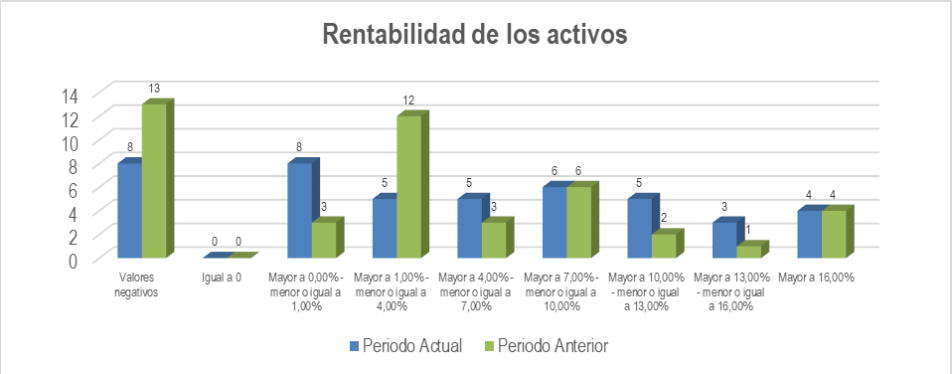


<u>Indicadores de Capacidad Organizacional:</u>

Rentabilidad sobre patrimonio: Como se muestra en la gráfica, se identifica que el índice de rentabilidad sobre patrimonio se concentra en aquellas empresas cuentan con un indicador negativo o con un indicador entre el intervalo comprendido entre 2% y menor o igual al 8%.



Rentabilidad sobre activos: Como se muestra en la gráfica, se identifica que el índice de rentabilidad sobre los activos se concentra en aquellas empresas cuentan con un indicador negativo o con un indicador entre el intervalo comprendido entre 1% y menor o igual al 4%.



INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL REQUERIDA EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN PUBLICADOS POR OTRAS ENTIDADES

Se realizó un sondeo por medio de la plataforma SECOP II, identificando algunos procesos adelantados mediante palabras claves y códigos de naciones unidas y que tienen relación directamente con el servicio y con el presupuesto similar al proceso que pretende adelantar la ANT, para el presente análisis se filtró la base de datos abiertos de procesos de contratación con un criterio de búsqueda que comprende que en la descripción del procedimiento se encontrará las palabras *transporte y público* de igual forma que los procesos se hubiesen adelantado con un precio base entre los mil novecientos millones y los seis mil millones, validando los indicadores solicitados los cuales se detallan a continuación:

Procesos Similares

Nombre Entidad	Referencia del Contrato	Modalidad de Contratacion	Fecha de Firma	Valor del Contrato	URL Proceso	Objeto del Contrato
ICBF SEDE NACIONAL	0101356202 5	Contratación régimen especial	02/13/2025	$145.497.21 3.740,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7609510&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true	Contratar la sociedad comisionista miembro de bolsa que celebrará en el mercado de compras públicas - MCP - de la BOLSA MERCANTIL DE COLOMBIA

							S.A. - BMC- la negociación o negociaciones necesarias para Prestar al ICBF el servicio de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y transporte de carga para la distribución de bienes muebles a nivel nacional de la Entidad.
	DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION DE MEDELLIN	4600101176	Selección abreviada subasta inversa	03/14/2024	$57.827.177.439,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.5626609&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true	Prestar el Servicio de transporte escolar para los estudiantes de Instituciones Oficiales residentes en el Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación Medellín.
	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	2025-2808	Selección abreviada subasta inversa	04/14/2025	$33.029.595.369,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7788249&isFromPubli	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO INTEGRAL DE TRANSPORTE TERRESTR

						cArea=True&isModal=true&asPopupView=true	E ESPECIAL AUTOMOTOR PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN FUERA DE LAS INSTALACIONES DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
	IGAC Sede Central *	34748 DE 2025	Selección abreviada subasta inversa	07/21/2025	$25.838.709.189,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8310324&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true	Prestación del servicio de transporte: terrestre automotor especial de pasajeros; fluvial de pasajeros; de carga a nivel nacional para el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC
	SECRETARIA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA	SCJ-1807-2025	Selección abreviada subasta inversa	06/18/2025	$17.635.572.773,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8166578&isFromPublicArea=True&isModal=tr	11300-PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL QUE GARANTIC

						ue&asPopupView=true	E ELCUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ADMINISTRATIVOS Y MISIONALES DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE SEGURIDAD; CONVIVENCIAY JUSTICIA.
	SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO	CO1.PCCNTR.7087464	Selección abreviada subasta inversa	12/16/2024	$7.351.561.069,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6861093&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL ESCOLAR CON LOS VEHÍCULOS QUE REQUIERA LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEL DISTRITO CAPITAL
	ANM	SGR-422-2025	Selección abreviada subasta inversa	09/17/2025	$7.081.343.430,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8543013&isFromPublicArea=True&isModal=tr	Contratar la prestación de servicios de transporte público terrestre automotor especial a todo costo dentro del territorio nacional;

					ue&asPopupView=true	para el transporte del personal; colaboradores; materiales; equipos y comisiones conjuntas en las zonas de cobertura de la entidad y /o donde esta lo requiera

Nombre Entidad	Referencia del Contrato	Modalidad de Contratacion	Fecha de Firma	Valor del Contrato	URL Proceso	Objeto del Contrato
AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS - ANT	ANT-20257063	Selección abreviada subasta inversa	07/04/2025	$10.951.966.227,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8257909&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor; disponibilidad 7 x 24; para transporte de personal; con material y equipos a Nivel Nacional
AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS - ANT	ANT-20246675	Selección abreviada subasta inversa	06/20/2024	$9.284.000.000,00	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6138743&isFromPublicArea=True&isModal=tr	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

					ue&asPopupView=true	CON CONDUCTOR; DISPONIBILIDAD 7 X 24; PARA TRANSPORTE DE PERSONAL; CON MATERIAL Y EQUIPOS A NIVEL NACIONAL

A continuación, se detallan los indicadores financieros solicitados en los procesos identificados.

Nombre Entidad	Liquidez	Endeudamiento	RCI	R. patrimonio	R. Activo	C. Trabajo
ICBF SEDE NACIONAL	1,50	0,60	3,00	0,05	0,04	10,00%
DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGIA E INNOVACION DE MEDELLIN	2,00	0,68	2,00	0,02	0,02	7,09%
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	1,50	0,61	1,64	0,04	0,03	20,00%
IGAC Sede Central *	2,00	0,69	2,00	0,10	0,08	10,00%
SECRETARIA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA	1,94	0,62	1,82	0,05	0,02	0,6
AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS - ANT 2024	1,80	0,60	4,00	0,18	0,07	0,4
AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS - ANT 2025	2,00	0,60	3,00	0,18	0,07	0,5
SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO	1,20	0,75	1,20	0,04	0,02	0,15
ANM	1,50	0,70	1,00	0,04	0,02	0,33

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL REQUERIDOS PARA EL PROCESO

Con base en los análisis expuestos anteriormente, 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 CAPACIDAD FINANCIERA:

- **Índice de Liquidez**. Activo Corriente / Pasivo Corriente. Este indicador determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. Cuanto mayor sea este indicador, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones en el corto plazo. Se sugiere solicitar el indicador de liquidez es **MAYOR O IGUAL A UNO COMA NOVENTA (1,90).**

- **Índice de endeudamiento.** Este indicador se obtiene del Pasivo Total / Activo Total y mide el grado de endeudamiento en la estructura de financiación de las empresas. Un alto índice de endeudamiento puede llegar a generar como resultado que la empresa no podrá cumplir con las obligaciones adquiridas. Se recomienda máximo del **CERO COMA SESENTA (0,60).**

- **Razón de cobertura de intereses.** Se calcula así: Utilidad Operacional / Gastos de intereses. Este indicador refleja la capacidad que tienen las empresas para cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que las empresas incumplan sus obligaciones financieras. se recomienda que la razón de cobertura de intereses se solicite como mínimo en **TRES COMA CINCUENTA (3,50).**

  Las empresas que al cierre de su ejercicio económico no registren Gastos Financieros, y que el resultado del indicador de Cobertura de Intereses resulte indeterminado por la operación matemática de dividir entre cero (0), se considera que cumplen con el requisito y se habilitan dentro del proceso de verificación de requisitos habilitantes.

- **Capital de Trabajo**. Este indicador se obtiene del resultado de la fórmula: Activo Corriente – Pasivo Corriente y muestra aquellos recursos que requiere la empresa para poder operar. Es importante tener en cuenta que los recursos deben estar disponibles a corto plazo para cubrir las necesidades del objeto en tiempo. La Entidad debe garantizar que la totalidad de los recursos que se utilicen al momento de contratar, cuenten con el respaldo financiero suficiente para una debida ejecución. Adicionalmente, debe prever potenciales imprevistos y/o factores externos que pueden llegar a afectar la debida ejecución en forma regular, motivo por el cual es importante que las empresas cuenten con recursos suficientes que permitan demostrar su solvencia económica en el corto plazo.

  En tal sentido, se recomienda la exigencia de un capital de trabajo razonable, proporcional y objetivo, cuya estimación proyecte un soporte de liquidez, que se debe ajustar en todo caso, a la forma de pago establecida, minimizando el riesgo hasta la terminación de la ejecución del contrato que resulte. Por lo anterior, teniendo en cuenta la modalidad de contratación y de acuerdo con las variables y características del proceso, en especial el plazo de ejecución y la forma de pago, se recomienda solicitar un capital de trabajo mínimo del **CUARENTA POR CIENTO (40%)** del presupuesto oficial.

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Liquidez	Activo corriente sobre pasivo corriente	Mayor o igual a **1,90** veces
Nivel de endeudamiento	Pasivo total sobre activo total	Menor o igual a **0,60** (valor absoluto)

Razón de Cobertura de intereses.	Utilidad operacional dividida por los gastos de intereses	Mayor o Igual a **3,50** veces
Capital de Trabajo	Activo Corriente – Pasivo Corriente	Mayor o igual al **40%** del presupuesto oficial.

Cuando la cuenta de gastos de intereses sea igual a cero ($0), debido a que el proponente no tiene obligaciones financieras, ocasionando que la razón de cobertura de intereses resulte en indefinido o indeterminado, se considera que el proponente cumple con el indicador de Razón de Cobertura de Intereses.

CONSORCIOS O UNIONES TEMPORALES

El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal. El capital de trabajo se determinará con base en la sumatoria de los valores absolutos de cada uno de los integrantes de la UT o consorcio.

INDICADORES CAPACIDAD ORGANIZACIONAL:

- **Rentabilidad del Patrimonio**. Este indicador corresponde a la Utilidad Operacional / Patrimonio: Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. Cuanto mayor sea la rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

  En conclusión, un porcentaje considerable de empresas del sector son aptas para el presente proceso, en tanto registran un indicador de rentabilidad del patrimonio positivo y, en consecuencia, cuentan con adecuada capacidad organizacional para cumplir con sus actividades frente a terceros, recomendando para el INDICADOR DE RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO, como resultado que es incluyente, pero suficiente para las características del objeto, un mínimo de **CERO COMA DIECIOCHO (0,18).**

- **Rentabilidad del activo**. Rentabilidad del Activo. Utilidad Operacional / Activo total. Este indicador determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en activo. Cuanto mayor sea la rentabilidad sobre los activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente.

  En conclusión, un porcentaje considerable de empresas del sector son aptas para el presente proceso, en tanto registran un indicador de rentabilidad del activo positivo, en consecuencia, cuentan con adecuada capacidad organizacional para cumplir con sus actividades frente a servicios que les presten a terceros. El indicador promedio de referencia para la rentabilidad del activo, en coherencia con los valores del promedio general de la muestra, un mínimo de **CERO COMO CERO SIETE (0,07)**, resultado que es incluyente, pero suficiente para las características del objeto.

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Rentabilidad del Patrimonio (RP)	Utilidad Operacional / Patrimonio	Mayor o igual a **0,18** (valor absoluto)
Rentabilidad del Activo (RA)	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a **0,07** (valor absoluto)

CONSORCIOS O UNIONES TEMPORALES

El proponente que presente propuesta debe cumplir por igual, con los indicadores mínimos. Los indicadores se calculan de acuerdo con la participación porcentual de cada uno de los integrantes del consorcio o unión temporal.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

3.1 Proveedores

El análisis de la oferta del proceso de transporte público terrestre automotor especial y fluvial se centra en el perfilamiento de los proveedores y en la dinámica del mercado. En cuanto al perfilamiento de la oferta, los operadores habilitados por el Ministerio de Transporte conforman un grupo heterogéneo:

- Empresas nacionales de gran escala, con flotas diversificadas, capacidad de operación en múltiples regiones y experiencia en contratos de alto volumen.
- Operadores regionales, especializados en transporte fluvial, que aportan conocimiento territorial y adaptabilidad a condiciones locales.
- Proveedores mixtos, que combinan transporte terrestre especial con soluciones fluviales, ofreciendo cobertura integral, como lo requiere la ANT.

El perfil común exige cumplimiento normativo, capacidad logística, sistemas de trazabilidad digital y sostenibilidad financiera para responder a las exigencias de disponibilidad permanente y seguridad ocupacional.

La dinámica del mercado está marcada por tres factores principales:

1. Competencia intensa: El transporte especial es un sector con múltiples oferentes, donde la diferenciación se da por valor agregado (tecnología, sostenibilidad, seguridad) más que por precio, dado el impacto de costos laborales y operativos.
2. Presión de costos: el aumento del salario mínimo, la inflación (IPC) y los precios de combustibles elevan las tarifas, obligando a los operadores a buscar eficiencia.
3. Tendencia hacia sostenibilidad: la incorporación de vehículos eléctricos e híbridos y prácticas de movilidad limpia se convierte en un factor competitivo, alineado con políticas públicas y con la expectativa de reducción de emisiones.

Por lo anterior, la oferta está compuesta por agentes privados con distintos niveles de cobertura y especialización, en un mercado competitivo y presionado por costos crecientes, pero también con oportunidades de diferenciación mediante innovación y sostenibilidad.

Dinámica del mercado del transporte terrestre

La dinámica del sector del transporte terrestre en Colombia se caracteriza por una transformación significativa en los mercados internacionales y una apertura económica que ha generado nuevos retos para los empresarios y el Estado. El sector transporte ha tenido una variación del 0.01% en el valor agregado, lo que indica una aceleración en la economía y un crecimiento en la actividad productiva desde 2015[11].

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 propone una hoja de ruta para el crecimiento y desarrollo integral del sector transporte, abordando aspectos económicos, sociales, medioambientales y operativos. Se enfatiza la importancia de la conectividad y la movilidad activa, así como la transición energética y la protección del medio ambiente.

El sector transporte es transversal en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, y se busca desarrollar proyectos de infraestructura que aporten a la convergencia regional y garanticen el acceso a bienes y servicios esenciales para la población colombiana.

El transporte terrestre especial se caracteriza por una alta competencia entre empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte, con presencia nacional y regional. La dinámica está marcada por:

- Demanda institucional y corporativa: Entidades públicas y privadas requieren servicios de transporte seguro y confiable para personal y equipos, lo que genera contratos de gran volumen y continuidad.
- Presión de costos: El incremento del salario mínimo, la inflación y los precios de combustibles elevan las tarifas, obligando a los operadores a optimizar logística y renovar flotas.
- Tendencia hacia sostenibilidad: Incorporación de vehículos eléctricos e híbridos como factor de diferenciación, alineado con políticas de movilidad limpia.
- Competencia por valor agregado: Más allá del precio, los oferentes buscan diferenciarse con trazabilidad digital, seguridad ocupacional y disponibilidad 24/7.

El mercado terrestre especial es dinámico, competitivo y presionado por costos crecientes, pero con oportunidades de innovación tecnológica y sostenibilidad que fortalecen la oferta.

Dinámica del mercado del transporte fluvial

La dinámica del sector del transporte fluvial en Colombia se caracteriza por su crecimiento y desarrollo, impulsado por la necesidad de mejorar la conectividad y la eficiencia del transporte en el país. Las políticas y proyectos públicos han sido fundamentales para este desarrollo, como el Plan Maestro Fluvial de Colombia del 2022[12], que busca un sistema de transporte fluvial más competitivo, limpio, seguro y beneficioso para el desarrollo social.

[11] Consultado en https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/Informes%20de%20Seguimiento%20Sectorial/2024%20III/informe_seguimiento_trimestral_transporte_III.pdf

[12] Información consultada en https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/Arc-Publicaciones/Plan%20Maestro%20de%20Transporte%20Fluvial%202021-2051.pdf

El transporte fluvial es considerado de vital importancia para el desarrollo y correcta ejecución del multimodalismo, y el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) del 2021 – 2051[13] organiza el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que conecta ciudades, regiones, fronteras y puertos.

La inversión en infraestructuras prioritarias y servicios logísticos, así como el desarrollo de nuevas políticas públicas, son esenciales para el crecimiento y desarrollo del transporte fluvial en Colombia.

El transporte fluvial, aunque más limitado en cobertura, es estratégico en regiones como la Amazonía y la Orinoquía, donde constituye la única alternativa de movilidad para personal y equipos. Su dinámica se caracteriza por:

- Oferta fragmentada y regional: Predominan pequeños y medianos operadores locales, con conocimiento territorial y adaptabilidad a condiciones de ríos y afluentes.
- Alta dependencia de condiciones naturales: Variaciones en caudales, temporadas de lluvias y riesgos de navegabilidad afectan la continuidad del servicio.
- Costos diferenciados: Operación fluvial implica gastos adicionales en mantenimiento de embarcaciones, seguros y cumplimiento de normas de seguridad marítima.
- Relevancia estratégica: Garantiza presencia institucional en territorios apartados, siendo un componente crítico para la ejecución de políticas públicas en zonas rurales dispersas.

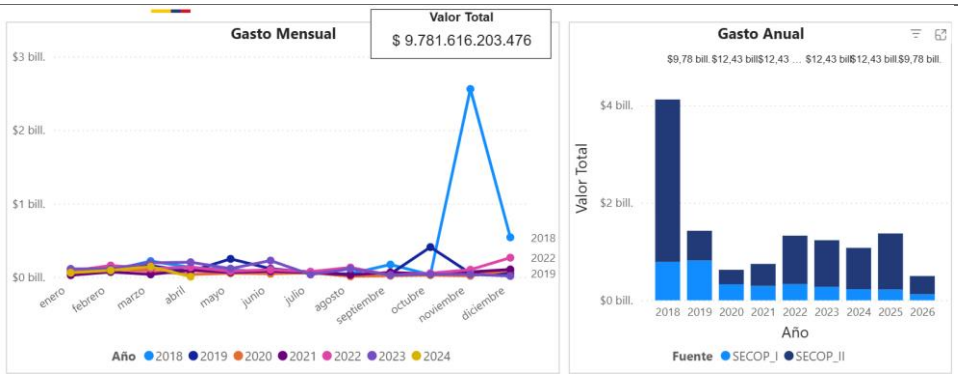
El mercado fluvial es menos competitivo en número de oferentes, pero altamente relevante en términos territoriales, pues asegura conectividad en regiones donde el transporte terrestre no es viable.

La dinámica del mercado terrestre especial se centra en competencia, costos y sostenibilidad, mientras que la del mercado fluvial se basa en cobertura territorial y adaptabilidad regional. Para la ANT, ambos segmentos son complementarios y estratégicos: el terrestre asegura movilidad nacional con disponibilidad permanente, y el fluvial garantiza acceso a comunidades apartadas, reforzando la equidad territorial y la efectividad de la política de tierras.

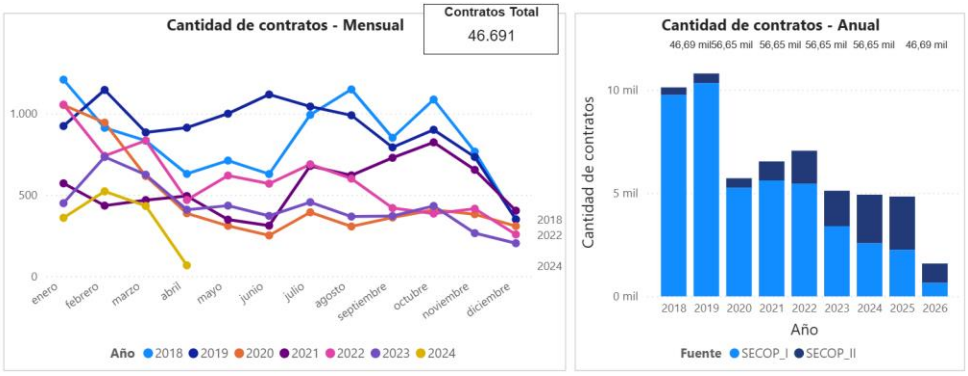
MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

En el presente análisis de la oferta se incorpora información del Modelo de Abastecimiento Estratégico de Colombia Compra Eficiente (CCE), con el fin de contextualizar el proceso dentro de las categorías de bienes y servicios definidas en el Clasificador UNSPSC. Para este caso, se identificaron los códigos *78111700 – Transporte marítimo de pasajeros* y *78111800 – Transporte de pasajeros por carretera*; los cuales permiten enmarcar la contratación en un lenguaje común y uniforme, facilitando la identificación de proveedores, la comparación de condiciones de mercado y la alineación con las políticas públicas de eficiencia y transparencia en la gestión contractual.

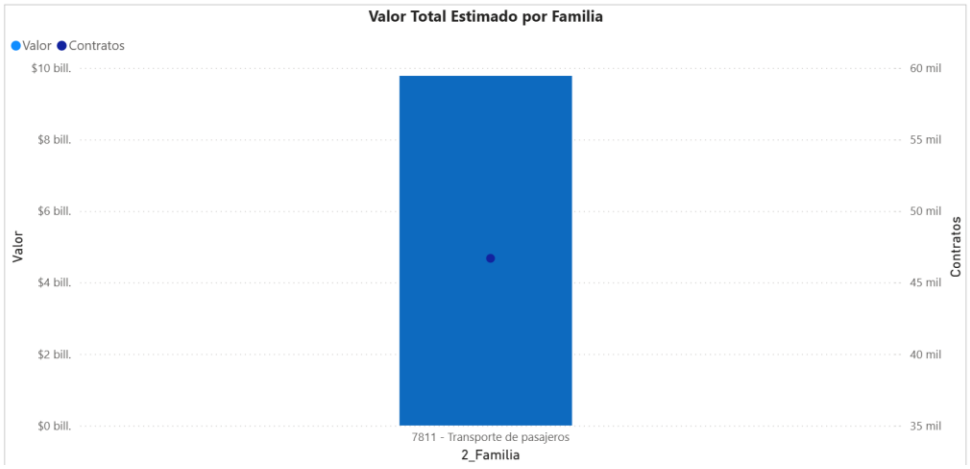
[13] Información consultada en https://plc.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Planes



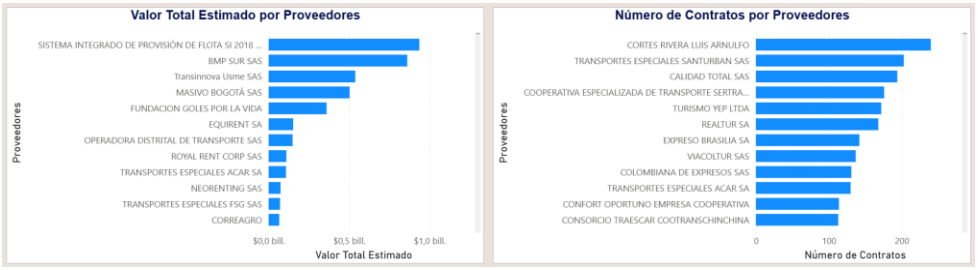
La información presentada evidencia que el gasto tuvo un comportamiento altamente variable entre 2018 y 2026, con un pico extraordinario en noviembre de 2018 cercano a los $3 billones y una concentración de recursos en ese mismo año, mientras que en los años posteriores los montos anuales se estabilizan en niveles más bajos y constantes. El análisis anual muestra que, aunque 2018 fue el de mayor ejecución, los periodos siguientes reflejan una tendencia hacia la moderación y la consolidación de fuentes de financiación entre SECOP I y SECOP II. En síntesis, la dinámica revela un ajuste progresivo del gasto público, pasando de un comportamiento excepcional en 2018 a una estructura más controlada y equilibrada en los años siguientes, lo que incide directamente en la planificación y sostenibilidad de los procesos de contratación.



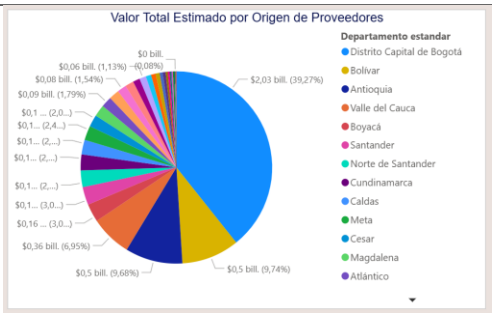
La información muestra que entre 2018 y 2026 se suscribieron 46.691 contratos, con una distribución mensual relativamente estable, pero con variaciones puntuales en ciertos periodos. El análisis anual evidencia que 2019 fue el año con mayor número de contratos (alrededor de 10 mil), seguido de una moderación en 2020 y 2021 (6 mil), y una reducción en 2024 (5 mil). La participación de SECOP I y SECOP II refleja la transición hacia plataformas más modernas de contratación, consolidando la trazabilidad y transparencia del proceso. La dinámica revela un mercado contractual con un pico de actividad en 2019 y una tendencia posterior hacia la estabilización, lo que incide en la planificación de la oferta y en la capacidad institucional para gestionar procesos de manera eficiente y controlada.



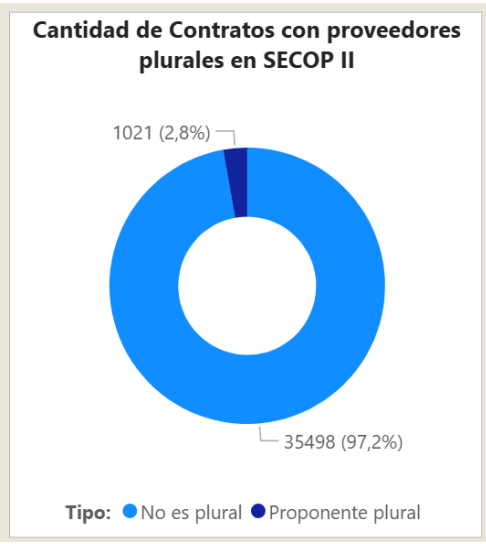
La información evidencia que la familia 7811 – Transporte de pasajeros concentra un valor estimado cercano a los $10 billones, el análisis muestra que el transporte de pasajeros es un segmento con fuerte impacto financiero y operativo, donde cada contrato representa un compromiso significativo de recursos públicos, incidiendo directamente en la planificación, sostenibilidad y trazabilidad de los procesos de contratación asociados.



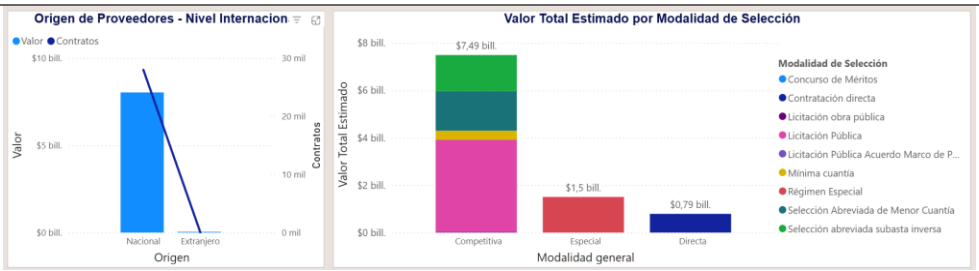
La información refleja dos dimensiones complementarias de la oferta: por un lado, los proveedores con mayor valor total estimado, donde destacan empresas como Sistema Integrado de Provisión de Flota SI 2018, BMP SUR SAS y Transinnova Usme SAS, que concentran la mayor cuantía de recursos y evidencian capacidad financiera y operativa para asumir contratos de gran escala; por otro lado, los proveedores con mayor número de contratos, como Cortés Rivera Luis Arnaulfo, Transportes Especiales Santurban SAS y Calidad Total SAS, que muestran una estrategia de participación más amplia en procesos de menor cuantía pero con alta frecuencia. El análisis revela una dinámica dual: unos actores con fuerte impacto económico por volumen de recursos adjudicados y otros con relevancia por presencia constante en múltiples contratos, lo que evidencia un mercado competitivo y segmentado entre grandes operadores y proveedores de alcance regional o especializado.



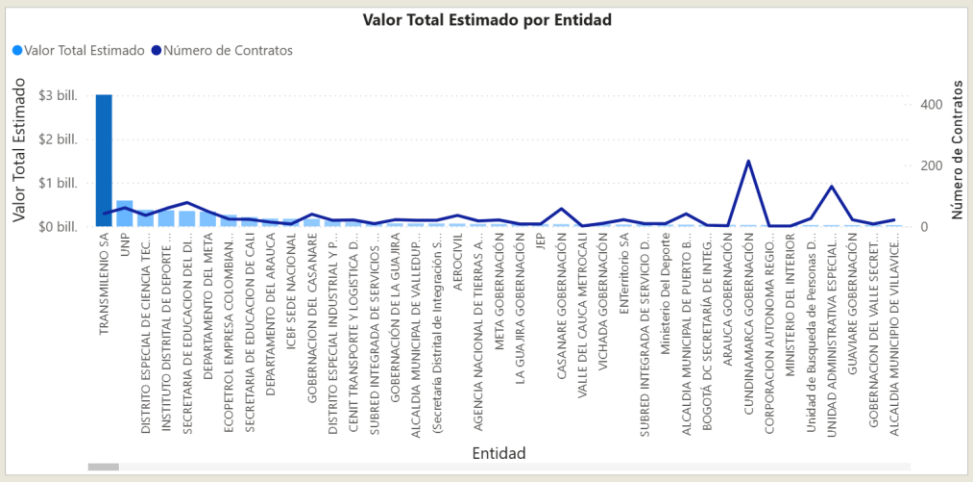
La información evidencia una marcada concentración del valor total estimado en el Distrito Capital de Bogotá, que representa el 39% del monto ($2,03 billones), seguido por departamentos como Bolívar y Antioquia con participaciones menores pero significativas. Sin embargo, al observar el origen de los proveedores por número, Antioquia lidera con más de 1,4 mil (16,5%), mientras que Bogotá ocupa el segundo lugar con 0,88 mil (10,3%). Esto revela una dinámica dual: Bogotá concentra el mayor peso económico de los contratos, mientras que Antioquia y otros departamentos aportan una base amplia de proveedores, reflejando un mercado donde el valor se centraliza en la capital, pero la oferta se diversifica territorialmente. El análisis muestra que la contratación combina concentración financiera en Bogotá con descentralización operativa en regiones, lo que incide en la planificación de procesos y en la equidad territorial de la política pública.



La información evidencia que, aunque los proponentes plurales representan apenas el 2,8% de los contratos en SECOP II, concentran un valor significativo equivalente al 37,5% del total, lo que demuestra que su participación, aunque limitada en número, se da en procesos de alta cuantía y relevancia estratégica. En contraste, los proponentes individuales abarcan la gran mayoría de contratos (97,2%), pero con un peso económico menor (62,5%). En síntesis, el análisis revela una dinámica donde los consorcios y uniones temporales tienen un rol clave en proyectos de gran escala, mientras que los proveedores individuales predominan en volumen de adjudicaciones, reflejando un mercado que combina amplitud operativa con concentración de valor en actores colectivos.



La información muestra que la contratación está dominada por proveedores nacionales, quienes concentran cerca de $8 billones y más de 27 mil contratos, mientras que los proveedores extranjeros apenas alcanzan alrededor de $35 mil millones y 6 contratos, lo que evidencia una clara preferencia por actores locales en la dinámica del mercado. En cuanto a las modalidades de selección, la contratación competitiva es la de mayor peso, con un valor estimado de $7,49 billones, seguida por la especial ($1,5 billones) y la directa ($0,79 billones). Esto refleja que la mayor parte de los recursos se adjudican a través de procesos abiertos y competitivos, garantizando transparencia y eficiencia, mientras que las modalidades especial y directa cumplen un rol complementario en casos específicos. En síntesis, el análisis evidencia un mercado altamente nacionalizado y regulado, donde la competencia es el mecanismo predominante de adjudicación, asegurando trazabilidad y legitimidad en el uso de los recursos públicos.



El análisis evidencia que TRANSMILENIO S.A. concentra el mayor valor estimado de contratación, superando los $3 billones, lo que la posiciona como la entidad con mayor impacto económico dentro del sector. En contraste, otras entidades como la Unidad Nacional de Protección (UNP), el Distrito Especial de Ciencia y Tecnología e Innovación de Medellín, presentan valores significativamente menores, aunque con un número de contratos más diversificado. La relación entre valor y cantidad muestra que algunas entidades manejan pocos contratos de gran cuantía, mientras otras gestionan múltiples contratos de menor valor.

3.2 Identificación de Experiencia de los Proveedores

Para la definición del requisito de **experiencia general** en el presente proceso, se adoptó una metodología basada en el análisis de contratos con objetos similares, con el fin de establecer criterios objetivos que permitan verificar la capacidad de los posibles oferentes para ejecutar el contrato.

En una primera etapa, se identificó una muestra de proveedores del mercado que han ejecutado contratos relacionados con el objeto del presente proceso, a partir de la cual se consolidó la información correspondiente al número de contratos celebrados y el valor total acumulado de los mismos.

Posteriormente, se realizó un filtro inicial considerando aquellos proveedores cuyo valor total acumulado de contratación en objetos similares es igual o superior al presupuesto oficial del proceso, bajo el entendido de que este criterio permite identificar actores del mercado con capacidad real para asumir compromisos contractuales equivalentes o superiores al requerido por la Entidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, se identificaron 343 proveedores; sin embargo, a continuación, se incluyen los proveedores sobre los cuales se realizó el ejercicio:

PROVEEDOR	No. CONTRATOS	VALOR TOTAL CONTRATOS	VALOR PROMEDIO CONTRATO
SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S.	4	$ 82.137.012.860,00	$ 20.534.253.215,00
SKYCABLE S.A.S	2	$ 38.885.643.463,00	$ 19.442.821.731,50
HELISTAR SAS	2	$ 38.221.478.528,00	$ 19.110.739.264,00
MONTERIA CIUDAD AMABLE S.A.S.	4	$ 28.178.283.231,00	$ 7.044.570.807,75
TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	12	$ 26.172.084.732,00	$ 2.181.007.061,00
MIGUEL QUIJANO Y COMPAÑIA S.A.	1	$ 22.855.110.178,00	$ 22.855.110.178,00
ZIDCAR SAS	22	$ 20.776.750.117,00	$ 944.397.732,59
TRANSUPERIOR S.A.S	4	$ 15.863.270.000,00	$ 3.965.817.500,00
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	2	$ 15.460.000.000,00	$ 7.730.000.000,00
SERVICIOS Y SOLUCIONES SEGURAS S.A.S	1	$ 12.418.905.500,00	$ 12.418.905.500,00
TRANSMETRO S.A.S	2	$ 11.600.000.000,00	$ 5.800.000.000,00
INFOTIC S.A	1	$ 9.000.000.000,00	$ 9.000.000.000,00
SIMULACIÓN VIAL	1	$ 8.676.432.561,00	$ 8.676.432.561,00
TRANSPORTE FLUVIAL DEL AMAZONAS SAS	5	$ 8.348.513.856,00	$ 1.669.702.771,20
GUADUACOL DISEÑOS Y CONSTRUCCIONES SAS	3	$ 8.069.781.498,00	$ 2.689.927.166,00
C & M ASESORÍA Y CONSULTORÍA S.A.S- BIC ABSORBIDA POR C & M CONSULTORES S.A.S.	1	$ 7.795.706.300,00	$ 7.795.706.300,00
AMERICAN TOUR	7	$ 7.460.640.292,00	$ 1.065.805.756,00

A partir de este grupo de proveedores, se calculó el valor promedio por contrato, dividiendo el valor total acumulado entre el número de contratos ejecutados por cada proveedor. Este análisis permitió identificar la capacidad individual de ejecución contractual en términos de monto promedio.

Finalmente, se analizaron aquellos casos en los que el valor promedio por contrato es inferior al presupuesto oficial, con el propósito de establecer un criterio de experiencia que no restrinja la participación únicamente a proveedores que hayan ejecutado contratos individuales de alto valor, sino que también permita la participación de aquellos que, mediante la ejecución de múltiples contratos de menor cuantía, han demostrado capacidad suficiente para alcanzar el valor requerido de manera acumulada.

CUADRO RESUMEN EXPERIENCIA GENERAL		
MUESTRA TOTAL DE PROVEEDORES	343	100%
PRESUPUESTO DEL PROCESO	$ 7.300.000.000,00	
PROVEEDORES CON VALOR TOTAL EJECUTADO SUPERIOR AL PRESUPUESTO DEL PROCESO	15	4%
VALOR PROMEDIO DE REFERENCIA POR CONTRATO	$ 3.170.153.599,00	
CANTIDAD	2,30	
CANTIDAD DE CONTRATOS REQUERIDOS PARA EL PROCESO	3	

De acuerdo con lo anterior, se identificó una muestra de trescientos cuarenta y tres (343) proveedores del mercado con experiencia en la ejecución de contratos con objetos similares al del presente proceso. Del total analizado, el cuatro por ciento (4%), correspondiente a quince (15) proveedores, ha ejecutado contratos cuyo valor acumulado supera el presupuesto oficial estimado, lo que evidencia que cuentan con capacidad técnica y experiencia suficiente para asumir la ejecución de este.

Con base en este grupo de proveedores, se realizó el análisis de los proveedores que contaran con valores promedio por contrato inferiores al presupuesto, lo cual permitió establecer un referente objetivo para la definición del requisito de experiencia exigido en el presente proceso.

En ese sentido, y con el fin de garantizar la adecuada ejecución contractual, así como promover la pluralidad de oferentes y la selección objetiva, se determinó exigir experiencia acreditada mediante la ejecución de **hasta tres (3) contratos**, cuya sumatoria corresponda como mínimo al cien por ciento (100%) del presupuesto oficial del proceso.

Ahora bien, considerando la naturaleza y alcance integral del objeto contractual, la Entidad requiere que, al menos, una de las certificaciones aportadas por el proponente contemple de manera conjunta los dos códigos exigidos para el presente proceso. Lo anterior obedece a la necesidad de verificar que el oferente cuenta con experiencia específica e integral en las actividades que conforman el objeto a contratar, y no únicamente en componentes aislados del mismo.

Esta exigencia permite evidenciar que el proponente ha ejecutado contratos que incorporan simultáneamente las actividades asociadas a ambos códigos, garantizando así la capacidad técnica, operativa y logística necesaria para desarrollar de manera articulada y eficiente las obligaciones contractuales requeridas por la Entidad.

	En consecuencia, la estructura del requisito de experiencia busca mantener un equilibrio entre la garantía de idoneidad del contratista y la libre concurrencia, permitiendo acreditar la experiencia tanto mediante contratos individuales de mayor alcance como a través de la sumatoria de contratos, siempre que se asegure la acreditación de experiencia integral en las actividades principales del proceso.
3.3 Criterios Diferenciales	**CRITERIOS DIFERENCIALES PARA MIPYMES EN EL SISTEMA DE COMPRAS PÚBLICAS** El Decreto 1860 de 2021, indica en el ***Artículo 2.2.1.2.4.2.18. Criterios diferenciales para MiPymes en el sistema de compras públicas.*** *De acuerdo con el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, según los resultados del análisis del sector, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las Mipymes domiciliadas en Colombia.* De conformidad con lo anterior, la Agencia en función de los criterios de clasificación empresarial, establece el requisito habilitante diferencial a través del *número de contratos para la acreditación de experiencia*. Para la definición del criterio diferencial aplicable a MiPymes, se adoptó una metodología basada en el análisis de contratos suscritos previamente con objetos similares al del presente proceso. En primera instancia, se encontró una muestra representativa de contratos cuyo objeto guarda relación directa con el objeto del proceso permitiendo identificar los proveedores involucrados, su clasificación como MiPyme o no, y la frecuencia de participación en procesos contractuales asociados a dicho objeto. Posteriormente, se realizó el cálculo del valor total de los contratos adjudicados a MiPymes dentro de la muestra, así como el número de contratos correspondientes, con el fin de establecer el valor promedio por contrato. Este ejercicio permitió dimensionar la participación efectiva de MiPymes en el mercado relacionado y sustentar técnicamente la aplicación del criterio diferencial. Teniendo en cuenta que se identificaron 343 proveedores, a continuación, se incluyen únicamente los proveedores sobre los cuales se realizó el ejercicio:

PROVEEDOR	MIPYME	No. CONTRATOS	VALOR TOTAL CONTRATOS	VALOR PROMEDIO CONTRATO
MIGUEL QUIJANO Y COMPAÑIA S.A.	Si	1	$ 22.855.110.178,00	$ 22.855.110.178,00
SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S.A.S.	Si	4	$ 82.137.012.860,00	$ 20.534.253.215,00
HELISTAR SAS	No	2	$ 38.221.478.528,00	$ 19.110.739.264,00

MONTERIA CIUDAD AMABLE S.A.S.	No	4	$ 28.178.283.231,00	$ 7.044.570.807,75
TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	No	12	$ 26.172.084.732,00	$ 2.181.007.061,00
SKYCABLE S.A.S	Si	2	$ 38.885.643.463,00	$ 19.442.821.731,50
SERVICIOS Y SOLUCIONES SEGURAS S.A.S	Si	1	$ 12.418.905.500,00	$ 12.418.905.500,00
INFOTIC S.A	Si	1	$ 9.000.000.000,00	$ 9.000.000.000,00
UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	No	2	$ 15.460.000.000,00	$ 7.730.000.000,00
SIMULACIÓN VIAL	Si	1	$ 8.676.432.561,00	$ 8.676.432.561,00
TRANSMETRO S.A.S	No	2	$ 11.600.000.000,00	$ 5.800.000.000,00
TRANSUPERIOR S.A.S	Si	4	$ 15.863.270.000,00	$ 3.965.817.500,00
GUADUACOL DISEÑOS Y CONSTRUCCIONES SAS	Si	3	$ 8.069.781.498,00	$ 2.689.927.166,00
TRANSPORTE FLUVIAL DEL AMAZONAS SAS	Si	5	$ 8.348.513.856,00	$ 1.669.702.771,20
AMERICAN TOUR	Si	7	$ 7.460.640.292,00	$ 1.065.805.756,00
C & M ASESORÍA Y CONSULTORÍA S.A.S- BIC ABSORBIDA POR C & M CONSULTORES S.A.S.	No	1	$ 7.795.706.300,00	$ 7.795.706.300,00
ZIDCAR SAS	Si	22	$ 20.776.750.117,00	$ 944.397.732,59

De igual manera el resumen del ejercicio se detalla a continuación:

CUADRO RESUMEN EXPERIENCIA MIPYMES		
MUESTRA TOTAL DE PROVEEDORES	343	100%
PROVEEDORES MIPYME	232	68%
PRESUPUESTO DEL PROCESO	$ 7.300.000.000,00	
PROVEEDORES MIPYME CON VALOR TOTAL EJECUTADO SUPERIOR AL PRESUPUESTO DEL PROCESO	11	5%
MENOR PROMEDIO DE VALOR POR CONTRATO	$ 2.067.130.185,00	
CANTIDAD	3,5	
CANTIDAD DE CONTRATOS REQUERIDOS PARA EL PROCESO	4	

De acuerdo con lo anterior, se identificó una muestra total de trescientos cuarenta y tres (343) proveedores, de los doscientos treinta y dos (232) (equivalente al 68%) corresponden a MiPymes, lo que evidencia una media participación de este segmento en procesos con objetos similares al presente.

Del total de proveedores MiPyme analizados, once (11) (es decir el 5%) han ejecutado contratos por valores superiores al presupuesto estimado del proceso, lo que permite inferir que cuentan con la experiencia técnica y operativa suficiente para asumir su ejecución.

A partir de este grupo de proveedores, se calculó el valor promedio por contrato, dividiendo el valor total acumulado entre el número de contratos ejecutados por cada proveedor. Este análisis permitió identificar la capacidad individual de ejecución contractual en términos de monto promedio.

Para la definición del criterio diferencial de experiencia, se consideró el promedio de los valores promedio por contrato inferiores al presupuesto identificados dentro de la muestra, con el propósito de estructurar un criterio diferencial que favorezca la participación de las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes). Lo anterior permite que no se limite la acreditación de experiencia únicamente a proveedores que hayan ejecutado contratos individuales de alto valor, sino que también se habilite la participación de aquellos que, mediante la ejecución de múltiples contratos de menor cuantía, han demostrado capacidad suficiente para cumplir el objeto del proceso de manera acumulada.

En consecuencia, considerando que el proceso exige acreditar experiencia general con hasta tres (3) contratos, y que las MiPymes pueden demostrar capacidad económica con cuatro (4) contratos, se establece como criterio diferencial que los proveedores MiPyme podrán **acreditar experiencia con un (1) contrato adicional** al número requerido en la experiencia general. Esta medida busca reconocer la trayectoria acumulada de las MiPymes, facilitar su participación efectiva en el proceso y fortalecer la equidad en el acceso a la contratación pública.

CONVOCATORIAS LIMITADAS A MIPYMES

De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado recientemente por el artículo 5o del Decreto 1860 de 2021, reglamenta las convocatorias limitadas a MiPymes si cumplen con los siguientes requisitos:

- Que la MiPymes tenga un (1) año de existencia.
- Que el valor del proceso de contratación sea menor a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Para tal fin, el umbral MiPymes 2026 se estimó en COP $511.708.497.[14]
- Que se hayan recibido al menos dos solicitudes de participación de dos (2) MiPymes colombianas, siempre y cuando estas solicitudes se reciban por lo menos un (1) día hábil antes de la expedición del acto administrativo de apertura o el que haga sus veces para cada proceso de contratación.
- Que las solicitudes sean realizadas por sociedades, personas jurídicas y entidades de economía solidaria, tengan la calidad de MiPymes.
- Acreditar la serie de requisitos numeradas en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 5o del Decreto 1860 de 2021.

[14] https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/27419

De conformidad con lo anterior, para el año 2026 el umbral fue establecido en $511.708.497. Dado que el valor estimado del presente proceso excede dicho monto y corresponde a una contratación de mayor cuantía, **no resulta procedente aplicar la restricción de participación exclusiva para MiPymes**, toda vez que no se cumplen los requisitos legales previstos para limitar el acceso únicamente a este tipo de empresas.

LIMITACIÓN TERRITORIAL DE MIPYMES

Con respecto a las convocatorias limitadas a Mipymes, se debe considerar lo establecido en el Concepto C−366 de 2023 de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE), el cual menciona:

> *[…] lo que debe adoptarse obligatoriamente es la limitación a Mipymes colombianas siempre que se cumplan las condiciones del artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, pero no la "limitación territorial" referida en el artículo 2.2.1.2.4.2.3 ibidem, pues esta es facultativa para la entidad. Las únicas exigencias son que la convocatoria esté limitada a las Mipyme colombianas "domiciliadas en los departamentos o municipios en donde se va a ejecutar el contrato" y que la entidad justifique su decisión con base en los "estudios del sector".*

Teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Tierras (ANT) es una entidad de orden nacional con competencia en todo el territorio colombiano, y en aplicación del principio de pluralidad de oferentes previsto en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, se ha determinado **no aplicar la limitación territorial** prevista en el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015.

Esta decisión se fundamenta en el Concepto C-366 de 2023 emitido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el cual aclara que dicha limitación territorial es de carácter facultativo para las entidades estatales. En consecuencia, si bien se garantiza la participación exclusiva de MIPYMES colombianas conforme al artículo 2.2.1.2.4.2.2 ibidem, no se restringirá la convocatoria, permitiendo así una mayor concurrencia de oferentes y fortaleciendo la competencia en condiciones de equidad.

CRITERIOS DIFERENCIALES PARA EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES EN EL SISTEMA DE COMPRAS PÚBLICAS

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1860 de 2021, ***ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.15. Criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas.*** *En los procesos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso de méritos, así como en los procesos competitivos que adelanten las Entidades Estatales no sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, las Entidades incluirán condiciones habilitantes para incentivar los emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional.*

Si bien el Decreto 1860 de 2021, en su artículo 2.2.1.2.4.2.15, establece criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas, dichos criterios aplican exclusivamente a los procesos de licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y concurso

de méritos. En consecuencia, dado que el presente proceso no corresponde a ninguna de estas modalidades, **no resulta exigible la incorporación de este criterio diferencial**.

FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS ESTATALES POR PARTE DE POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA, DESPLAZADOS POR LA VIOLENCIA, PERSONAS EN PROCESO DE REINTEGRACIÓN O REINCORPORACIÓN Y SUJETOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1860 de 2021, ***ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.16. Fomento a la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional.*** *En los Procesos de Contratación, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos fomentarán en los pliegos de condiciones o documento equivalente que los contratistas destinen al cumplimiento del objeto contractual la provisión de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.*

La participación de los sujetos anteriormente mencionados en la ejecución del contrato se fomentará previo análisis de su oportunidad y conveniencia en los Documentos del Proceso, teniendo en cuenta el objeto contractual y el alcance de las obligaciones.

Si bien para el proceso se requiere que el proveedor cuente con los conductores y operarios para el transporte requerido, se desconoce el personal con el que cuentan los proveedores y que ya deberá estar contratado, por lo que no es posible establecer cuál es la cantidad de personas contratadas en esta condición.

No obstante, lo anterior, y dado que **la vinculación de este personal no podrá ser inferior al 5% del total de los bienes y servicios requeridos**; se requerirá fomentar que durante la ejecución del contrato se realice la contratación de recurso humano en condición de extrema pobreza, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración y sujetos de protección constitucional, sea por este porcentaje.

CRITERIOS DIFERENCIALES PARA EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En el marco de la normativa vigente en materia de inclusión social y económica, y en atención a las disposiciones orientadas a promover la participación de poblaciones en condición de discapacidad en el sistema de compras públicas, las Entidades Estatales deben incorporar criterios diferenciales que garanticen condiciones de igualdad y eliminen barreras de acceso en los procesos de contratación.

En este sentido, el Decreto 287 de 2026 establece la necesidad de adoptar medidas afirmativas que fomenten la participación en favor de los emprendimientos y empresas de personas con

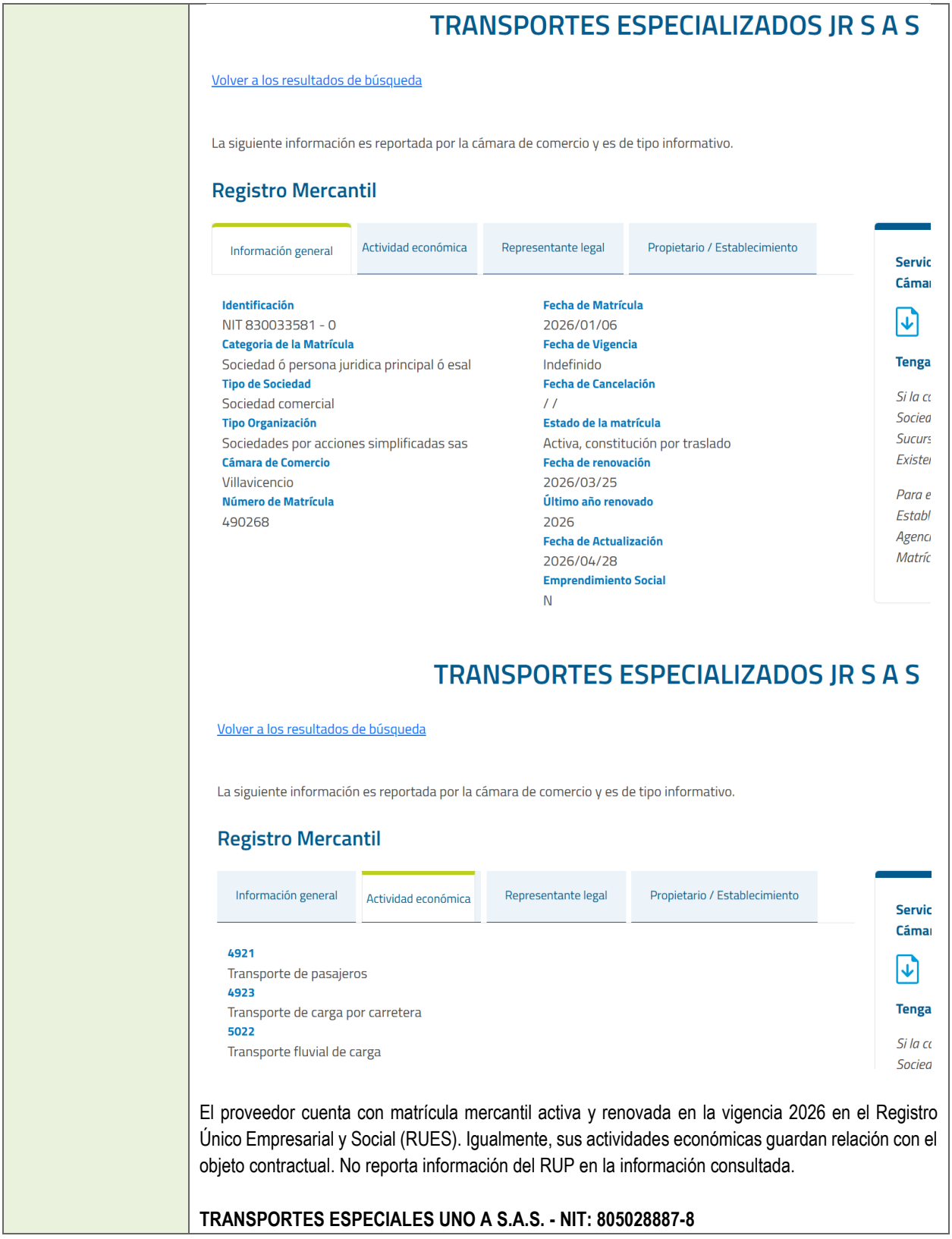
	discapacidad, ya sea en calidad de proponentes o como parte del talento humano vinculado a la ejecución de los contratos estatales, en concordancia con los principios de igualdad, inclusión y enfoque diferencial. Así mismo, estas disposiciones se articulan con lo previsto en la Ley 1618 de 2013, mediante la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, incluyendo su inclusión social y laboral. En el presente análisis no se identificó información suficiente, pública o verificable, que permita caracterizar la participación específica de emprendimientos o empresas de personas con discapacidad dentro del mercado de transporte terrestre y fluvial. No obstante, ello no restringe la participación de estas empresas, que podrán concurrir en igualdad de condiciones, garantizando la entidad la observancia de los principios de inclusión, igualdad y libre concurrencia.
3.4. Registro Único Empresarial y Social – RUES	A continuación, se relaciona la información consultada en el Registro Único Empresarial y Social – RUES[15], con el fin de consultar la información del Registro Mercantil, Registro de Proponentes, los contratos llevados a cabo, multas o sanciones para el/los proveedores que cotizaron para el presente proceso, así: **SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S. - SETCOLTUR S.A.S. - NIT: 830115149-4**  SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S. Volver a los resultados de búsqueda La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo. Registro Mercantil Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento Sigla: SETCOLTUR S.A.S. Identificación: NIT 830115149 - 4 Categoria de la Matrícula: Sociedad ó persona juridica principal ó esal Tipo de Sociedad: Sociedad comercial Tipo Organización: Sociedades por acciones simplificadas sas Cámara de Comercio: Bogota Número de Matrícula: 1242207 Fecha de Matrícula: 2003/01/31 Fecha de Vigencia: Indefinido Estado de la matrícula: Activa Fecha de renovación: 2026/03/25 Último año renovado: 2026 Fecha de Actualización: 2026/03/25 Emprendimiento Social: N Servicios disponibles a través de la Cámara de Comercio Comprar Certificado Tenga en cuenta: Si la categoría de la matrícula es Sociedad, Persona Jurídica Principal o Sucursal solicite el Certificado de Existencia y Representación Legal. Para el caso de las Personas Natural, Establecimientos de Comercio y Agencias solicite el Certificado de Matrícula.

[15] Información consultada en la página web: https://rues.org.co/



El proveedor cuenta con matrícula mercantil activa y renovada en la vigencia 2026 en el Registro Único Empresarial y Social (RUES). Igualmente, sus actividades económicas guardan relación con el objeto contractual y no se evidencian reportes de multas o sanciones en la información consultada.

TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S.A.S. - NIT: 830033581-0



TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S A S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 830033581 - 0
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Villavicencio
Número de Matrícula
490268

Fecha de Matrícula
2026/01/06
Fecha de Vigencia
Indefinido
Fecha de Cancelación
/ /
Estado de la matrícula
Activa, constitución por traslado
Fecha de renovación
2026/03/25
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/04/28
Emprendimiento Social
N

Servic
Cámar
Tenga
Si la c
Socie
Sucurs
Existe
Para e
Establ
Agenc
Matríc

TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S A S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

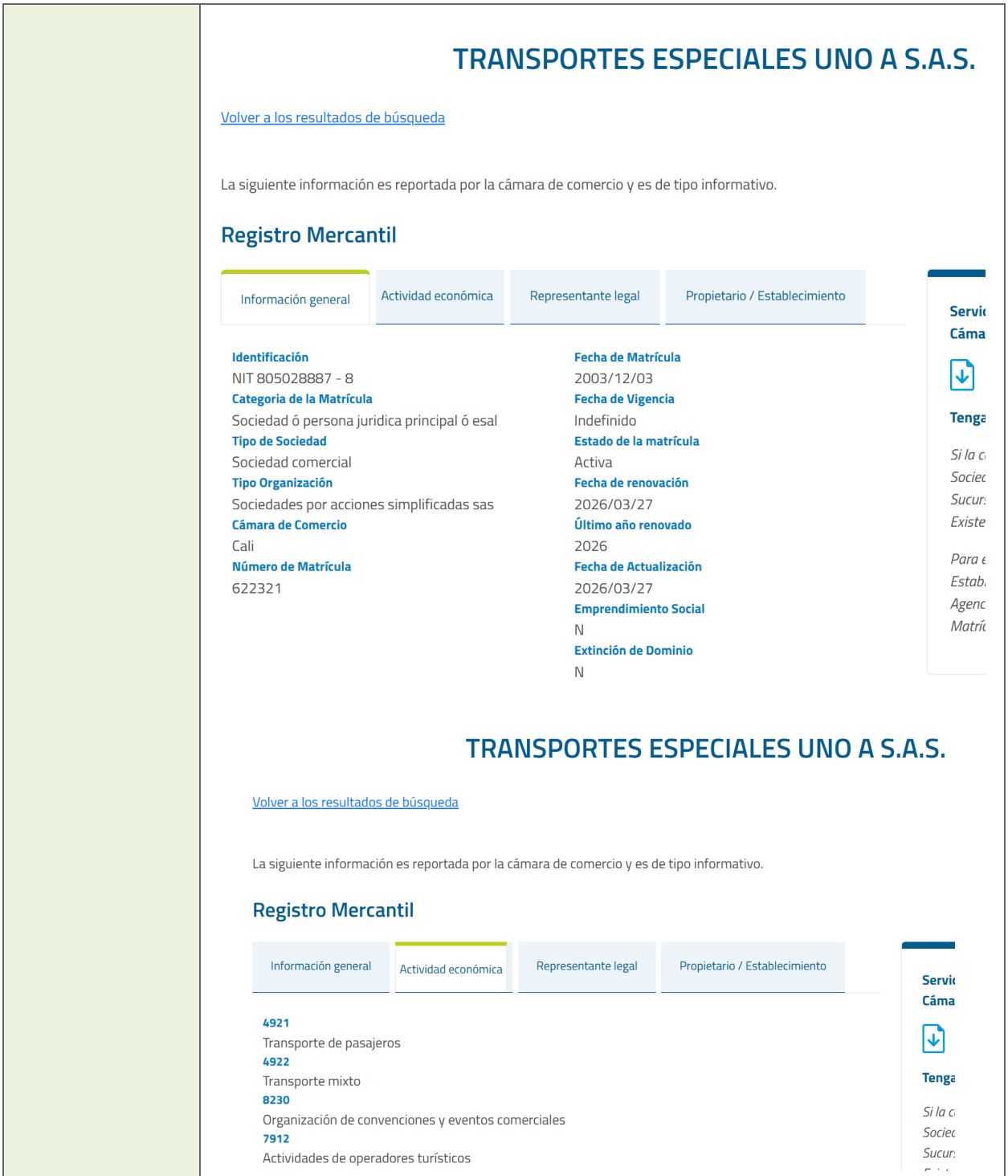
Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

4921
Transporte de pasajeros
4923
Transporte de carga por carretera
5022
Transporte fluvial de carga

Servic
Cámar
Tenga
Si la c
Socie

El proveedor cuenta con matrícula mercantil activa y renovada en la vigencia 2026 en el Registro Único Empresarial y Social (RUES). Igualmente, sus actividades económicas guardan relación con el objeto contractual. No reporta información del RUP en la información consultada.

TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S. - NIT: 805028887-8



TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S.

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 805028887 - 8
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Cali
Número de Matrícula
622321

Fecha de Matrícula
2003/12/03
Fecha de Vigencia
Indefinido
Estado de la matrícula
Activa
Fecha de renovación
2026/03/27
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/03/27
Emprendimiento Social
N
Extinción de Dominio
N

TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S.

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

4921
Transporte de pasajeros
4922
Transporte mixto
8230
Organización de convenciones y eventos comerciales
7912
Actividades de operadores turísticos

El proveedor cuenta con matrícula mercantil activa y renovada en la vigencia 2026 en el Registro Único Empresarial y Social (RUES). Igualmente, sus actividades económicas guardan relación con el objeto contractual. No reporta información del RUP en la información consultada.

VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA SAS - NIT: 900912423-0

VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 900912423 - 0
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Santa marta para el magdalena
Número de Matrícula
178104

Fecha de Matrícula
2016/05/25
Fecha de Vigencia
Indefinido
Fecha de Cancelación
/ /
Estado de la matrícula
Activa, constitución por traslado
Fecha de renovación
2026/03/27
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/05/05
Emprendimiento Social
N

VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

4921
Transporte de pasajeros
7710
Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores
4511
Comercio de vehículos automotores nuevos



El proveedor cuenta con matrícula mercantil activa y renovada en la vigencia 2026 en el Registro Único Empresarial y Social (RUES). Igualmente, sus actividades económicas guardan relación con el objeto contractual y no se evidencian reportes de multas o sanciones en la información consultada.

3.5. Acuerdos Marco de Precios y Bolsa de Productos	A través del Decreto Nacional 310 de 2021 - *"Por el cual se reglamenta el artículo 41 de la Ley 1955 de 2019, sobre las condiciones para implementar la obligatoriedad y aplicación de los Acuerdos Marco de Precios y se modifican los artículos 2.2.1.2.1.2.7. y 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional"*, se estableció la obligatoriedad de la aplicación de los Acuerdos Marco de Precios para todas las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con lo cual, para la ANT, es de forzosa aplicación los Acuerdos Marco de Precios que se expidan, como se desarrolló en la Circular Única de Colombia Compra Eficiente. Así mismo, el Decreto 310 de 2021, desarrolló la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes mediante los instrumentos de Acuerdo Marco de Precios y Bolsa Mercantil. Ahora bien, el artículo 2 del Decreto Nacional 310 de 2021, que modifica el artículo 2.2.1.2.1.2.12 del Decreto Nacional 1082 de 2015, establece: *"Planeación de una adquisición en la bolsa de productos. Cuando no exista un Acuerdo Marco de Precios para el bien o servicio requerido, las entidades estatales deben estudiar, comparar e identificar las ventajas de utilizar la bolsa de productos para la adquisición respectiva frente a la subasta inversa o la promoción de un nuevo Acuerdo Marco de Precios con la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente – para tales bienes o servicios, incluyendo el análisis del Proceso de Selección del comisionista, los costos asociados a la selección, el valor de la comisión y de las garantías".*

En atención a lo dispuesto en el Decreto Nacional 310 de 2021, se realizó el siguiente análisis:

ACUERDOS MARCO DE PRECIOS

De conformidad con lo establecido por Colombia Compara Eficiente, los Acuerdos Marco de Precios, son una herramienta para que el estado agregue demanda, coordine y optimice el valor de las compras de bienes, obras o servicios de las Entidades Estatales, para:

- Producir economías de escala.
- Incrementar el poder de negociación del Estado.
- Compartir costos y conocimiento entre las diferentes agencias o departamentos del Estado.

Es de establecer que generalmente los compradores se vinculan a un Acuerdo Marco de Precios mediante manifestación de su compromiso de cumplir las condiciones de este y la colocación de una orden de compra para la adquisición de bienes o servicios previstos en el Acuerdo.

En atención a lo anterior, se identificó que, desde el 3 de abril del 2023, Colombia Compra Eficiente publicó el acuerdo marco de precios No. CCE-144-2023, Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II[16], en virtud de lo anterior la Entidad procedió a verificar la documentación del AMP, con el propósito de determinar si las condiciones técnicas establecidas, suplen las condiciones de la ANT, evidenciando los siguiente:

En cumplimiento de las funciones propias de la misionalidad de la Agencia, esta tiene una activa participación en los 170 Municipios PDET en los cuales se adelantan procesos de adjudicación y formalización de predios en el marco de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) los cuales son un instrumento especial de planificación y gestión, que tienen como objetivo estabilizar y transformar los territorios más afectados por la violencia, la pobreza, las economías ilícitas y la debilidad institucional, y así lograr el desarrollo rural que requieren en estos municipios. Consecuencia de lo anterior se procedió a realizar la verificación del AMP, encontrando que varios de estos municipios no tienen cobertura en la prestación del servicio de este.

Asimismo, de acuerdo con las estadísticas de servicios de transporte prestados por la Subdirección Administrativa y Financiera a las diferentes dependencias de la ANT durante 2025, se realizó una muestra de algunas zonas atendidas en municipios, corregimientos y veredas donde se requiere cobertura, dada la naturaleza misional de la Entidad. Entre estas zonas se encuentran:

- Boyacá: Socotá, Tibaná
- Risaralda: Marsella
- Córdoba: Batata, San José de Uré, Viajano
- Valledupar: María Angola
- Magdalena: Sabanas de Ángel
- Meta: San Carlos de Guaroa, El Castillo
- Bolívar: Arroyo Grande, Mahates
- Huila: La Argentina

[16] https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/portfolio-item/acuerdo-marco-transporte-terrestre-especial-de-pasajeros-ii

	▪ Nariño: San Pedro de Cartago, Santa Cruz ▪ Chocó: Carmen de Atrató ▪ Atlántico: Candelaria ▪ Córdoba: Montería, Ciénaga de Martinica ▪ Sucre: Guaranda ▪ Cauca: Inza ▪ Antioquia: Anorí Igualmente, al realizar la verificación de las zonas de prestación del servicio de transporte especial de pasajeros del AMP, ese encontró que los municipios antes referidos no tienen cobertura. No obstante, el acuerdo aclara lo siguiente: "L*as Entidades Estatales que deseen adquirir servicios de transporte terrestre especial de pasajeros en municipios que no se encuentren dentro de la anterior tabla, deberán adquirirlos en la zona que tenga el municipio con la conexión de infraestructura vial más cercana al municipio en donde desea adquirir los servicios de transporte"*, sin embargo, la Subdirección Administrativa y Financiera no cuenta con la información para realizar la verificación de la infraestructura vial. Aunado a lo anterior el formato RFI del Acuerdo Marco de Precios requiere la siguiente información: trayectos, cantidad de vehículos, punto de partida y llegada, valor de peajes, como se aprecia en el cuadro anexo, información con la cual no se cuenta dado que la cantidad de vehículos y los recorridos depende de las zonas que deban ser atendidas en el marco de la reforma rural integral y la política de tierras establecida por el gobierno nacional, que puede ser en cualquier parte del Territorio Nacional y que se asignada de acuerdo a las comisiones de servicios que se crean por los funcionarios y colaboradores en cumplimiento de sus funciones y actividades.

Información de los trayectos

Tenga en cuenta que puede agregar tantos trayectos como lo considere necesario copiando y pegando el cuadro de trayectos. Adicionalmente, puede adjuntar un anexo con el detalle de los trayectos.

Trayecto 1			
Vehículo		Cantidad	
Vehículo en sistema de acceso especial para personas con discapacidad			
Nivel de servicio			
Descripción detallada del punto de origen			
Descripción detallada del punto de destino			
Tiempo		Cantidad	

Página 2

Nota. El proveedor deberá definir el valor de los peajes teniendo en cuenta únicamente los trayectos o rutas definidas por la Entidad compradora.
* En cuanto a las placas de los vehículos el proveedor deberá asegurar la disponibilidad de acuerdo con su capacidad transportadora y procurar mantener las condiciones de los vehículos asignados. Las placas podrán

Zona exclusiva de diligenciamiento por parte del Proveedor	
Valor del total de peajes para el trayecto	$ -
Placa(s) vehículo(s)	
Observaciones	

Así mismo, teniendo en cuenta que la Entidad contempla la necesidad de contratar el servicio de transporte fluvial, y dado que el mencionado Acuerdo se encuentra estructurado exclusivamente para la prestación de servicios de transporte terrestre, no resulta viable para la Entidad acogerse a dicho instrumento pues el mismo no abarca los servicios requeridos para suplir la necesidad antes descrita.

En virtud de lo expuesto, no es viable para la Entidad acogerse al Acuerdo Marco de Precios CCE-144- 2023, como quiera que el mismo no satisface la necesidad de la Entidad.

BOLSA DE PRODUCTOS

Dentro del análisis propio que debe realizar la Entidad para establecer la modalidad más ajustada a sus necesidades y en atención a los servicios a adquirir, es menester realizar un ejercicio que permita vislumbrar lo que se menciona en el Decreto 310 de 2021 en su artículo 2 que modifica el artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015.

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

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

BOLSA DE PRODUCTOS	SUBASTA ELECTRÓNICA
Quiénes participan: **Entidad Estatal - Comprador:** En virtud de dicho régimen, mediante la modalidad de selección abreviada por compras en bolsas de productos y a través de una Sociedad Comisionista Miembro de la BMC Exchange, la entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes y productos de origen o destinación agropecuaria, mediante la celebración de operaciones en el escenario de negociación administrado por la BMC Exchange. En el proceso de compra existe una Sociedad Comisionista que actuará por cuenta de la Entidad Estatal. **Proveedor – Vendedor:** Persona natural o jurídica que actúa a través de una sociedad Comisionista Miembro de Bolsa y que suministra los bienes, productos y/o servicios objeto de una operación del MCP, la entrega a la Entidad Estatal de acuerdo con las condiciones pactadas en la negociación y recibe el pago total de esta última en el plazo convenido.	**Quiénes Participan:** **Entidad Estatal:** La entidad adquiere bienes y servicios de características técnicas uniformes, mediante la modalidad de selección abreviada por subasta inversa electrónica. **Proveedor:** Persona natural o jurídica (en consorcio o unión temporal) que suministra los bienes, productos y/o servicios objeto de la necesidad, de acuerdo con las condiciones pactadas en los documentos del proceso de selección.
Publicidad y control: El sistema bursátil promueve la transparencia mediante un escenario público regulado. La BMC y las Sociedades Comisionistas son vigiladas y controladas por la Superintendencia Financiera de Colombia. Las sociedades comisionistas, además, son supervisadas por el órgano de autorregulación de la Bolsa.	**Publicidad y control:** Colombia Compra Eficiente dispone en el SECOP II la plataforma para la configuración, desarrollo y evaluación de la Subasta Inversa Electrónica. Este proceso de subasta se rige por la normatividad aplicable en la materia en Colombia.
Mecanismo: El Mercado es ciego. Los compradores y vendedores actúan a través de Sociedades Comisionistas de Bolsa. Como resultado de una puja dinámica se da una formación objetiva de precios.	**Mecanismo:** Los oferentes habilitados en el proceso de selección abreviada que cumplan los requisitos jurídicos, financieros y técnicos establecidos en el pliego de condiciones, podrán participar del evento de subasta electrónica a través de lances realizados en la plataforma. La plataforma controla el Margen Mínimo frente al último Lance de cada proponente, no frente a la oferta más baja. Adicionalmente, informa a cada Proveedor el valor de su Lance más bajo, pero no el

	valor del mejor Lance presentado. Una vez agotado el tiempo de la subasta, la plataforma muestra el informe de subasta, los lances presentados por cada oferente, así como el mejor lance y ganador del proceso de subasta. La puja dinámica del proceso permite escoger la oferta con menor precio.
Pluralidad: Existe pluralidad de oferentes.	**Pluralidad:** Existe pluralidad de oferentes.
Pago: El Sistema de Compensación y Liquidación de negociaciones asegura que sólo se pagan los bienes recibidos a satisfacción.	**Pago:** La forma de pago fijada por la Entidad en los pliegos del proceso, así como las garantías del proceso y contrato, garantizan la prestación del servicio y pago, contra lo efectivamente entregado.
Duración del proceso: El proceso de negociación en el Mercado de Compras Públicas (MCP) está estimado en 25 días hábiles (1.5 meses aprox.)	**Duración del proceso:** El proceso de subasta desde su apertura corresponde a un (1) mes aproximadamente.
Costos de intermediación: El proveedor y la Entidad compradora es representada en la Bolsa Mercantil por una Firma Comisionista cada uno. La entidad debe cancelar el valor de la comisión una vez sea seleccionado el proveedor que suministrará el servicio. A su vez el proveedor debe cancelar otro porcentaje de comisión a la firma comisionista que lo represente en el proceso de puja.	**Costos de intermediación:** El proceso se adelanta a través de la plataforma SECOP II de Colombia Compra Eficiente y no existe intermediación entre el proveedor y la entidad, por lo que el costo del proceso de selección es $0.

Como resultado de esta verificación, la Entidad revisó las tarifas aplicables al Mercado de Compras Públicas – MCP, de conformidad con lo establecido en la Circular Única[17], particularmente en lo relacionado con los conceptos de registro, compensación y liquidación. En este sentido, se evidenció que, además del presupuesto oficial del proceso, la Entidad deberá disponer de un valor adicional correspondiente a los costos asociados a la operación a través de la Bolsa Mercantil de Colombia, de acuerdo con las tarifas aplicables.

El Título Séptimo de la Circular Única de la Bolsa Mercantil de Colombia establece el régimen de tarifas aplicables a las operaciones que se realizan en los mercados administrados por la Bolsa, incluyendo el Mercado de Compras Públicas (MCP). Estas tarifas corresponden a los costos asociados a la utilización de la infraestructura bursátil, los servicios de registro de operaciones y los procesos de compensación y liquidación que garantizan la correcta ejecución de las transacciones realizadas a través de este mecanismo.

[17] CIRCULAR ÚNICA, BMC BOLSA MERCANTIL DE COLOMBIA S.A., VIGENTE AL 1 DE ABIL DE 2026 – https://www.bolsamercantil.com.co/sites/default/files/2026-04/Circular_Unica_V20260401_Nota_269.pdf

En términos generales, el esquema tarifario de la Bolsa se estructura en diferentes categorías que responden a los servicios prestados durante el desarrollo de las operaciones bursátiles.

1. **Tarifas por registro de operaciones:** Las operaciones celebradas en el Mercado de Compras Públicas generan una tarifa de registro, la cual se calcula como un porcentaje del valor de la operación. Este cobro corresponde al servicio de inscripción de la negociación en los sistemas de la Bolsa y se liquida generalmente por punta de la operación (comprador y vendedor). El valor de la tarifa depende del volumen acumulado de operaciones y se paga dentro de los plazos establecidos por la Bolsa una vez celebrada la transacción.
2. **Tarifas de compensación y liquidación:** Adicionalmente, la Bolsa cobra tarifas por los servicios de compensación y liquidación, que corresponden a las actividades mediante las cuales se asegura el cumplimiento de la operación, la verificación de las condiciones pactadas y la correcta transferencia de los recursos y bienes asociados a la negociación. Estas tarifas también se calculan como un porcentaje del valor de la operación y se liquidan sobre la base económica de la negociación realizada.
3. **Otros servicios asociados:** El título también contempla tarifas relacionadas con otros servicios prestados por la Bolsa, tales como:
   - Registro de facturas y documentos asociados a operaciones bursátiles.
   - Correcciones o modificaciones en registros efectuados en los sistemas de la Bolsa.
   - Inscripción de órdenes irrevocables de giro u otros instrumentos utilizados en las operaciones.
   - Servicios administrativos asociados a la participación en mecanismos del mercado.

En el caso de los procesos realizados a través del Mercado de Compras Públicas, estas tarifas constituyen costos adicionales al valor del contrato, ya que corresponden al uso del sistema bursátil y a los servicios que garantizan la transparencia, trazabilidad y cumplimiento de las operaciones realizadas mediante este mecanismo.

Por lo anterior, las entidades estatales que adelantan procesos a través de la Bolsa Mercantil deben considerar dentro de la estructuración financiera del proceso los valores asociados a dichas tarifas, los cuales se calculan con base en el monto de la operación y las condiciones establecidas en la Circular Única.

Una vez descrito el esquema tarifario aplicable al Mercado de Compras Públicas de la Bolsa Mercantil de Colombia, resulta pertinente analizar la información disponible sobre las operaciones realizadas en este segmento, particularmente aquellas relacionadas con servicios similares al objeto del presente proceso.

En este sentido, se revisará la información publicada sobre operaciones realizadas a través de la Bolsa Mercantil de Colombia y se contrastará con procesos de contratación adelantados mediante el mecanismo de subasta. Este análisis permitirá identificar el comportamiento de las negociaciones en ambos escenarios y evaluar cuál de los mecanismos resulta más favorable para la Entidad en términos de eficiencia, competitividad y optimización de los recursos públicos.

MERCADO DE COMPRAS PÚBLICAS DE LA BOLSA MERCANTIL DE COLOMBIA

En desarrollo del presente análisis, se realizó la consulta de la información publicada en la página web de la Bolsa Mercantil de Colombia respecto de las operaciones registradas en el Mercado de Compras Públicas – MCP[18]. Como resultado de esta revisión, se identificaron operaciones asociadas a los siguientes segmentos de productos y servicios: *Servicio De Transporte Por Lote* y *Servicio Integral De Transporte Por Lote*, cuya información se presenta a continuación para efectos de análisis.



La información refleja una trazabilidad consolidada de negociaciones en el sistema MCP filtrado desde 2007 y mayo de 2026, con un valor total negociado de $961.465 millones y ahorros acumulados por $23.173 millones. Aunque los datos del último mes aparecen en blanco, el histórico permite identificar patrones relevantes para procesos de contratación para la prestación del servicio de transporte.

A continuación, se presenta la información detallada de las operaciones identificadas en el Mercado de Compras Públicas de la Bolsa Mercantil de Colombia para los segmentos de *Servicio De Transporte Por Lote* y *Servicio Integral De Transporte Por Lote*, con el propósito de analizar su comportamiento y contar con un referente para el desarrollo del presente proceso.

[18] Información consultada en https://www.bolsamercantil.com.co/mercado-de-compras-publicas

Producto/servicio	Detalle	Presupuesto total	Valor negocio	Valor ahorro	%_Ahorros
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Publico	$17.694.174.964	$17.694.174.964	$7.564.174.964	42,75 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$10.038.324.867	$10.038.324.867	$4.826.824.867	48,08 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$8.631.472.424	$8.631.472.424	$3.641.472.424	42,19 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$11.971.884.329	$8.848.000.000	$3.123.884.329	26,09 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$1.716.093.492	$1.049.000.000	$667.093.492	38,87 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$1.475.178.998	$810.000.000	$665.178.998	45,09 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte	$1.450.000.000	$850.000.000	$600.000.000	41,38 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$14.713.578.720	$14.713.578.720	$421.000.720	2,86 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$1.636.240.754	$1.230.000.000	$406.240.754	24,83 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$1.243.650.600	$840.000.000	$403.650.600	32,46 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$867.171.872	$867.171.872	$377.371.872	43,52 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$24.920.766.691	$24.920.766.691	$375.266.691	1,51 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$896.917.739	$896.917.739	$348.917.739	38,90 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$20.603.511.209	$20.267.511.209	$336.000.000	1,63 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$1.497.823.500	$1.199.000.000	$298.823.500	19,95 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$5.712.498.725	$5.712.498.725	$285.000.000	4,99 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$629.975.594	$629.975.594	$229.975.594	36,51 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte	$7.730.580.082	$7.730.580.082	$202.580.082	2,62 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$12.782.395.340	$12.581.000.000	$201.395.340	1,58 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$590.750.000	$590.750.000	$180.750.000	30,60 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Publico	$12.991.574.619	$12.991.574.619	$131.000.000	1,01 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Publico	$496.969.462	$496.969.462	$128.969.462	25,95 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$3.383.445.860	$3.383.445.860	$102.445.860	3,03 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$611.500.000	$611.500.000	$80.000.000	13,08 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$436.222.296	$356.500.000	$79.722.296	18,28 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$338.285.479	$338.285.479	$74.922.805	22,15 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$178.200.000	$110.000.000	$68.200.000	38,27 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$16.490.914.143	$16.428.414.142	$62.500.001	0,38 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$13.818.384.645	$13.771.000.000	$47.384.645	0,34 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$253.118.788	$253.118.788	$47.118.788	18,62 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$165.710.922	$119.900.000	$45.810.922	27,65 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$2.908.825.000	$2.908.825.000	$40.025.000	1,38 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$260.000.000	$222.500.000	$37.500.000	14,42 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$4.565.791.450	$4.529.900.000	$35.891.450	0,79 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$22.679.021.311	$22.649.800.000	$29.221.311	0,13 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$10.358.643.190	$10.340.000.000	$18.643.190	0,18 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$2.544.062.496	$2.544.062.496	$10.500.000	0,41 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$3.585.308.148	$3.583.000.000	$2.308.148	0,06 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$345.955.514	$343.900.000	$2.055.514	0,59 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$38.857.143	$38.857.143	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$296.234.820	$296.234.820	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$525.572.798	$525.252.798	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$2.018.226.000	$2.018.226.000	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Terrestre	$9.175.226.593	$9.175.226.593	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$10.317.222.532	$10.317.222.532	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$11.797.752.545	$11.797.752.545	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$13.187.308.000	$13.187.308.000	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$16.075.395.683	$16.075.395.683	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$17.297.981.617	$17.297.981.617	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$22.942.868.029	$22.942.868.029	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$23.191.600.510	$23.191.600.510	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$23.832.941.328	$23.832.941.328	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$25.576.516.627	$25.576.516.627	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$32.014.726.601	$32.014.726.601	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$32.288.708.620	$32.288.708.620	$0	0,00 %
Servicio De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Especial	$43.123.213.084	$43.123.213.084	$0	0,00 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$926.354.307	$926.354.307	$0	0,00 %
Servicio Integral De Transporte Por Lote	Servicio De Transporte Integral	$2.672.250.598	$2.672.250.598	$0	0,00 %
				PROMEDIO	12,73 %

Filtros aplicados: Fecha el o después del 1/01/07 y antes del 5/05/26Anulacion es No anulada

La información de la tabla refleja distintos procesos de transporte entre 2007 y 2026, con datos de presupuesto, valor negociado y ahorros obtenidos. Se observan dos patrones principales:

De acuerdo con la información registrada los ahorros van desde el 0% al 48%. El análisis muestra un comportamiento mixto: algunos procesos logran ahorros relevantes gracias a la competencia, mientras otros mantienen valores idénticos al presupuesto por la naturaleza del servicio y la concentración del mercado.

Así mismo, se encontró que mediante la modalidad de Bolsa Mercantil las entidades obtuvieron un porcentaje de descuento que se promedia en 12,73%

PROCESOS POR MODALIDAD DE SUBASTA INVERSA

Con el fin de complementar el análisis del comportamiento del mercado, a continuación, se revisará la información correspondiente a procesos de contratación adelantados mediante el mecanismo de subasta, relacionados con servicios similares al objeto del presente proceso.

Este ejercicio permite contar con un referente adicional sobre las condiciones en las que se han realizado este tipo de adquisiciones en el mercado de compras públicas, particularmente en lo relacionado con valores de contratación, pluralidad de oferentes y condiciones de competencia, lo cual contribuye a identificar el mecanismo que podría resultar más favorable para la Entidad.

Para lo anterior, se realizó una identificación de procesos llevados a cabo a través de la modalidad de Subasta, las cuales han suscrito contratos con similar objeto al del presente proceso, encontrando que mediante la modalidad de selección de Subasta Inversa las entidades obtuvieron un porcentaje de descuento que se promedia en 13,96%.

SUBASTAS OTRAS ENTIDADES						
ENTIDAD		AÑO	PRESUPUESTO OFICIAL	VALOR ADJUDICACIÓN	AHORRO	% AHORRO
1	CENTRO TECNOLÓGICO DE CÚCUTA	2026	$ 125.890.992,00	$ 124.797.000,00	$ 1.093.992,00	0,87%
2	PERSONERIA MUNICIPAL DE CUCUTA	2025	$ 121.800.000,00	$ 115.500.000,00	$ 6.300.000,00	5,17%
3	GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA - SECRETARIA DE EDUCACION	2025	$ 361.700.000,00	$ 320.000.000,00	$ 41.700.000,00	11,53%
4	SECRETARIA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA	2024	$ 1.642.500.000,00	$ 995.924.948,00	$ 646.575.052,00	39,37%
5	INSTITUTO DE DEPORTES Y RECREACIÓN DE MEDELLÍN	2024	$ 1.715.190.000,00	$ 1.279.000.000,00	$ 436.190.000,00	25,43%
6	MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA	2023	$ 299.800.000,00	$ 280.800.000,00	$ 19.000.000,00	6,34%
7	MINISTERIO DE TRANSPORTE	2023	$ 1.045.363.350,00	$ 879.224.775,00	$ 166.138.575,00	15,89%

8	GOBERNACIÓN NORTE DE SANTANDER	2023	$ 820.400.000,00	$ 762.080.000,00	$ 58.320.000,00	7,11%
PROMEDIO						**13,96%**

La tabla de procesos de subasta muestra un conjunto de 8 contrataciones públicas entre 2023 y 2026, todas relacionadas con la prestación de servicios de transporte. El promedio de ahorro obtenido en estos procesos fue de 13,96%, lo que refleja que, existe margen de negociación.

El rango de ahorro es variado, el más alto alcanzó el 39, mientras que el más bajo fue del 0.87%, lo que confirma que las eficiencias económicas en este tipo de adquisiciones son posibles.

En cuanto a las entidades contratantes, se observa que tanto organismos nacionales como distritales han participado en este tipo de procesos, lo que evidencia que la necesidad de transporte es transversal en el sector público.

Del análisis comparativo entre los procesos de adquisición realizados a través de la Bolsa Mercantil de Colombia (BMC) y aquellos adelantados mediante la modalidad de Subasta Inversa, se evidencia una baja diferencia en términos de eficiencia económica y comportamiento del mercado. En el caso de la BMC, se identificaron procesos que arrojaron un ahorro promedio del 12,73%. Por su parte, en la modalidad de subasta se revisaron procesos con objetos contractuales similares, en los cuales las entidades obtuvieron un ahorro promedio del 13,96%.

Este contraste evidencia que, si bien la BMC ofrece ventajas asociadas a la trazabilidad de las operaciones y a la estandarización de ciertos procedimientos, los niveles de ahorro identificados resultan menores frente a los observados en los procesos adelantados mediante subasta. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que las operaciones realizadas a través de la Bolsa implican el pago de tarifas asociadas a los servicios de registro, compensación y liquidación, lo cual representa un costo adicional para la Entidad y puede incidir en la eficiencia del gasto público.

En contraste, la modalidad de Subasta Inversa evidencia una mayor capacidad para generar competencia entre oferentes, particularmente en servicios con características técnicas estandarizadas o de demanda recurrente por parte de las entidades públicas. Esta dinámica competitiva favorece la obtención de mejores condiciones económicas durante el proceso de puja, lo que se refleja en mayores porcentajes de ahorro frente al presupuesto oficial.

En consecuencia, a partir de la información analizada y del comportamiento observado en los procesos revisados, se evidencia que la modalidad de Subasta Inversa presenta mejores resultados en términos de eficiencia económica y optimización de los recursos públicos para objetos contractuales similares al del presente proceso. Por lo anterior, y siempre que las condiciones técnicas y normativas lo permitan, este mecanismo se perfila como una alternativa más favorable para la Entidad.

PORCENTAJES DE MEJORA

Ahora bien, con base en el comportamiento histórico del mercado y en la revisión de procesos contractuales adelantados mediante la modalidad de Subasta Inversa por entidades con objeto

contractual similar, se identificó una muestra de diez (10) procesos en los que se identificaron los porcentajes mínimos de mejora. Dichos procesos se detallan a continuación, como insumo para la definición técnica del margen de mejora aplicable:

No.	NOMBRE ENTIDAD	VALOR DEL CONTRATO	PORCENTAJE MÍNIMO DE MEJORA
1	IGAC SEDE CENTRAL	$ 11.339.651.602	2%
2	AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS	10.951.966.227	1%
3	GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA - SECRETARIA DE EDUCACION	$ 715.000.000	0,5%
4	GOBERNACION DEL AMAZONAS	$ 582.624.000	1%
5	CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL ALTO MAGDALENA	$ 331.809.815	0,5%
6	MUNICIPIO DE ENVIGADO*	$ 250.000.000	1%
7	INVIPASTO	$ 151.058.000	2%
8	INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ITM	$ 146.300.000	1,5%
9	CENTRO TECNOLÓGICO DE CÚCUTA	$ 124.797.000	2%
10	MUNICIPIO DE VILLA DE LEYVA//	$ 115.000.000	1%

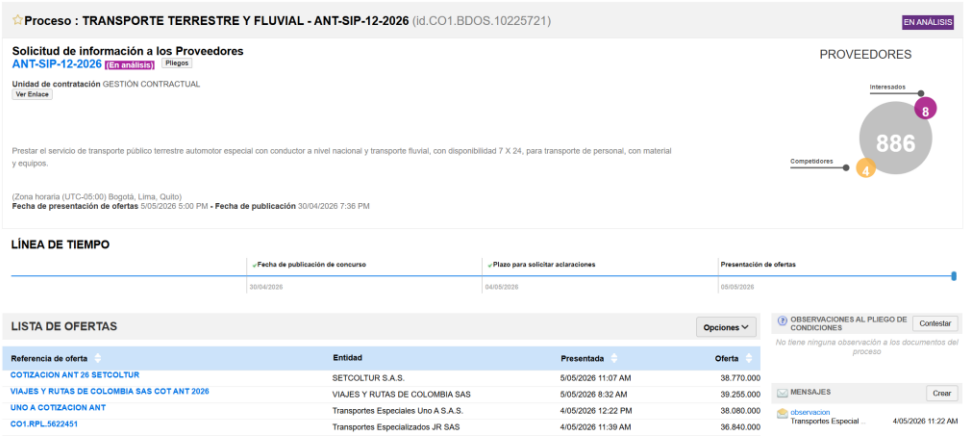
En resumen, se consolidó la cantidad de procesos según el porcentaje mínimo de mejora identificado en cada uno, conforme se detalla a continuación:

PORCENTAJE MÍNIMO DE MEJORA	CANTIDAD DE PROCESOS
2,0%	3
1,5%	1
1%	4
0,5%	2
TOTAL PROCESOS	**10**

Con el fin de establecer un porcentaje mínimo de mejora técnicamente sustentado para los procesos de Subasta Inversa en la adquisición de equipos topográficos, se realizó una revisión de diez (10) procesos adelantados por entidades con objeto contractual similar. En estos procesos se identificaron los porcentajes mínimos de mejora exigidos en los pliegos, lo que permitió construir una base para el análisis.

Del total de procesos revisados, el 40% estableció porcentajes del 1%. Este comportamiento evidencia una tendencia consolidada en el sector hacia la adopción de dicho porcentaje como referencia técnica. Los porcentajes inferiores al 1,5% fueron utilizados en menor proporción. El cálculo de la media aritmética y la mediana de los porcentajes observados arroja un valor de1,25%.

En consecuencia, se recomienda establecer un porcentaje mínimo de mejora del 1%, por cuanto representa la práctica más frecuente en el sector, garantiza condiciones de competencia efectiva y permite una trazabilidad técnica clara en el estudio previo. Esta decisión contribuye a fortalecer la eficiencia del proceso, la pluralidad de oferentes y la coherencia institucional en la aplicación de la modalidad de Subasta Inversa.

3.6. Análisis de costos	Para el trámite del estudio de mercado, se realizó la publicación de la solicitud de cotización del presente proceso en la plataforma SECOP II; bajo la referencia *TRANSPORTE TERRESTRE Y FLUVIAL - ANT-SIP-12-2026 (id.CO1.BDOS.10225721)*. Ocho (8) proveedores manifestaron interés en el proceso, a saber: 1. Transportes Especializados JR SAS 2. TAQSAS 3. AS TRANSPORTES 4. SETCOLTUR S.A.S. 5. VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA SAS 6. Transportes Especiales Uno A S.A.S. 7. COOMULTRANSCON 8. K.L.T. A la fecha de cierre se recibieron cuatro (4) cotizaciones a través de la plataforma SECOP II, de los siguientes proveedores: 1. SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S. - SETCOLTUR S.A.S. - NIT: 830115149-4 2. TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S.A.S. - NIT: 830033581-0 3. TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S. - NIT: 805028887-8 4. VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA SAS - NIT: 900912423-0 A continuación, se muestra el proceso publicado:  Con el propósito de determinar un valor de referencia para el presente proceso, y con base en la información recolectada durante el estudio de mercado, se definió como metodología de estimación de costos la aplicación de la media aritmética (promedio) de los valores cotizados por los proveedores y el costo histórico.

Con respecto a la información del costo histórico, los valores unitarios por servicio fueron actualizados con el IPC variación anual para marzo de 2026, establecido en 5.56%.

En desarrollo del estudio de mercado, se recibieron cuatro (4) cotizaciones por parte de los siguientes proveedores:

1. SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR Y DE TURISMO S.A.S. - SETCOLTUR S.A.S.
2. TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR S.A.S.
3. TRANSPORTES ESPECIALES UNO A S.A.S.
4. VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S.

A partir de la información recopilada, se identificó el coeficiente de variación de los datos obtenidos identificando que la variación de los datos está entre el 2 y el 18%, identificando que la dispersión de los datos no es lo suficientemente significativa como para realizar exclusión de valores atípicos, por tanto, la muestra o se ve afectada por estos valores.

Con lo anterior, se procedió a aplicar la media aritmética simple a los valores unitarios cotizados y el costo histórico en los casos comparables, con el fin de obtener un valor promedio representativo del mercado para cada uno de los ítems objeto del presente proceso.

Este ejercicio permitió establecer un valor estimado del contrato, el cual refleja el comportamiento de los precios del mercado, considerando las condiciones técnicas requeridas por la Agencia Nacional de Tierras.

En consecuencia, el resultado del cálculo de la media aritmética de las cotizaciones analizadas constituye la base para la determinación de los valores unitarios del proceso, el cual se considera acorde con las condiciones actuales del mercado y suficiente para garantizar la adecuada ejecución del objeto contractual.

Los valores consolidados del análisis de costos se presentan a continuación:

DESCRIPCIÓN			UNIDAD DE MEDIDA	CANT	RESULTADO ESTUDIO DE MERCADO
					VALOR DÍA
ÍTEM 1					
CAMIONETA SUV	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA	1	$ 1.189.810,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x4			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 1.900 C.C			
	COLOR	Blanco			
	Con capacidad para 5 pasajeros				
ÍTEM 2					
	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA	1	$ 1.452.500,00

CAMIONETA SUV - HÍBRIDA	MODELO	2020 en adelante				
	TRACCIÓN	4x4				
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida				
	CILINDRAJE	Mínimo 1.900 C.C				
	COLOR	Blanco				
Con capacidad para 5 pasajeros						
ÍTEM 3						
CAMIONETA SUV - ELECTRICA	TIPO	**Camioneta SUV**	DÍA	1	$ 1.535.000,00	
	MODELO	2020 en adelante				
	TRACCIÓN	4x4				
	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica				
	CILINDRAJE	N/A				
	COLOR	Blanco				
Con capacidad para 5 pasajeros						
ÍTEM 4						
CAMIONETA D.C.	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA	1	$ 1.448.950,00	
	MODELO	2020 en adelante				
	TRACCIÓN	4x4				
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina				
	CILINDRAJE	Mínimo 2.390 C.C.				
	COLOR	Blanco				
Con capacidad para 5 pasajeros						
ÍTEM 5						
CAMIONETA D.C. - HÍBRIDA	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA	1	$ 1.505.000,00	
	MODELO	2020 en adelante				
	TRACCIÓN	4x4				
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Hibrida diesel eléctrica				
	CILINDRAJE	Mínimo 1900 c.c				
	COLOR	Blanco				
Con capacidad para 5 pasajeros						
ÍTEM 6						
CAMIONETA D.C. - ELÉCTRICA	TIPO	**Camioneta 4x4 Doble Cabina**	DÍA	1	$ 1.555.000,00	
	MODELO	2020 en adelante				
	TRACCIÓN	4x4				
	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica				
	CILINDRAJE	N/A				
	COLOR	Blanco				
Con capacidad para 5 pasajeros						
ÍTEM 7						
CAMIONETA WAGON	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA	1	$ 1.311.620,00	

	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 1.570 c.c			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 8					
CAMIONETA WAGON -HÍBRIDA	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA	1	$ 1.397.500,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida			
	CILINDRAJE	Mínimo 1.570 c.c			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 9					
CAMIONETA WAGON - ELECTRICA	TIPO	**Camioneta Wagon**	DÍA	1	$ 1.450.000,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x2 y/o 4x4			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica			
	CILINDRAJE	N/A			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 10					
CAMPERO	TIPO	**Campero**	DÍA	1	$ 1.113.722,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x4 o 4x2			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 1.960 c.c			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 11					
CAMPERO - HÍBRIDO	TIPO	**Campero**	DÍA	1	$ 1.192.500,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x4 o 4x2			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Tecnología híbrida			
	CILINDRAJE	Mínimo 1.960 c.c			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 12					
CAMPERO - ELECTRICO	TIPO	**Campero**	DÍA	1	$ 1.242.500,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TRACCIÓN	4x4 o 4x2			

	TIPO DE COMBUSTIBLE	100% eléctrica			
	CILINDRAJE	N/A			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 5 pasajeros					
ÍTEM 13					
MICROBUS	TIPO	**Microbús**	DÍA	1	$ 2.220.500,00
	MODELO	2017 en adelante			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 2.299 c.c			
	COLOR	Blanco			
Con capacidad para 10 a 15 pasajeros					
ÍTEM 14					
BUSETA	TIPO	**Buseta**	DÍA	1	$ 2.288.745,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 3.760 c.c			
	Con capacidad para 20 a 30 pasajeros				
ÍTEM 15					
BUS	TIPO	**Bus**	DÍA	1	$ 3.128.135,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 3.760 c.c			
	Con capacidad para 30 a 40 pasajeros				
ÍTEM 16					
CAMIONETA BLINDADA	TIPO	**Camioneta 4x4 Blindada**	DIA	1	$ 4.458.201,00
	MODELO	2020 en adelante			
	TIPO DE COMBUSTIBLE	Diésel y/o Gasolina			
	CILINDRAJE	Mínimo 2,700 c.c			
	COLOR	No Aplica			
	BLINDAJE	NIVEL II			
	Con capacidad para 7 Pasajeros				
ÍTEM 17					
CHALUPA, LANCHA O BOTE DE MOTOR	CAPACIDAD MÍNIMA: 1200 kilos - CON CAPACIDAD PARA 5 PASAJEROS, FUERA DE LA TRIPULACIÓN		HORA	1	$ 241.250,00
			MEDIA JORNADA (12 HORAS)	1	$ 2.597.500,00
			JORNADA COMPLETA (24 HORAS)	1	$ 4.970.000,00
SUMATORIA DE VALORES UNITARIOS					**$ 36.298.433,00**

Ahora bien, de acuerdo con la necesidad planteada, en la actualidad la Agencia requiere la prestación del servicio por demanda, por lo que se desconocen los trayectos en os que de requerirán los

	servicios; razón por la cual el contrato a suscribir será tipo bolsa y que será pagado de acuerdo con los valores unitarios definidos para la oferta económica; y que de acuerdo con la ejecución del contrato de la vigencia anterior, se estima el presupuesto estimado en la suma de **SIETE MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS MCTE ($7.300.000.000).** Costos por demanda de transporte: El valor total mensual dependerá de la cantidad requerida del servicio. El presente servicio está exento de impuesto a las ventas, de acuerdo con lo establecido en el Estatuto tributario; Artículo 476 – Servicios excluidos del impuesto sobre las ventas: *"Se exceptúan del impuesto los siguientes servicios: (…) 9. El servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo. Igualmente, se exceptúan el transporte de gas e hidrocarburos. (…)".*

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA (Antecedentes - Contrataciones Anteriores)

4.1 Adquisiciones previas de la Entidad: Una vez verificados los archivos de la Agencia Nacional de Tierras, se evidencia que existen procesos de contratación con objeto similar al que se desea contratar, así:

AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS – ANT					
Número y año	**Modalidad de selección**	**Objeto del contrato**	**Valor del contrato**	**Contratista**	**Tipo de contrato y duración**
ANT-SASIE-002-2025	Selección abreviada subasta inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal, con material y equipos a Nivel Nacional	$ 10.951.966.227	CONSORCIO SAS-2025	Prestación de servicios – 294 Días
ANT-SASIE 002-2024	Selección Abreviada Inversa Subasta	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal, con material y equipos a Nivel Nacional.	$6.000.000.000	CONSORCIO ANT COLOMBIA 2024	Suministros – 270 Días
ANT-SASIE-001-2023	Selección Abreviada Inversa Subasta	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal en las Regiones de cobertura de la Entidad y/o donde esto lo requiera.	$3.500.000.000	CONSORCIO ANT 2023	Prestación de Servicios – 9 Meses
ANT-SASIE-001-2022	Selección Abreviada Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal, con material y equipos a Nivel Nacional.	$1.420.000.000	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	Prestación de Servicios – 236 Días
ANT-SASIE 001 DE 2021 - 1502 – 2021	Selección Abreviada Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal en las Regiones de cobertura de la Entidad y/o donde esta lo requiera.	$ 1.220.374.412	CONSORCIO ANT JRUNOA	Prestación de Servicios – 171 Días.

SASI No. 001 – 2020 858 - 2020	Selección Abreviada Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal en las regiones de cobertura de la entidad y/o donde esta lo requiera.	$ 2.200.000.000	CONSORCIO ANT SJ 2020	Prestación de servicios – 282 Días
SASIE NO 002-2019	Selección Abreviada Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal, material y equipos en las regiones de cobertura de la entidad	$81,305,341.41	TRANSPORTES ESPECIALIZADOS JR SAS	Prestación de Servicios – 240 Días
SASIE NO. 002 - 2018	Selección Abreviada Subasta Inversa	Prestar el servicio de transporte público terrestre automotor especial con conductor, disponibilidad 7 x 24, para transporte de personal colaborador, material y equipos en las regiones de cobertura de la entidad y/o donde esta lo requiera.	$777,600,000	UNION TEMPORAL TRANSPORTES ESPECIALES COLOMBI	Prestación de Servicios – 275 Días

De la anterior información, se extrae que, dentro del funcionamiento de la Agencia, son requeridos los servicios del presente proceso y que han sido contratados a través de procesos de Selección Abreviada Subasta Inversa; con respecto a las cuantías, estas han variado en atención tanto a los históricos como a las necesidades de Transporte Especial de la Entidad. Frente al tipo de contrato, se ha llevado a cabo a través de prestación de servicios.

4.2 Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades: Una vez revisado el portal de contrataciones SECOP - www.colombiacompra.gov.co, se encontraron los siguientes procesos de contratación con igual o similar objeto en las siguientes entidades:

ENTIDAD: IGAC Sede Central
Link:
community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10141201&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

Número y año	Modalidad de selección	Objeto del contrato	Valor del contrato	Contratista	Tipo de contrato y duración
SASI-001-2026-SC	Selección abreviada subasta inversa	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR Y FLUVIAL, DE PASAJEROS Y CARGA A NIVEL NACIONAL PARA EL INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI.	$ 11.339.651.602	CONSORCIO GEOMOVILIDAD 2026	Prestación de servicios – 250 Días

ENTIDAD: GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA - SECRETARIA DE EDUCACION
Link:
community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10135538&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

Número y año	Modalidad de selección	Objeto del contrato	Valor del contrato	Contratista	Tipo de contrato y duración

SED-SASI-002-2026	Selección abreviada subasta inversa	PRESTAR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS EN LA ZONA RURAL Y URBANA DEL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA DE ACUERDO CON LOS REQUERIMIENTOS DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEPARTAMENTAL.	$ 715.000.000	GRAN FARALLONES SAS	Prestación de servicios

ENTIDAD: GOBERNACION DEL AMAZONAS
Link:
community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10096051&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

Número y año	Modalidad de selección	Objeto del contrato	Valor del contrato	Contratista	Tipo de contrato y duración
GOB-AMA-SI-0006-2026	Selección abreviada subasta inversa	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA A TODO COSTO	$ 582.624.000	AMAZON XPLORER & TRAVELS S.A.S.	Prestación de servicios – 7 Meses

ENTIDAD: CENAC-VILLAVICENCIO
Link:
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.926707&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

Número y año	Modalidad de selección	Objeto del contrato	Valor del contrato	Contratista	Tipo de contrato y duración
SAMC No 075 DIADQ-CADCO - CENAC VILLAVICENCIO 2019	Selección abreviada menor cuantía	SERVICIO DE TRANSPORTE DE AEREO, TERRESTRE Y FLUVIAL PARA CARGA Y PASAJEROS CON DESTINO AL BATALLON DE SELVA No 51 "GR JOSE MARIA ORTEGA"(BR22), BRIGADA TRIGESIMA PRIMERA, BATALLON DE SELVA Nª52 “JOSE DOLORES SOLANO” Y BATALLÓN DE INFANTERÍA Nª30 “GRAL ALFREDO VÁSQUEZ COBO 2019	$ 350.049.590	PORTES DE COLOMBIA	Suministros – 3 Meses

ENTIDAD: ENTerritorio S.A
Link:
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.349901&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

Número y año	Modalidad de selección	Objeto del contrato	Valor del contrato	Contratista	Tipo de contrato y duración
CPU 008-2018	Contratación régimen	PRESTACIÓN DEL SERVICIO INTEGRAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LAS	$ 7.321.907.900	UNION TEMPORAL OML	Prestación de servicios – 171 Días

	especial (con ofertas)	MODALIDADES TERRESTRE, FLUVIAL, MARÍTIMO, MULTIMODAL A TODO COSTO, PARA EL PERSONAL QUE REALIZARÁ EL CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y DE VIVIENDA – CNPV EN EL TERRITORIO NACIONAL			

Para los procesos anteriormente enunciados, se evidencia que la modalidad de selección utilizada corresponde a Selección Abreviada Subasta Inversa, siendo el tipo de contrato más común Prestación de Servicios. Lo cual evidencia que dentro del funcionamiento de las distintas entidades son requeridos los servicios del presente proceso.

5. ANÁLISIS DE RIESGOS

El riesgo en las adquisiciones se define como los eventos que pueden afectar la realización de la ejecución contractual y cuya ocurrencia no puede ser predicha de manera exacta por las partes involucradas en el Proceso de Contratación; para lo cual es indispensable el manejo del riesgo en el sistema y no solamente el riesgo del equilibrio económico del contrato.

En consecuencia, la administración o el manejo del riesgo debe cubrir desde la planeación hasta la terminación del plazo, la liquidación del contrato, el vencimiento de las garantías de calidad o la disposición final del servicio; y no solamente la tipificación, estimación y asignación del riesgo que pueda alterar el equilibrio económico del contrato.

Por consiguiente, se adjunta en documento anexo la matriz de riesgos planteada para el presente proceso.

6. CONCLUSIONES

Con base en la información recolectada, se definió como metodología para determinar el valor del proceso, aplicar el promedio (media aritmética simple) considerando los precios unitarios cotizados por los proveedores y el costo histórico. Dado lo anterior, se realizó un análisis comparativo, verificando los precios del mercado de cada uno de los servicios requeridos y que soportan el valor estimado de la contratación, reflejando los precios unitarios máximos que por cada tipo de vehículo y embarcación cancelará la Agencia al contratista, compilándolo en un VALOR MÁXIMO UNITARIO sin IVA; sin que, en ningún caso, pueda superarse dicho valor que constituye el presupuesto oficial para cada ítem requerido.

El mencionado servicio está exento de impuesto a las ventas establecido en el numeral 9 del artículo 476 del Estatuto Tributario, que señala los servicios excluidos del impuesto las ventas sobre el servicio de transporte:

> *«El servicio de transporte público, terrestre, fluvial y marítimo de personas en el territorio nacional, y el de transporte público o privado nacional e internacional de carga marítimo, fluvial, terrestre y aéreo. Igualmente, se excluye el transporte de gas e hidrocarburos.»*

Teniendo en cuenta las condiciones del mercado en el análisis, se extraen valores unitarios de cada uno de los vehículos y embarcaciones y de acuerdo con los servicios requeridos se obtendrán los costos finales del servicio; por lo anterior, es procedente señalar que en atención a lo ejecutado en vigencias anteriores y las necesidades actuales de la Agencia para el servicio requerido se establece que el presupuesto oficial estimado es un valor indicativo por monto agotable establecido que asciende a la suma de **SIETE MIL TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS MCTE ($7.300.000.000)**.

Proyectó: Laura Botero – Contratista GIT para la Gestión Contractual.