ANÁLISIS DEL SECTOR

A continuación, se presenta el estudio del sector económico y de los oferentes por parte de la entidad pública conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, para adelantar el proceso de mínima cuantía para la consecuente celebración del contrato que tiene por objeto: ***"PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA EL PERSONAL DE LA COMISARÍA DE FAMILIA Y LA INSPECCIÓN DE POLICÍA DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CON EL FIN DE GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES ORIENTADAS A LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS EN EL ÁMBITO FAMILIAR Y DE LOS DERECHOS CIUDADANOS."***

El referido Decreto 1082 de 2015 dispone en su artículo 2.2.1.1.1.6.1., lo siguiente: "Deber de análisis de las Entidades Estatales. La Entidad Estatal debe hacer. Durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe de dar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso."

ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

División según la economía clásica Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

- Sector primario o sector agropecuario.
- Sector secundario o sector industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.

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

Sector secundario o industrial: Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.

Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación:

Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.

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

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

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos.

El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional. Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización.

1.1. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR ECONÓMICO AL CUAL PERTENECE LA NECESIDAD (*CIIU*, n.d.)

En el documento "Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas Revisión 4 Adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C. (2022) - DANE, Información para todos" el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, señala lo siguiente: "La Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas(*CIIU*, n.d.) es la clasificación internacional de referencia de las actividades productivas. Su objetivo principal es proporcionar un conjunto de categorías de actividades que puedan utilizarse para la recopilación y la presentación de informes estadísticos de acuerdo con esas actividades. (…) Acatando las recomendaciones internacionales proporcionadas por la Comisión de Estadística de Naciones Unidas, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en cabeza de la Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización (DIRPEN), consolida un Sistema de Nomenclaturas y Clasificaciones actualizado, lo cual se evidencia en el desarrollo del proceso de adaptación para Colombia de la CIIU Rev. 4, constituyéndose en una de las herramientas básicas para la producción de las estadísticas oficiales generadas por las entidades pertenecientes al Sistema Estadístico Nacional (SEN). La CIIU Rev. 4 A.C. refleja en su estructura y base conceptual la realidad económica colombiana, partiendo de la versión oficial entregada por Naciones Unidas a la comunidad estadística internacional en 2009. (…)".

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, la economía colombiana se divide en ramas de actividades económicas (clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU)), en las cuales se distribuye todo el Producto Interno Bruto Nacional, siendo ellas las siguientes:

✓ Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca

✓ Explotación de minas y canteras

✓ Industrias manufactureras

✓ Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado (Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental)

✓ Construcción

✓ Comercio al por mayor y al por menor (Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida).

✓ Información y comunicaciones

✓ Actividades financieras y de seguros

✓ Actividades inmobiliarias

✓ Actividades profesionales, científicas y técnicas (Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo)

✓ Administración pública, defensa, educación y salud (Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales).

✓ Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras

✓ actividades de servicios (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).

El presente estudio del sector se enfoca en el análisis de las actividades definidas por los códigos CIIU v.4 (*CIIU*, n.d.)

- 4921 Transporte de pasajeros

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

Esta clase incluye:

• El transporte terrestre de pasajeros por sistemas de transporte urbanos y suburbanos, que abarca transporte colectivo (buses, microbuses y busetas), individual (taxis), y los sistemas de transporte masivo a través de operadores (articulados), y la integración de estas líneas con servicios conexos como metrocable.

• El transporte también se realiza en origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.

• Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados), chiva turística y transporte escolar.

• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción humana como los bicitaxis.

• El transporte de pasajeros en vehículos de tracción animal como los carruajes turísticos.

• El alquiler o el arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Esta clase excluye:

• El transporte de pasajeros por ferrocarril interurbano. Se incluye en la clase 4911 «Transporte férreo de pasajeros».

ASPECTO ECONÓMICO

El transporte tiene un impacto significativo sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial, es el medio que permite el acceso de la población en áreas remotas a los servicios sociales, así mismo, es un dinamizador del desarrollo económico local, nacional, e internacional.

Es así como en las últimas décadas, el concepto de transporte ha evolucionado a conceptos más amplios como el de la logística, que involucran a la infraestructura, integra los servicios que se prestan a través de ella y planifica los flujos de personas y bienes que la transitan. El sector del transporte en general dinamiza otros sectores y es un gran generador de empleo, facilitando el comercio local, nacional e internacional y el intercambio cultural a través del turismo.

Importancia del sector: Una parte esencial de la integración nacional e internacional y el incremento de la competitividad colombiana es el sector transporte. De esta manera, se viene evidenciando una transformación dentro de este sector, marcada e impulsada por el crecimiento de la población urbana.

En la actualidad la competitividad de un país se fundamenta en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas, en su capital humano, su tecnología y sobre todo en la infraestructura vial del país. En la segunda década del siglo XX, Colombia registraba en materia de transporte e infraestructura de carreteras, uno de los sistemas más atrasados en todo el continente latinoamericano; solo hasta la década del sesenta y posteriormente al inicio de la década de los noventa con la ley marco del comercio exterior (Ley 7 de enero de 1991) se le dio un viraje al país con la visión puesta en los mercados internacionales que dio origen a la apertura económica.

Dicha apertura trajo consigo un nuevo reto para los empresarios (entre ellos los del sector transporte) y para el Estado porque establece los criterios y objetivos generales de política y comercio exterior. La competitividad y la expansión de los negocios internacionales están limitados por deficiencias en la infraestructura vial y los servicios de transporte, cuya solución es pieza clave de la política de internacionalización e integración económica.

Según el documento Conpes 3547, Política Nacional Logística, el sistema logístico nacional será el encargado de apoyar la generación de alto valor agregado de bienes, a través de la optimización de la estructura de costos de la distribución física de los mismos, mediante el uso eficiente de la capacidad instalada de la infraestructura de transporte y logística, con una oferta de servicios en términos de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que equilibre la creciente demanda productiva del país, haciéndola más competitiva en mercados nacionales y en la economía global.

El transporte vehicular es el vínculo físico que permite el suministro de materias primas y mano de obra al aparato productivo, así como el movimiento de estas mercancías resultantes y sus compradores a los centros de comercio. Permite la unión de personas integrantes de una sociedad con otras personas, y les da acceso a estas para llegar a sus necesidades básicas tales como alimentación, salud, trabajo, recreación; en este caso puntual de la categoría de Naciones Unidas UNSPSC 78111800 está principalmente representado en la necesidad de transportar el personal de la comisaría de familia con el fin de garantizar el cumplimiento de sus funciones orientadas a la protección de los derechos en el ámbito familiar y la inspección de policía garantizando la seguridad y la convivencia ciudadana del municipio de Subachoque.

Tipos de intermediarios:

Dentro de la cadena de prestación del servicio de transporte terrestre especial pueden intervenir diversos actores que facilitan la contratación y ejecución del servicio, entre los cuales se encuentran:

1. **Empresas habilitadas de transporte especial**
   Son las organizaciones autorizadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial. Constituyen el principal proveedor del servicio y pueden operar con vehículos propios o vinculados.

2. **Propietarios o afiliados de vehículos**
   Corresponden a personas naturales o jurídicas propietarias de vehículos afiliados a empresas de transporte especial. Aunque participan en la operación, la contratación con entidades públicas generalmente se realiza a través de la empresa habilitada.

3. **Operadores logísticos de transporte**
   Son empresas que coordinan y gestionan servicios de movilidad para entidades públicas o privadas, articulando la disponibilidad de vehículos y conductores para atender requerimientos específicos.

4. **Agencias o centrales de servicios empresariales**
   Algunas empresas actúan como coordinadoras de servicios de transporte mediante convenios con varias empresas transportadoras, facilitando la programación y asignación de vehículos según la demanda del cliente.

5. **Plataformas tecnológicas de gestión de transporte**
   Existen herramientas tecnológicas que permiten la administración, monitoreo y programación de servicios de transporte. Sin embargo, para la contratación estatal del servicio público de transporte especial, la prestación debe realizarse por empresas debidamente habilitadas conforme a la normatividad vigente.



Clasificación de bienes y servicios

El objeto del presente proceso de contratación se encuentra dentro del sector de comercio al por mayor y al por menor y está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC):

Clasificación UNSPSC	Bien o Servicio
78111800	**Transporte de Pasajeros por Carretera**

Gremios y asociaciones que participan en el sector

Los gremios y asociaciones del sector transporte buscan consolidar el desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora.

En Colombia se encuentran agremiadas las empresas relacionadas con el servicio de transporte especial, entre otras en las siguientes asociaciones:

COLFECAR, Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera: la federación busca la consolidación del desarrollo industrial y empresarial en el ejercicio de la actividad transportadora en Colombia.

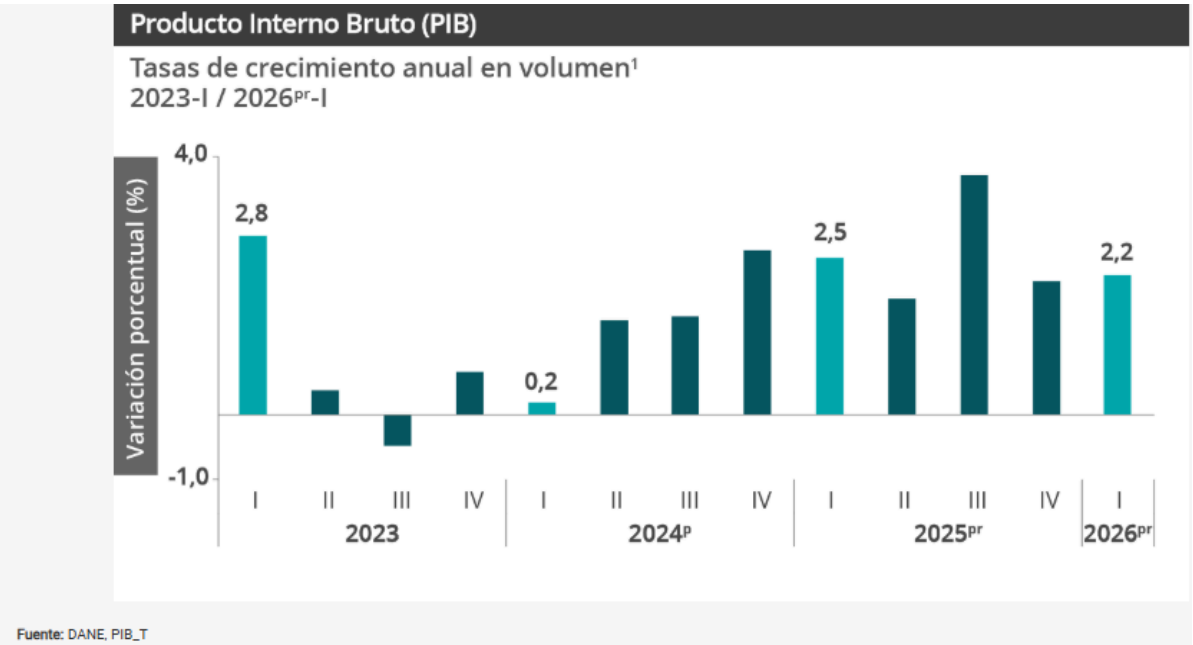
ANDI, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia: es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros.

ACC, Asociación Colombiana de Camioneros: es una agremiación sin ánimo de lucro de carácter nacional que busca proteger los derechos de los camioneros tradicionales ya sean propietarios o conductores; ha participado en la elaboración de la normatividad vigente en materia de transporte asumiendo su responsabilidad para con los agremiados y el país.

ATC, Asociación de Transportadores de Carga: agremiación que vela por los intereses de los propietarios, conductores y empresas de transporte de carga en Colombia.

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

PARTICIPACIÓN DEL PIB (*PIB Información Técnica*, n.d.)



En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,7% (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 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 2,9% (contribuye 0,3 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 0,6%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Industrias manufactureras crece 2,3%.

• Actividades financieras y de seguros crece 2,2%.

• 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 1,4%.

VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2026pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026pr-I / 2025pr-I	2026pr-I / 2025pr-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-1,4	-0,5
Explotación de minas y canteras	-0,1	0,8
Industrias manufactureras	2,9	2,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,6	0,3
Construcción	-5,4	-4,6
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,9	0,2
Información y comunicaciones	1,3	1,1
Actividades financieras y de seguros	2,8	2,2
Actividades inmobiliarias	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	2,2	0,5
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	5,7	1,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	3,2	1,4
Valor agregado bruto	**2,2**	**0,6**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,9	0,9
Producto Interno Bruto	**2,2**	**0,6**

Fuente: DANE, PIB_T

Comercio al por mayor y al por menor

En el primer trimestre de 2026pr, 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 2,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 6,0%.

• Transporte y almacenamiento crece 0,7%.

• Alojamiento y servicios de comida decrece 1,8%.

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

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,7%.

• Transporte y almacenamiento crece 0,9%.

• Alojamiento y servicios de comida crece 0,4%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Primer trimestre 2026pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026pr-I / 2025pr-I	2026pr-I / 2025pr-IV
Comercio al por mayor y al por menor[3]	6,0	0,7
Transporte y almacenamiento	0,7	0,9
Alojamiento y servicios de comida	-1,8	0,4
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**2,9**	**0,2**

Fuente: DANE,PIB_T

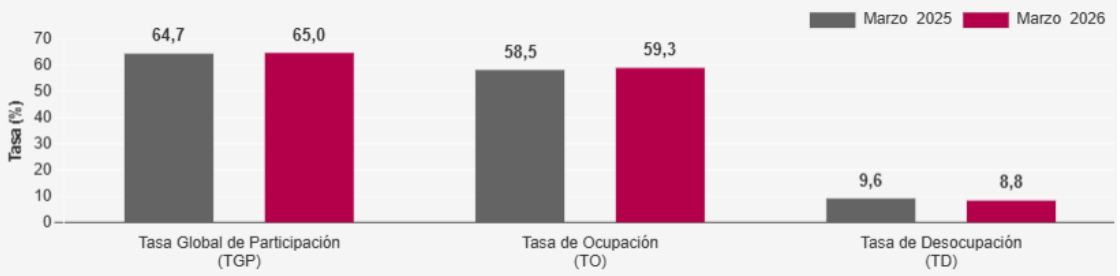
Empleo que genera el sector (*Principales Indicadores Del Mercado Laboral*, n.d.)

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.

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total nacional
Marzo (2025-2026)



Fuente: DANE, GEIH

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.

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total nacional
Marzo (2025 - 2026)

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

Fuente: DANE, GEIH.

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

porcentuales) y Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ (0,5 puntos porcentuales).

INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (abril)

IPC	Abril					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,66	**0,78**	3,30	**3,87**	5,16	**5,68**

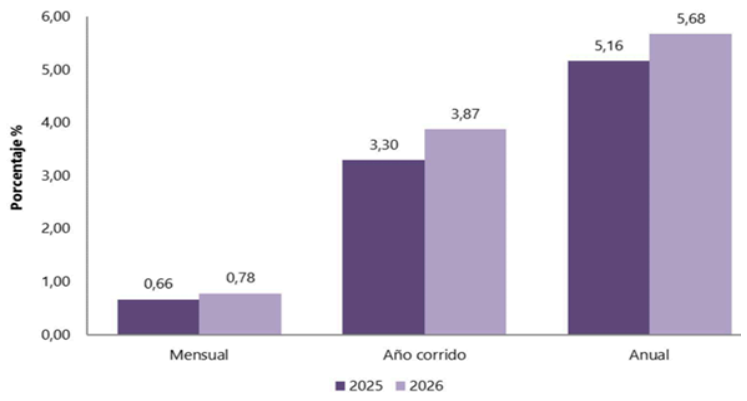
Fuente: DANE, IPC

En abril de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,78%, la variación año corrido fue 3,87% y la anual 5,68%.

En abril de 2026 la variación anual del IPC fue 5,68%, es decir, 0,52 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,16%.

El comportamiento mensual del IPC total en abril de 2026 (0,78%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,51%) y Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (1,06%).

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Abril 2025 - 2026



Fuente: DANE, IPC.

En el mes de abril de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con marzo de 2026, tres divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,51%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (1,06%) y por último, Transporte (0,81%). Por debajo se ubicaron: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,70%), Salud (0,70%), Bienes y servicios diversos (0,63%), Recreación y cultura (0,58%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,54%), Prendas de vestir y calzado (0,45%), Restaurantes y hoteles (0,34%), Educación (0,07%) y por último, Información y comunicación (-0,05%).

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

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,10	0,21	1,51	0,29
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,53	0,02	1,06	0,04
Transporte	12,93	0,49	0,07	0,81	0,11
TOTAL	100,00	0,66	0,66	0,78	0,78
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,74	0,23	0,70	0,22
Salud	1,71	0,38	0,01	0,70	0,01
Bienes y servicios diversos	5,36	0,61	0,03	0,63	0,03
Recreación y cultura	3,79	0,45	0,01	0,58	0,02
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,38	0,01	0,54	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,40	0,01	0,45	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,63	0,07	0,34	0,04
Educación	4,41	0,03	0,00	0,07	0,00
Información y comunicación	4,33	-0,19	0,00	-0,05	0,00

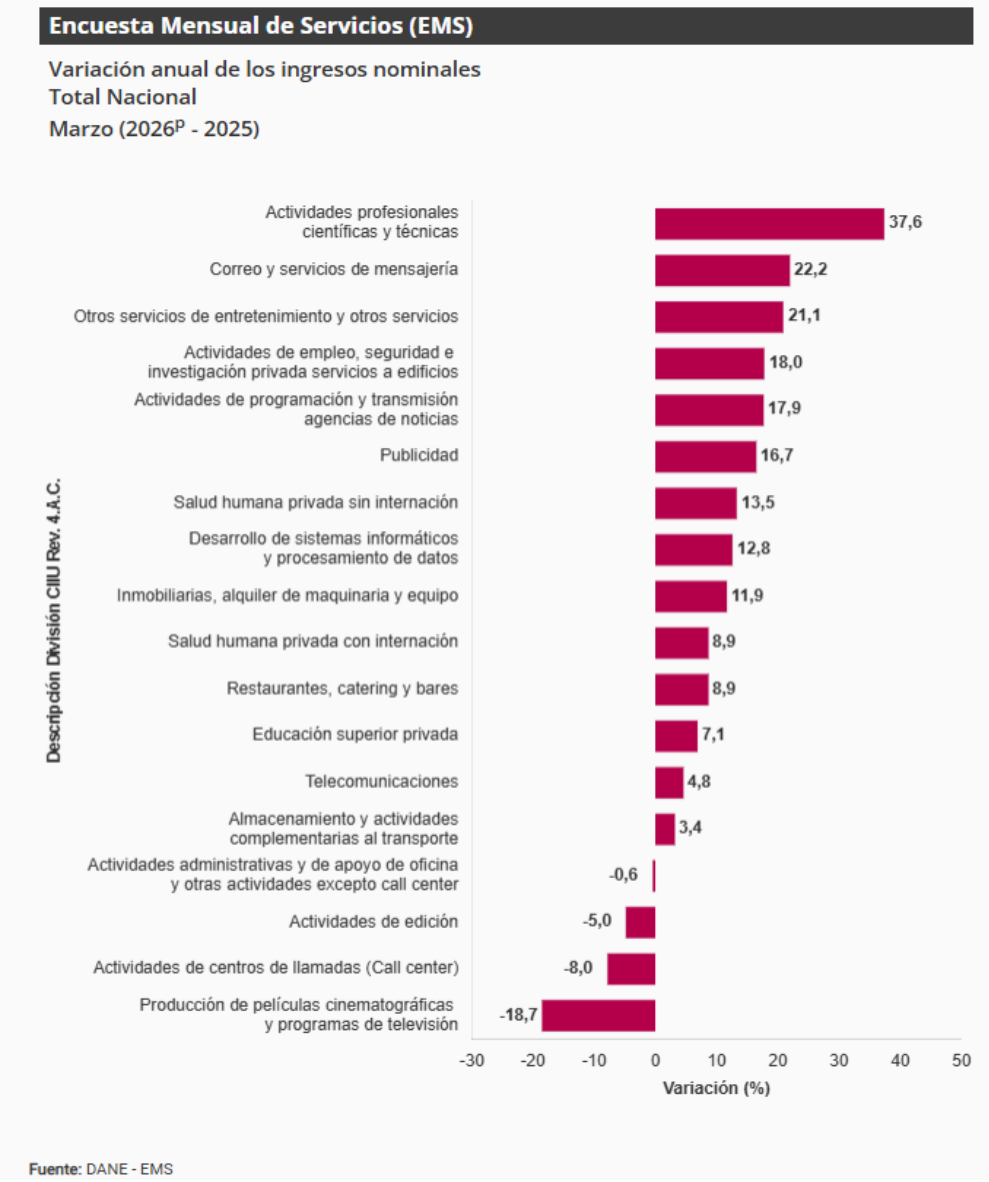
Fuente: DANE, IPC

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,78%), se ubicaron en las divisiones de: Alimentos y bebidas no alcohólicas, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Transporte y Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar, las cuales aportaron 0,65 puntos porcentuales a la variación total.

Encuesta Mensual de Servicios (EMS)

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

En marzo de 2026, catorce de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación negativa en el personal ocupado total, en comparación con marzo de 2025.



INFLACIÓN

En diciembre la inflación fue de 0,27%, siendo el diciembre más bajo en los últimos 5 años. Con ello la inflación de todo 2025 fue de 5,10%, bajando con respecto a la de 2024 que fue de 5,20%.

Estos resultados estuvieron por debajo de lo esperado por el mercado, que preveía una inflación del 0,35% para el mes y al 5,19% para el anual .

El buen resultado del mes se debe a la deflación de los Alimentos (-0,11%), cuyos precios cayeron por tercer mes consecutivo, aunque con menos fuerza que en los dos meses

previos. Adicionalmente, está el rubro de Vivienda (alojamiento y servicios) que se desaceleró debido a las deflaciones en los servicios de electricidad, gas, agua y recogida de basuras. Pese a lo anterior, los rubros relacionados con la temporada de vacaciones estuvieron al alza, especialmente los asociados a las comidas fuera del hogar y a la recreación y cultura.

Por otro lado, la baja de la inflación de 2025 se debe al rubro de Vivienda, que fue el grupo de mayor desaceleración de la inflación, pasando de 6,96% en 2024 a 4,76% en 2025 debido a la deflación de la electricidad (-2,53%) y a la desaceleración en los arriendos. De manera contraria, lo largo del año, la inflación estuvo presionada por los alimentos, que pese a haber cedido en el último trimestre, cerraron con un resultado de 5,07%, subiendo frente a 2024 (3,31%). La aceleración de los alimentos en 2025, se explica por los procesados, especialmente por la carne de res y el café, mientras que los perecederos fueron volátiles, pero con una tendencia a la baja.

Dado lo anterior, se tiene que la inflación básica (sin alimentos ni regulados) también bajó en 2025, llegando a 5,02%. Por componentes, se tiene que la inflación de los bienes (sin alimentos ni regulados) fue baja ´pero creciente, llegando a 2,61%, mientras que la de los servicios (sin alimentos ni regulados) fue alta, pero de tendencia decreciente, cerrando 2025 en 5,93%. Lo mismo sucedió con los regulados, cuya inflación también fue alta, pero se redujo en el año a 5,40%, después de haber cerrado el año anterior en 7,31%.

El descenso de la inflación de 2025 favoreció más a los hogares pobres y a los hogares vulnerables, cuya inflación fue de 4,97%, mientras que afectó más a los hogares de ingresos altos, que enfrentaron un incremento en precios de 5,17%.

Pese a la baja de 2025, la inflación de Colombia sigue superando a la de los países pares. Al respecto, el 5,10% logrado por Colombia se ubicó por encima de la de Brasil que fue de 4,5% a noviembre, así como de las de México, Chile o Perú, que fueron de 3,7%, 3,5% y 1,5% (Lima), en su mismo orden.

SALARIO MÍNIMO

Mediante los Decretos 1469 y 1470 de 2025, el 29 de diciembre de 2025, el presidente de Colombia anunció el aumento del salario mínimo legal mensual vigente (SMLMV) y del auxilio de transporte; dicho decreto quedó en suspensión provisional el12 de febrero de 2026 por la Sección Segunda, Subsección A, de Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, posteriormente, mediante decreto 0159 del 19 de febrero de 2026, se fija transitoriamente el salario mínimo mensual legal del año 2026.

A partir del 1 de enero de 2026, el SMLMV es COP$1.750.905, lo que representa un incremento del 23% en comparación con el salario mínimo establecido para 2025; por su parte, el auxilio de transporte para 2026 se fijó en COP$249.095 lo que representa un incremento de 24,5% con respecto al 2025.

El gobierno Nacional tomó esta decisión debidamente motivado con fundamento en los parámetros constitucionales, legales, económicos y sociales aplicables, así como en una ponderación integral de la inflación observada, la productividad, el desempeño económico, la contribución de los salarios al ingreso nacional y la necesidad de avanzar progresivamente en la garantía de una remuneración mínima, vital y móvil; con respecto al auxilio de transporte, la decisión fue atendiendo a la evolución de los costos efectivos de transporte y la necesidad de preservar su función compensatoria.

El gobierno nacional, en el decreto 0159 del 19 de febrero de 2026 menciona: "el incremento de la fijación salarial adoptado en el presente decreto atiende a la necesidad de preservar la suficiencia material del ingreso laboral frente a la evolución de variables como la inflación, la productividad, la contribución de salarios al ingreso nacional, el crecimiento económico, la canasta vital, la conformación de miembros por hogar y el comportamiento general de la economía, en armonía con los principios de justicia social y progresividad de los derechos laborales".

Gráfico 4. Evolución del salario mínimo en Colombia 2021-2026. Cifras en miles de pesos



Barreras de entrada de nuevos actores al mercado, incluyendo restricciones normativas, costos de inversión y economías de escala.

El mercado de prestación del servicio de transporte terrestre especial presenta diversas barreras de entrada que limitan la participación de nuevos oferentes, derivadas

principalmente de requisitos regulatorios, inversiones iniciales significativas y condiciones operativas propias del sector.

1. Restricciones normativas

La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial en Colombia es una actividad regulada y supervisada por las autoridades competentes, lo que exige el cumplimiento de requisitos legales para su operación. Entre las principales exigencias se encuentran:

- Obtención de la habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte.
- Cumplimiento de las condiciones establecidas para la vinculación y operación del parque automotor.
- Contratación de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.
- Implementación de planes estratégicos de seguridad vial.
- Cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social para conductores y personal operativo.
- Mantenimiento de registros, controles operativos y documentación exigida por la normatividad vigente.

Estas obligaciones representan una barrera importante para nuevos participantes debido al tiempo, los trámites y los costos asociados a su cumplimiento.

2. Costos de inversión inicial

El ingreso al mercado requiere inversiones significativas para garantizar una operación adecuada y conforme a la normativa. Entre los principales costos se encuentran:

- Adquisición o vinculación de vehículos aptos para la prestación del servicio.
- Pago de seguros obligatorios y pólizas de responsabilidad civil.
- Implementación de sistemas de seguimiento, control y gestión operativa.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de la flota.
- Costos administrativos, financieros y de personal.
- Gastos asociados a la habilitación y sostenimiento de la operación.

Estas inversiones generan una barrera económica que limita la entrada de nuevos competidores con menor capacidad financiera.

3. Economías de escala

Las empresas que cuentan con una flota consolidada y una trayectoria significativa en el mercado logran optimizar sus costos operativos mediante economías de escala, obteniendo ventajas competitivas tales como:

- Menores costos de mantenimiento por volumen.
- Mayor capacidad de negociación con proveedores de combustible, seguros y repuestos.
- Mejor aprovechamiento de la capacidad instalada.
- Distribución de costos administrativos entre un mayor número de servicios prestados.
- Disponibilidad inmediata de vehículos de respaldo para garantizar continuidad operativa.

Estas ventajas permiten a las empresas establecidas ofrecer condiciones más competitivas frente a nuevos participantes, constituyendo una barrera adicional para el ingreso de actores al mercado.

MARCO REGULATORIO

El transporte terrestre está regulado principalmente por normas de tránsito, transporte y seguridad vial, que buscan garantizar la integridad de los pasajeros.

Normas principales

Ley 336 de 1996 — Estatuto General de Transporte

Establece principios y criterios que regulan todos los modos de transporte (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre).

Define qué es transporte público vs. transporte privado, obliga a que los operadores obtengan habilitación, que los vehículos cumplan con requisitos técnicos, de seguridad, comodidad, accesibilidad, etc.

Ley 769 de 2002 — Código Nacional de Tránsito Terrestre

Define normas de tránsito, responsabilidades de conductores, propietarios de vehículos, autoridades de tránsito.

Regula condiciones técnico-mecánicas de vehículos, emisiones contaminantes, requisitos para licencia, señales, normas de carga, etc.

Decreto 1079 de 2015 — Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte

Consolida y reglamenta muchas de las disposiciones del sector transporte, incluyendo el terrestre automotor.

Contiene las normas para el Servicio Especial de Transporte Terrestre Automotor — transporte escolar, transporte de empleados, transporte ocasional, etc. Cancillería

Decreto 348 de 2015 — relacionado con habilitación, autorización y regulación de vehículos del servicio especial. (Forma parte de las normas dentro del Decreto 1079).

Normas técnicas para diagnóstico automotor, condiciones de emisiones, revisión técnico-mecánica. (Relacionado con la Ley 769 y decretos reglamentarios)

ASPECTO LEGAL

El marco legal del presente proceso de mínima cuantía y del contrato que se derive de su adjudicación, está conformado por la Constitución Política, las Leyes de la República de Colombia y en especial por las siguientes disposiciones:

a) Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 734 de 2012, Decreto 1082 de 2015

b) Disposiciones de los Códigos Civil, de Comercio y Sustantivo del Trabajo, la invitación pública, aclaraciones, adendas, formatos y anexos.

c) Las demás normas concordantes con la materia, que rijan o lleguen a regir los aspectos del proceso de Minima Cuantia.

d) Las normas vigentes que resulten pertinentes de acuerdo con la Ley Colombiana se presumen conocidas por todos los proponentes. En caso de contradicciones entre la invitación pública y la Ley, primará lo establecido en la Ley y demás normas legales.

ESTATUTO TRIBUTARIO

- Impuesto sobre las ventas: En Colombia, el servicio de transporte terrestre de pasajeros está excluido de IVA, según lo establecido por el Estatuto Tributario y otras leyes fiscales.
- Retención en la fuente: En materia de renta las están gravadas y son objeto de retención si quien efectúa el pago o abono en cuenta es agente retenedor, hay que tener presente que de conformidad con el artículo 368 del Estatuto Tributario todas las personas jurídicas son agentes retenedoras. Las obligaciones del agente retenedor están señaladas a partir del artículo 375 del Estatuto Tributario y específicamente con respecto a la certificación que debe expedir por conceptos diferentes a la retención por salarios, está contemplada en el artículo 381.

- Impuesto de Industria y Comercio El impuesto de industria y comercio –ICA–debe pagarse en el municipio en donde se ejerce la actividad gravada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 195 del Decreto Ley 1333 de 1986, según el cual el impuesto de industria y comercio recaerá en cuanto a materia imponible sobre las actividades comerciales, industriales y de servicio que se realicen en las respectivas jurisdicciones municipales, directa o indirectamente, por personas naturales, jurídicas o por sociedades de hecho, ya sea que se cumplan en forma permanente u ocasional en inmuebles determinados con o sin establecimiento de comercio. Según lo consagrado en el numeral 3 del artículo 343 de la Ley 1819 de 2016, en las actividades de servicios el ingreso se entenderá percibido en el lugar donde se ejecute la prestación del mismo; salvo en casos como actividades de transporte, el ingreso será percibido en el municipio o distrito desde donde se despache la mercancía, bien o persona.
- Estampillas, tasas y contribuciones: Están reguladas por el Acuerdo Municipal del municipio de Subachoque, el hecho generador, la base de retención y los porcentajes a aplicar.

Normas Ambientales y de Sostenibilidad

La prestación del servicio de transporte terrestre para el personal de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía del Municipio de Subachoque debe desarrollarse en cumplimiento de las disposiciones ambientales vigentes, garantizando que la operación del servicio contribuya a la protección del medio ambiente y al uso responsable de los recursos naturales. Lo anterior cobra especial importancia debido a que las actividades de transporte generan impactos ambientales asociados al consumo de combustibles, las emisiones atmosféricas y la generación de residuos derivados del mantenimiento vehicular.

En Colombia, el sector transporte se encuentra regulado por un conjunto de normas orientadas a la protección ambiental, entre las que se destacan la Constitución Política de Colombia, que consagra el derecho colectivo a gozar de un ambiente sano; la Ley 99 de 1993, mediante la cual se creó el Sistema Nacional Ambiental (SINA); la Ley 105 de 1993, que incorpora criterios de sostenibilidad en la actividad transportadora; y la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, junto con las disposiciones que regulan la revisión técnico-mecánica y el control de emisiones contaminantes de los vehículos.

La ejecución del contrato implica la utilización permanente de vehículos automotores para el desplazamiento del personal institucional dentro del área urbana y rural del municipio, situación que puede generar emisiones de gases contaminantes, consumo de combustibles fósiles y producción de residuos como aceites usados, filtros, baterías y llantas al finalizar su

vida útil. Por esta razón, resulta necesario que los prestadores del servicio implementen prácticas que permitan minimizar dichos impactos y garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental aplicable.

En este sentido, las empresas que participen en el proceso deberán asegurar que los vehículos destinados a la ejecución contractual cuenten con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, mantengan adecuados programas de mantenimiento preventivo y correctivo, y cumplan con las disposiciones relacionadas con la gestión integral de residuos generados por la actividad automotriz. Asimismo, es recomendable fomentar prácticas de conducción eficiente que contribuyan a optimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones generadas durante la operación del servicio.

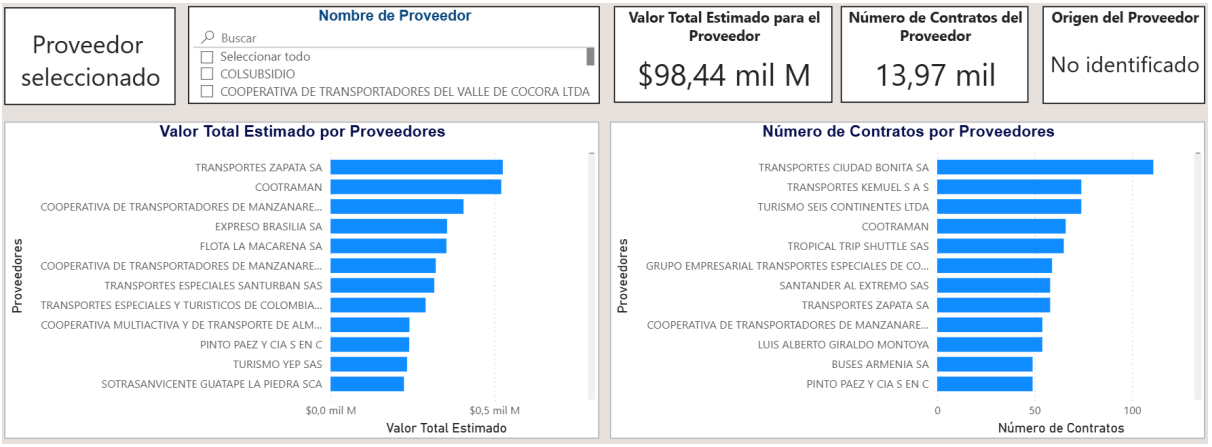
De acuerdo con lo anterior, se concluye que el mercado de transporte terrestre especial cuenta con mecanismos y obligaciones normativas orientadas a la protección ambiental, permitiendo que la prestación del servicio requerido por el Municipio de Subachoque se desarrolle bajo criterios de sostenibilidad, eficiencia operativa y responsabilidad ambiental, en concordancia con las políticas públicas de preservación y protección de los recursos naturales.

MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

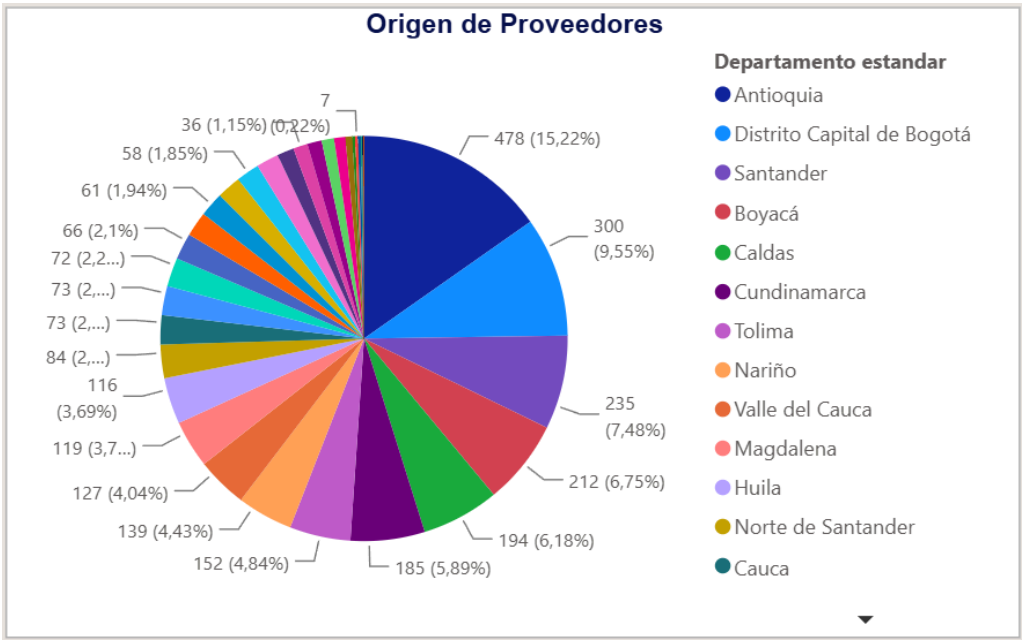
Empleando los códigos de Naciones Unidas, se encuentra en la herramienta de análisis de la demanda del Modelo de Abastecimiento Estratégico, los siguientes datos, desde el año 2021 a 30 de abr de 2026, filtrando por el Departamento de Cundinamarca y el valor contratado hasta $ 20 Millones

- El valor total de los contratos ha sido de: $ 98.435.311.147
- El Total de contratos ha sido: 13.971

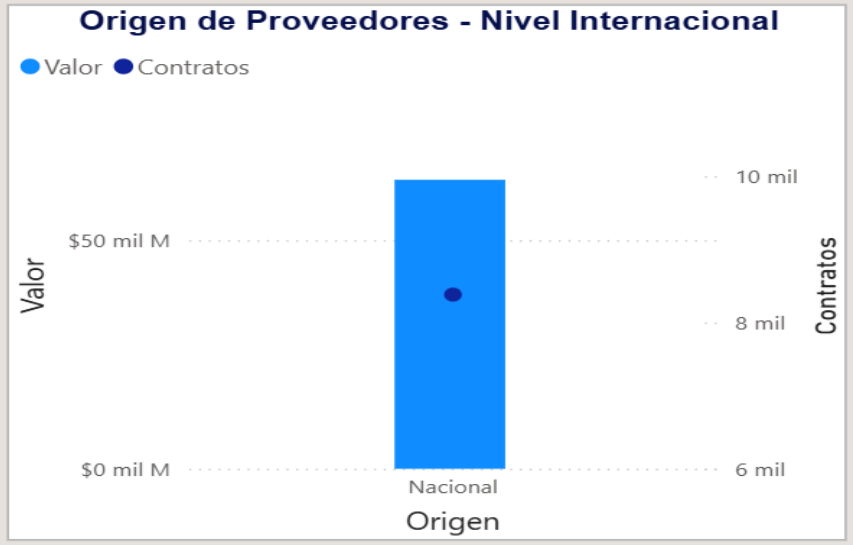


Fuente: Herramienta de análisis de la demanda – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente)

De igual forma al verificar el origen de los proveedores se evidencia que existe una amplia gama de empresas que se encargan de proveer los bienes y servicios objeto de la presente contratación en Cundinamarca y Bogotá D.C.



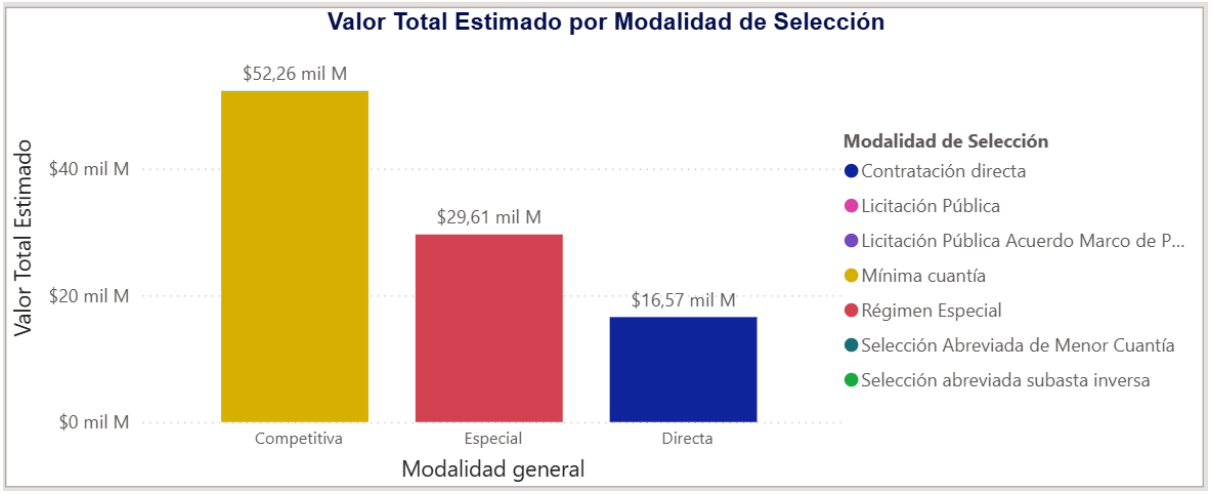
La gráfica muestra que la totalidad de los contratos y del valor contratado se concentra en proveedores nacionales, con aproximadamente $50 mil mill y cerca de 10 mil contratos, mientras que la participación de proveedores extranjeros es nula. Esto indica que la contratación se realiza a nivel nacional.



Adicionalmente, en lo que respecta a los últimos cinco (5) años se presenta las siguientes cifras discriminadas por el código UNSPSC:

Año	2021			2022			2023			2024			2025			2026		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7811 - Transporte de pasajeros	4072	$25.034.900.167	25,43%	3609	$26.195.061.035	26,61%	2110	$15.814.582.989	16,07%	2023	$14.520.528.070	14,75%	1720	$12.830.271.629	13,03%	437	$4.039.967.257	4,10%
Total	4072	$25.034.900.167	25,43%	3609	$26.195.061.035	26,61%	2110	$15.814.582.989	16,07%	2023	$14.520.528.070	14,75%	1720	$12.830.271.629	13,03%	437	$4.039.967.257	4,10%

Así mismo se puede observar que este tipo de contratos bajo las siguientes modalidades de contratación:



Fuente: Herramienta de análisis de la demanda – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente)

ANÁLISIS DE LA OFERTA

Análisis de la oferta

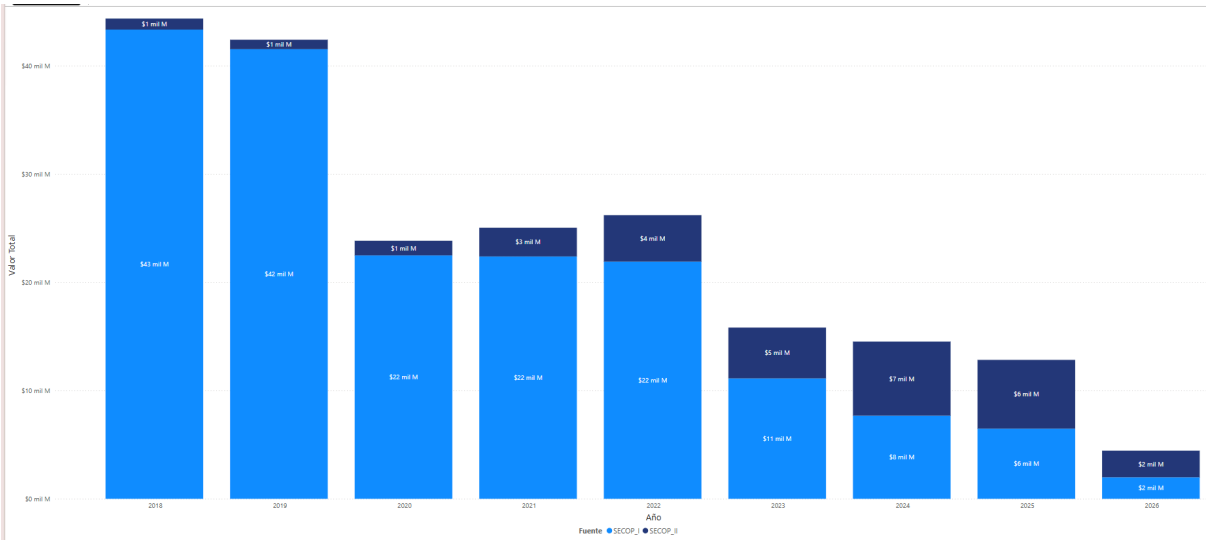
¿Quién vende?

3.1.1. Herramienta de análisis de oferta – Modelo de Abastecimiento Estratégico (Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente). Empleando los códigos de Naciones Unidas, se encuentra en la herramienta de análisis de la oferta de Modelo de Abastecimiento Estratégico, los siguientes datos, desde el año 2021 a 30 de abril 2026 filtrando por el Departamento de Cundinamarca:

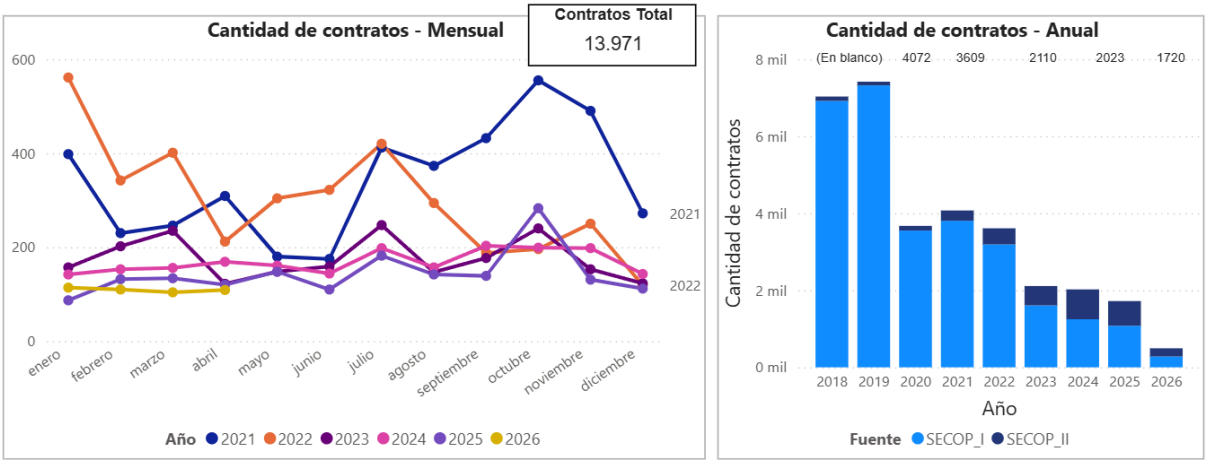
- El valor total de los contratos ha sido de: $ 98.435.311.147
- El Total de contratos ha sido: 13.971

Para realizar la consulta en la base de datos del Modelo de Abastecimiento Estratégico se tuvo en cuenta la manera como otras entidades han adquirido servicios y elementos de la misma clase codificados según el clasificador de bienes y servicios UNSPSC durante la vigencia 2021 a 30 de abr 2026 y que suscribieron contratos con empresa del departamento de Cundinamarca.

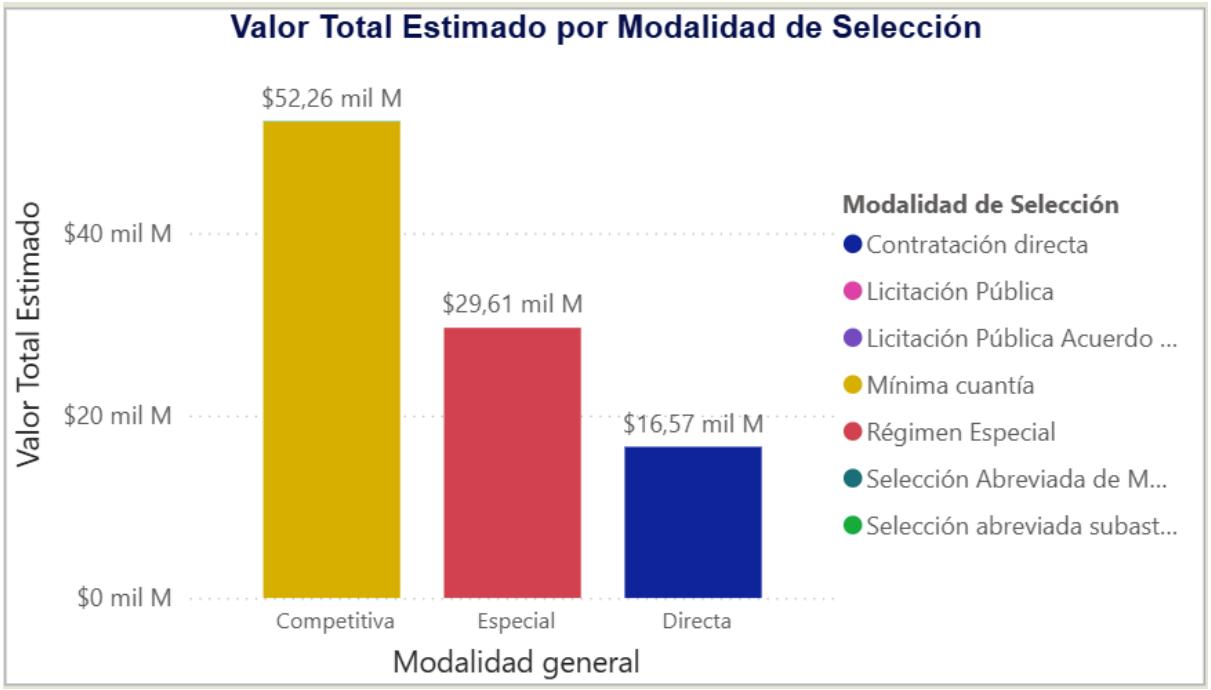
Gasto anual de los últimos 5 años



Cantidad de contratos suscritos en los últimos años



Frente a la modalidad de selección usada por las entidades se evidencia que una de las modalidades más utilizadas corresponde a la contratación de mínima cuantía por la suma de 52,26 mil M, tal y como se evidencia en la siguiente gráfica.



A continuación se muestran algunos de los proveedores que participan en los procesos de selección relacionados con el código UNSPSC objeto de estudio

Entidad	Valor Total Estimado	Número de Contratos
DEPARTAMENTO DE SANTANDER	$2.361.156.733	175
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAMANÁ	$2.231.978.202	278
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE MARQUETALIA	$1.989.729.522	239
OPERADORA DISTRITAL DE TRANSPORTE SAS	$1.420.486.696	293
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE PENSILVANIA	$973.148.557	120
ALEJANDRO PROSPERO REVEREND ESE	$955.152.741	131
Jardín Botánico José Celestino Mutis	$915.995.906	61
MUNICIPIO DE VICTORIA	$791.675.612	66
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE VICTORIA	$689.003.274	91
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE FILADELFIA	$671.643.557	134
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE NORCASIA	$651.492.000	63
MUNICIPIO DE VITERBO	$538.719.763	59
BOLÍVAR CÁMARA DE COMERCIO DE CARTAGENA	$526.115.312	177
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE EL TAMBO	$484.494.799	36
TOLIMA ALCALDÍA MUNICIPIO DE SANTA ISABEL	$475.292.377	41
VALLE DEL CAUCA ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN PEDRO	$473.311.403	39
SANTANDER CAMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA	$440.930.472	484
CALDAS INSTITUCIÓN EDUCATIVA LA CABAÑA MANIZALES	$428.499.600	111
TOLIMA ALCALDÍA MUNICIPIO DE RONCESVALLES	$418.333.445	48
MUNICIPIO DE PUERTO TRIUNFO	$413.878.218	47
ANTIOQUIA ALCALDÍA MUNICIPIO DE MONTEBELLO	$412.288.000	41
ANTIOQUIA ALCALDÍA MUNICIPIO DE SANTA BÁRBARA	$381.816.758	32
INDERHUILA	$377.065.036	31
ANTIOQUIA ESE HOSPITAL SAN VICENTE DE PAÚL REMEDIOS	$363.963.583	68
MUNICIPIO DE CAROLINA DEL PRINCIPE	$353.744.024	25
TOLIMA ALCALDÍA MUNICIPIO DE HERVEO	$353.157.400	37
CESAR ESE HOSPITAL SAN MARTÍN ASTREA	$347.750.000	66
CHOCÓ ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DEL PALMAR	$343.796.900	34

Entidad	Valor Total Estimado	Número de Contratos
MUNICIPIO DE MARQUETALIA	$321.776.381	19
NARIÑO ESE CENTRO DE SALUD SAN JUAN BAUTISTA TAMINANGO	$305.028.551	72
CALDAS CENTRO EDUCATIVO GRANADA MANIZALES	$302.625.500	62
ANTIOQUIA ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUERTO NARE	$301.680.997	39
ANTIOQUIA UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA	$292.662.280	39
ALCALDIA MUNICIPIO DE CAJICA	$292.622.000	20
CALDAS INSTITUCION EDUCATIVA RURAL RAFAEL POMBO VEREDA LA GARRUCHA MANIZALES	$278.576.263	54
NORTE DE SANTANDER ALCALDÍA MUNICIPIO DE CHINACOTA	$277.669.165	25
CALDAS INSTITUCIÓN EDUCATIVA RURAL LA TRINIDAD MANIZALES	$275.912.232	50
INDERCAS	$269.120.308	22
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE IMUES	$269.010.000	27
MUNICIPIO DE PENSILVANIA	$266.917.810	26
LA GUAJIRA ESE HOSPITAL ARMANDO PABON LOPEZ	$265.400.000	24
CALDAS INSTITUCIÓN EDUCATIVA RURAL JOSÉ ANTONIO GALÁN	$260.373.012	46
CALDAS ALCALDÍA MUNICIPIO DE ARANZAZU	$259.280.419	26
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE CUMBITARA	$254.851.682	19
NORTE DE SANTANDER ESE HOSPITAL EMIRO QUINTERO CAÑIZARES DE OCAÑA	$254.266.132	17
SUCRE EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO CENTRO DE SALUD DE MAJAGUAL MAJAGUAL	$252.440.000	32
CAUCA ALCALDÍA MUNICIPIO DE BALBOA	$247.859.970	18
ESE HOSPITAL LOCAL MAHATES	$244.216.000	42
SECRETARIA DISTRITAL DE SEGURIDAD CONVIVENCIA Y JUSTICIA	$241.205.800	19
CALDAS INSTITUCIÓN EDUCATIVA RURAL MARIA GORETTI MANIZALES	$239.266.303	88
ESE CENTRO HOSPITAL LUIS ANTONIO MONTERO	$237.863.400	62
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE EL ESPINO	$236.384.429	24
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUAITARILLA	$235.124.333	22
MUNICIPIO DE JERICO ANTIOQUIA	$230.462.891	24
ANTIOQUIA INSTITUTO DE DEPORTES RECREACIÓN APROVECHAMIENTO DEL TIEMPO LIBRE Y LA EDUCACIÓN FÍSICA DEL MUNICIPIO DE YOLOMBO INDERYOL	$229.459.000	39
CUNDINAMARCA ALCALDÍA MUNICIPIO DE GACHALÁ	$227.756.950	18
SUCRE ESE CENTRO DE SALUD SAN JOSÉ I NIVEL SAN MARCOS	$222.744.815	42
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE EL CHARCO	$220.076.000	43
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE GUICÁN	$217.874.546	20
NARIÑO ESE CENTRO DE SALUD SAN FRANCISCO	$214.565.656	16
TOLIMA CÁMARA DE COMERCIO DE IBAGUÉ	$212.270.000	61
VALLE DEL CAUCA ALCALDÍA MUNICIPIO DE GINEBRA	$210.463.260	15
CAUCA ESE QUILISALUD SANTANDER DE QUILICHAO	$209.950.000	24
CALDAS INSTITUCIÓN EDUCATIVA RURAL SAN PEREGRINO MANIZALES	$209.770.194	46
ANTIOQUIA ALCALDÍA MUNICIPIO DE CAÑASGORDAS	$207.979.500	17
ESE HOSPITAL SAN ONOFRE	$207.600.000	18
RISARALDA ESE SALUD PEREIRA	$204.967.060	24
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE TAMINANGO	$202.384.201	21
LA GUAJIRA ESE HOSPITAL DE NAZARETH URIBIA	$200.426.669	40
IDRY	$199.314.971	15
ANTIOQUIA ALCALDÍA MUNICIPIO DE YALI	$195.231.988	18
NARIÑO ALCALDÍA MUNICIPIO DE EL ROSARIO	$193.078.000	30
LA GUAJIRA HOSPITAL SANTA TERESA DE JESÚS DE AVILA	$191.726.667	17

ANÁLISIS DE LA DEMANDA EN EL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CUNDINAMARCA

En el Municipio de Subachoque se han adelantado diversos procesos de contratación con el fin de adquirir el servicio de transporte terrestre para el personal de la comisaría de familia y la inspección de policía del municipio de Subachoque.

No.	OBJETO	PLAZO	VALOR
MC 039 DE 2023 PS 149 DE 2023	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA EL PERSONAL DE LA COMISARÍA DE FAMILIA ENCARGADO DE LA PROTECCIÓN DE DERECHOS DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE	HASTA 29 DE DICIEMBRE DE 2023	$ 10.000.000
CPS-MC-143-2025	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA EL PERSONAL DE LA COMISARÍA DE FAMILIA Y LA INSPECCIÓN DE POLICÍA DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, CON EL FIN DE GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES ORIENTADAS A LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS EN EL ÁMBITO FAMILIAR Y DE LOS DERECHOS CIUDADANOS	2 MESES Y 15 DÍAS	$ 13.000.000

¿Cómo adquieren otras Entidades Estatales este bien, obra o servicio?

País	Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Fase actual	Fecha de publicación	Fecha de presentación de ofertas	Cuantía	Estado	
	ALEJANDRO PROSPERO REVEREND E.S.E.	PJ-089-2026	ALQUILER DE VEHICULOS PARA EL APOYO LOGISTICO Y TRANSPORTE DE PERSONAL DE LA E.S.E ALEJANDRO PROSPERO REVEREND	Presentación de oferta	4/06/2026 1:01 PM (UTC -5 horas)	-	320.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle
	ALEJANDRO PROSPERO REVEREND E.S.E.	PJ-087-2026	ALQUILER DE VEHICULOS PARA EL APOYO LOGISTICO Y TRANSPORTE DE PERSONAL DEL EQUIPO EXTRAMURAL DE LA E.S.E ALEJANDRO PROSPERO REVEREND	Presentación de oferta	22/05/2026 5:58 PM (UTC -5 horas)	-	96.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle
	EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO DEL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO	ESEV-SIM-042-2026	PRESTACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAL A TODO COSTO PARA EL DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA DE ATENCION PRIMARIA EN SALUD EN EL MARCO DE LA RESOLUCION 763 DE 2025 Y PARA EL DESARROLLO DE LAS AC	Presentación de oferta	11/05/2026 3:59 PM (UTC -5 horas)	-	124.179.998 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle
	ALEJANDRO PROSPERO REVEREND E.S.E.	PJ-081-2026	ALQUILER DE VEHICULO PARA EL APOYO LOGISTICO Y TRANSPORTE DE PERSONAL DEL EQUIPO EXTRAMURAL DE LA E.S.E ALEJANDRO PROSPERO REVEREND	Presentación de oferta	5/05/2026 3:41 PM (UTC -5 horas)	-	24.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle
	HOSPITAL DEPARTAMENTAL SAN ANTONIO DE VILLAMARIA ESE	282-2026	PRESTACION DE SERVICIOS A LA E.S.E. HOSPITAL SAN ANTONIO DE VILLAMARIA, CALDAS, PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAL Y CONTRATISTAS DE PRESTACION DE SERVICIOS A LOS DIFERENTES TERRITORIOS DEL AREA RURAL Y U	Presentación de oferta	11/04/2026 12:49 PM (UTC -5 horas)	-	63.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle
	ALEJANDRO PROSPERO REVEREND E.S.E.	PJ-060-2026	ALQUILER DE VEHICULOS PARA EL APOYO LOGISTICO Y TRANSPORTE DE PERSONAL PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES EN EL MARCO DEL PLAN DE INTERVENCIONES COLECTIVAS (PIC) SEGÚN EL CONVENIO INTERADMINISTRATI	Presentación de oferta	11/03/2026 9:09 PM (UTC -5 horas)	-	66.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado	Detalle

Estudio de la oferta:

El mercado de prestación del servicio de transporte terrestre especial en Colombia se caracteriza por la existencia de un número significativo de empresas habilitadas para atender las necesidades de movilidad de entidades públicas y privadas. Estas organizaciones cuentan con la autorización del Ministerio de Transporte para operar bajo los parámetros establecidos en la normatividad vigente, disponiendo de capacidad técnica, administrativa y operativa para garantizar la prestación segura y eficiente del servicio.

En el departamento de Cundinamarca y particularmente en la provincia de Sabana Centro, donde se encuentra ubicado el Municipio de Subachoque, existe una amplia oferta de empresas de transporte especial con experiencia en la atención de requerimientos institucionales. Estas empresas cuentan con vehículos tipo automóvil, camioneta, campero,

van y microbús, los cuales pueden ser destinados al traslado de funcionarios para el cumplimiento de actividades administrativas, operativas, de inspección, vigilancia y atención a la comunidad.

La oferta disponible se encuentra conformada tanto por empresas con cobertura nacional como por empresas regionales y locales que prestan servicios permanentes o por demanda. Esta diversidad de oferentes favorece las condiciones de competencia del mercado, permitiendo que las entidades estatales accedan a diferentes alternativas en términos de capacidad operativa, disponibilidad de vehículos, tiempos de respuesta y cobertura geográfica.

Adicionalmente, se evidencia que las empresas del sector han fortalecido sus procesos de gestión mediante la implementación de sistemas de monitoreo satelital, control de rutas, programas de mantenimiento preventivo, protocolos de seguridad vial y herramientas tecnológicas para la administración de servicios, aspectos que contribuyen a mejorar la calidad y confiabilidad de la prestación del servicio.

Para el caso específico del Municipio de Subachoque, la oferta existente resulta suficiente para atender las necesidades de desplazamiento del personal de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía, tanto en el área urbana como en las diferentes veredas del municipio. La cercanía con municipios como Madrid, Facatativá, El Rosal, Tenjo, Tabio, Cajicá y la ciudad de Bogotá amplía significativamente el universo de posibles oferentes, garantizando la existencia de pluralidad de participantes en el proceso de selección.

Dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios

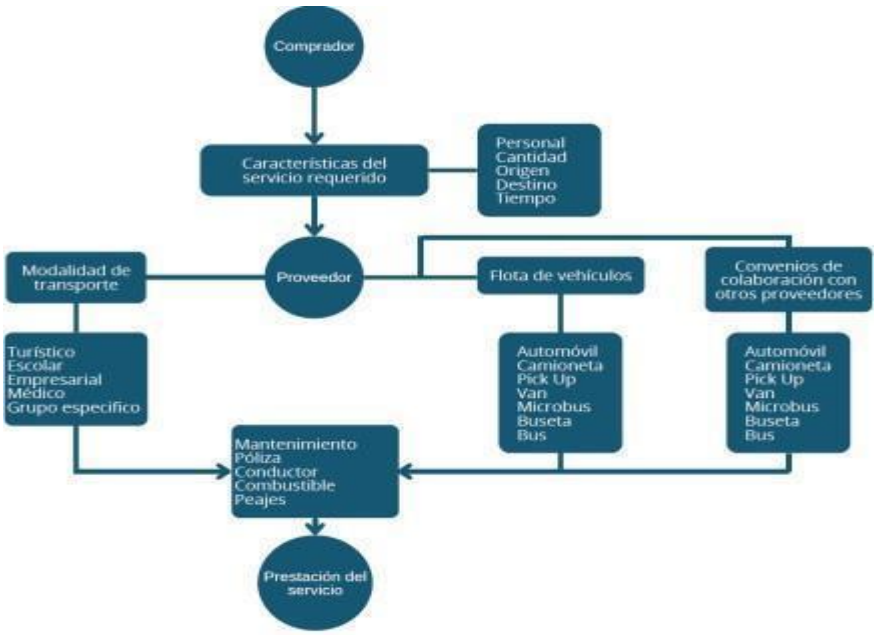
Dado que el objeto contractual corresponde a la prestación de un servicio de transporte terrestre para el personal de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía del Municipio de Subachoque, la dinámica del mercado no se relaciona con la fabricación o distribución de bienes físicos, sino con la organización, disponibilidad y operación de recursos humanos y tecnológicos destinados a garantizar la movilidad institucional requerida.

La producción del servicio inicia con la planificación operativa realizada por la empresa transportadora, la cual comprende la asignación de vehículos, conductores y recursos logísticos necesarios para atender los desplazamientos solicitados por la entidad. Para ello, el prestador debe contar con una estructura administrativa que permita coordinar rutas, horarios, disponibilidad de personal y atención de requerimientos programados o imprevistos, garantizando la continuidad y oportunidad del servicio.

La distribución del servicio se materializa mediante la disposición de los vehículos en los lugares y horarios definidos por la entidad contratante. En este proceso intervienen factores como la cobertura geográfica, el estado de las vías, la disponibilidad del parque automotor y la capacidad de respuesta ante situaciones de emergencia o desplazamientos urgentes. Dado que las funciones de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía requieren atención tanto en la zona urbana como rural del municipio, es indispensable que el contratista garantice cobertura en todo el territorio municipal.

La entrega del servicio se concreta con la efectiva movilización del personal hacia los lugares donde deban desarrollarse visitas domiciliarias, verificaciones de derechos, diligencias administrativas, inspecciones, acompañamientos institucionales y demás actuaciones propias de sus funciones. La calidad del servicio se encuentra asociada a factores como la puntualidad, seguridad, disponibilidad, estado técnico de los vehículos, experiencia de los conductores y capacidad de respuesta frente a requerimientos operativos.

Adicionalmente, la prestación del servicio exige el cumplimiento permanente de las condiciones legales y técnicas establecidas para el transporte terrestre especial, incluyendo la vigencia de habilitaciones, seguros, revisiones técnico-mecánicas y demás requisitos exigidos por la normatividad colombiana. Esto permite garantizar que la operación se desarrolle de manera segura, eficiente y acorde con las necesidades institucionales.



Fuente: Colombia Compra Eficiente

Oferta del Mercado

El mercado de prestación del servicio de transporte terrestre presenta una oferta amplia y competitiva, conformada por empresas legalmente habilitadas para la movilización de personal de entidades públicas y privadas. Estas empresas cuentan con la infraestructura operativa, el parque automotor y el talento humano necesario para atender requerimientos de transporte en áreas urbanas y rurales, garantizando condiciones de seguridad, oportunidad y calidad en la prestación del servicio.

En el departamento de Cundinamarca existe una importante concentración de empresas de transporte especial debido a su cercanía con Bogotá D.C. y a la alta demanda de servicios de movilidad institucional, empresarial y gubernamental. Esta situación favorece la disponibilidad de proveedores con capacidad para atender contratos de transporte de personal, incluyendo desplazamientos permanentes, ocasionales o por demanda, como los requeridos por la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía del Municipio de Subachoque.

La oferta del sector está integrada por empresas que disponen de diferentes tipos de vehículos, tales como automóviles, camionetas, camperos, vans y microbuses, permitiendo adaptar el servicio a las necesidades específicas de cada entidad contratante. Adicionalmente, los proveedores suelen ofrecer servicios complementarios como monitoreo satelital, atención de emergencias, reemplazo de vehículos por contingencia, coordinación logística y disponibilidad de conductores capacitados.

El mercado se caracteriza por la presencia de múltiples oferentes con experiencia en la ejecución de contratos con entidades estatales, lo que contribuye a generar condiciones adecuadas de competencia y facilita la aplicación de los principios de selección objetiva, transparencia y economía en los procesos de contratación pública. Asimismo, la existencia de empresas ubicadas en Bogotá, Facatativá, Madrid, El Rosal, Tenjo, Tabio, Cajicá y demás municipios cercanos amplía significativamente las alternativas de contratación para el Municipio de Subachoque.

Desde el punto de vista de la capacidad instalada, se evidencia que la oferta disponible resulta suficiente para atender los requerimientos de transporte institucional dentro del municipio y hacia otros destinos que eventualmente demanden las actividades de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía. La cantidad de empresas habilitadas, sumada a la disponibilidad de vehículos y conductores, permite concluir que el mercado cuenta con las condiciones necesarias para satisfacer la demanda proyectada.

empresas habilitadas o con presencia en el mercado de transporte terrestre especial en Bogotá y Cundinamarca, con capacidad potencial para prestar servicios de transporte institucional como el requerido por la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía de Subachoque:

FONTRANS S.A.S.	Cundinamarca y Bogotá
Ruta 07 S.A.S.	Nacional
TRANSIMAG S.A.S.	Bogotá y Nacional
RUTRANSCOL S.A.S.	Bogotá y Nacional
Siberia Service S.A.S.	Cundinamarca y Nacional
Rodar S.A.S.	Bogotá y Cundinamarca
Especiales Air Bus S.A.S.	Sabana Occidente y Cundinamarca
Rincotrans Transporte Especial	Bogotá y Cundinamarca
Vigía Servicio Especial S.A.S.	Bogotá y Cundinamarca
Travesya S.A.S.	Bogotá y Nacional
Transporte Especial Horizontes S.A.S.	Bogotá y Cundinamarca

Estas empresas desarrollan actividades de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y cuentan con experiencia en modalidades como transporte empresarial, institucional, escolar, turístico y de personal, disponiendo de vehículos tipo automóvil, camioneta, campero, van, microbús y bus, según los requerimientos de cada contrato. La presencia de múltiples proveedores en Bogotá y los municipios de la Sabana de Cundinamarca evidencia la existencia de un mercado competitivo con capacidad

suficiente para atender las necesidades de movilidad institucional del Municipio de Subachoque.

CONCLUSIONES

Una vez realizado el análisis del sector correspondiente al proceso cuyo objeto es la **prestación del servicio de transporte terrestre para el personal de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía del Municipio de Subachoque**, se evidencia que el mercado cuenta con condiciones favorables para satisfacer la necesidad institucional planteada. La existencia de un número considerable de empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, tanto en Bogotá D.C. como en el departamento de Cundinamarca, permite concluir que existe una oferta suficiente y competitiva capaz de atender los requerimientos operativos de la entidad.

El estudio de la oferta permitió identificar la presencia de proveedores con experiencia en la atención de contratos institucionales, dotados de la capacidad técnica, financiera y operativa necesaria para garantizar la disponibilidad de vehículos, conductores y recursos logísticos requeridos para la ejecución del contrato. Asimismo, se evidenció que la ubicación estratégica del municipio dentro de la región de Sabana Centro facilita el acceso a diversos prestadores del servicio, promoviendo la pluralidad de oferentes y fortaleciendo los principios de libre concurrencia y selección objetiva establecidos en la normatividad de contratación pública.

De igual forma, se identificó que la dinámica del sector se encuentra sustentada en una estructura empresarial organizada, con procesos definidos para la programación de rutas, asignación de vehículos, control operativo, monitoreo de desplazamientos y atención de requerimientos institucionales, aspectos que resultan fundamentales para garantizar la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio. Estas condiciones son especialmente relevantes para las actividades desarrolladas por la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía, dependencias que requieren movilidad permanente para la realización de visitas domiciliarias, verificaciones de derechos, diligencias administrativas, atención de situaciones de emergencia y demás actuaciones orientadas a la protección de los derechos de los ciudadanos.

En cuanto a las barreras de entrada, se observó que el sector exige el cumplimiento de requisitos normativos, técnicos y administrativos que garantizan la idoneidad de los prestadores del servicio. Si bien estas exigencias representan inversiones significativas y limitan el ingreso inmediato de nuevos participantes, no afectan la competencia del mercado, dado que actualmente existe un número suficiente de empresas habilitadas que cuentan con la capacidad necesaria para atender la demanda existente. Lo anterior

permite a la entidad adelantar un proceso contractual en condiciones de transparencia y competitividad.

Por otra parte, el análisis de las condiciones ambientales y de sostenibilidad evidenció que las empresas del sector se encuentran sujetas al cumplimiento de disposiciones relacionadas con el control de emisiones contaminantes, mantenimiento preventivo de los vehículos, gestión adecuada de residuos derivados de la actividad automotriz y observancia de las normas de seguridad vial. Estos aspectos contribuyen a que la prestación del servicio se desarrolle bajo criterios de responsabilidad ambiental y sostenibilidad, en concordancia con las políticas públicas orientadas a la protección del medio ambiente y al uso eficiente de los recursos.

En consecuencia, se concluye que existe una oferta amplia, suficiente y técnicamente competente para atender el objeto contractual propuesto, permitiendo al Municipio de Subachoque contratar un servicio que garantice el desplazamiento oportuno, seguro y eficiente del personal de la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía. La contratación proyectada resulta necesaria para fortalecer la capacidad operativa de estas dependencias y asegurar el cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales, particularmente aquellas relacionadas con la protección de los derechos fundamentales, la atención de conflictos familiares, la preservación de la convivencia ciudadana y la prestación efectiva de los servicios a la comunidad en las zonas urbanas y rurales del municipio. Por lo tanto, desde la perspectiva técnica, económica, jurídica y de mercado, se considera plenamente justificada y viable la realización del presente proceso de contratación.

ANÁLISIS PARA DETERMINAR CRITERIOS DIFERENCIALES Y PUNTAJES ADICIONALES.

En el marco del análisis del sector, las Entidades Estatales deben incorporar criterios diferenciales y puntajes adicionales orientados a promover la igualdad de oportunidades, la inclusión social y la sostenibilidad en la contratación pública. En particular, la Ley 2069 de 2020 establece la obligación de incluir medidas que faciliten la participación de MiPymes, emprendimientos y empresas de mujeres, mediante requisitos habilitantes diferenciados y la asignación de puntajes adicionales, de acuerdo con las condiciones del mercado identificadas en el estudio del sector, estos criterios se definen en los estudios previos y la invitación pública del proceso a adelantar.

Identificación de mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres

La Ley 2069 de 2020 establece aspectos referentes a la contratación estatal, con el propósito de reconocer criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres en el Sistema de Compras Públicas.

El numeral 1 del artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021, establece, entre otras, la siguiente condición para que los emprendimientos y empresas de mujeres sean considerados como tal:

1."Cuando más del cincuenta por ciento (50%) de las acciones, partes de interés o cuotas de participación de la persona jurídica pertenezcan a mujeres y los derechos de propiedad hayan pertenecido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección. Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde conste la distribución de los derechos en la sociedad y el tiempo en el que las mujeres han mantenido su participación."

2. Cuando por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo de la persona jurídica sean ejercidos por mujeres y éstas hayan estado vinculadas laboralmente a la empresa durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección en el mismo cargo u otro del mismo nivel.

Se entenderá como empleos del nivel directivo aquellos cuyas funciones están relacionadas con la dirección de áreas misionales de la empresa y la toma de decisiones a nivel estratégico. En este sentido, serán cargos de nivel directivo los que dentro de la organización de la empresa se encuentran ubicados en un nivel de mando o los que por su jerarquía desempeñan cargos encaminados al cumplimiento de funciones orientadas a representar al empleador.

Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde se señale de manera detallada todas las personas que conforman los cargos de nivel directivo del proponente, el número de mujeres y el tiempo de vinculación.

La certificación deberá relacionar el nombre completo y el número de documento de identidad de cada una de las personas que conforman el nivel directivo del proponente. Como soporte, se anexará copia de los respectivos documentos de identidad, copia de los contratos de trabajo o certificación laboral con las funciones, así como el certificado de aportes a seguridad social del último año en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.

3. Cuando la persona natural sea una mujer y haya ejercido actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección. Esta circunstancia se acreditará mediante la copia de cédula de ciudadanía, la cédula de extranjería o el pasaporte, así como la copia del registro mercantil.

4. Para las asociaciones y cooperativas, cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los asociados sean mujeres y la participación haya correspondido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección. Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal.

PARÁGRAFO. Respecto a los incentivos contractuales para los emprendimientos y empresas de mujeres, las certificaciones de trata el presente artículo deben expedirse bajo la gravedad de juramento con una fecha de máximo treinta (30) días calendario anteriores a la prevista para el cierre del procedimiento de selección" (Énfasis añadido).

Conforme con lo expuesto, a fin de aplicar los criterios diferenciales en el sistema de compras públicas en los términos del artículo 32 de la Ley 2069 de 2020, se considerarán emprendimientos y/o empresas de mujeres aquellas personas jurídicas o naturales que cumplan alguno de los cuatro supuestos de hecho previstos en la norma citada y esto sea acreditado mediante la documentación respectiva. Para el caso de las condiciones aplicables a las personas jurídicas, resulta relevante el análisis de los criterios definidos en los numerales 1° y 2° del artículo 2.2.1.2.4.2.14.

Por una parte, el numeral primero establece que una sociedad podrá ser considerada como un emprendimiento o empresa de mujeres cuando más del cincuenta por ciento (50%) de sus acciones, partes de interés o cuotas de participación, pertenezcan a mujeres. Pero también, el supuesto de hecho de la norma transcrita exige que la titularidad de tal participación haya pertenecido a mujeres, por lo menos, durante el año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección.

Ello significa que no basta con que la participación en una sociedad sea mayoritariamente de mujeres para que sea considerada como un emprendimiento o empresa a la que se refiere la norma, sino que además es necesario que dicha participación mayoritaria se haya mantenido como mínimo durante el periodo de un (1) año, contado a partir de la fecha de cierre del proceso de selección. Así las cosas, el primer criterio establecido en la norma para definir los emprendimientos y empresas de mujeres deja por fuera de esta categoría a aquellas sociedades que, a pesar de contar con la participación mayoritaria de mujeres, no cuenten con el requerimiento del tiempo mínimo de un (1) año.

De igual forma, cabe precisar que la participación mayoritaria de mujeres puede ser ejercida por diferentes personas durante el último año, siempre que durante dicho periodo la participación mayoritaria de mujeres se haya mantenido, aunque se trate de mujeres distintas. En este sentido, se cumple con la norma, toda vez que su teleología apunta a que la titularidad mayoritaria por un (1) año sea ejercida por mujeres, a pesar de que varíen las propietarias de las partes de interés o cuotas de participación.

Ahora, como medio para la acreditación de este criterio, señala la norma referida que: "Esta circunstancia se acreditará mediante certificación expedida por el representante legal y el revisor fiscal, cuando exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o el contador, donde conste la distribución de los derechos en la sociedad y el tiempo en el que las mujeres han mantenido su participación".

Por su parte, el numeral segundo establece que otra alternativa tratándose de personas jurídicas para ser consideradas empresas y emprendimientos de mujeres y, consecuencialmente, ser destinatarias de los criterios diferenciales de que trata el artículo 32 de la Ley de Emprendimiento es la siguiente: (i) cuando más del cincuenta por ciento (50%) de los empleos del nivel directivo sean ejercidos por mujeres; (ii) estas hayan estado vinculadas laboralmente en dichos cargos; y (iii) que esta vinculación haya permanecido, al menos, el año inmediato anterior a la fecha del cierre del proceso de selección.

Los "empleos del nivel directivo" a los que se refiere la norma son aquellos relacionados con la dirección de áreas misionales y las decisiones de nivel estratégico de la respectiva persona jurídica. De esta manera, los cargos directivos deben identificarse de acuerdo con la definición que para el efecto estableció el Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 1860 de 2021. En ese sentido, independientemente de la denominación del cargo, su naturaleza será directiva bien porque se encuentra en un nivel especial de mando o porque, de acuerdo con su jerarquía, representan al empleador en los términos del artículo 32 del Código Sustantivo del Trabajo.

Para la acreditación de este requisito, la norma establece que deben entenderse como empleos del nivel directivo aquellos relacionados con la dirección de áreas misionales y la toma de decisiones estratégicas. Además, que también lo serán aquellos que se encuentran ubicados en un nivel de mando o los que por su jerarquía desempeñan cargos encaminados al cumplimiento de funciones orientadas a representar al empleador. En relación con lo anterior, el artículo 196 del Código de Comercio establece que "[l]a representación de la sociedad y la administración de sus bienes y negocios se ajustarán a las estipulaciones del contrato social, conforme al régimen de cada tipo de sociedad (…)".

Colombia Compra Eficiente, mediante concepto número C 787 de 2022, indicó que no podrán acceder a los criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres por participación directiva mayoritaria, si éstas tienen menos de un año de constitución:

"Esto significa que, para que una persona jurídica sea considerada un emprendimiento o empresa de mujeres, a luz de este numeral, además de contar con la participación mayoritaria de mujeres, debe demostrar que la misma tiene una antigüedad"

Ver Concepto C 787 de 2022. Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente-. Bogotá D.C., 22 de noviembre de 2022.

RIESGOS ASOCIADOS

La ejecución del contrato presenta riesgos principalmente asociados a la operación del servicio de transporte, la disponibilidad de los vehículos y las condiciones externas que pueden afectar la movilidad dentro del municipio. Entre los riesgos con mayor incidencia se encuentran las fallas mecánicas, el incremento en los costos operativos derivados del precio de los combustibles y las condiciones climáticas que puedan afectar la transitabilidad de las vías rurales.

Adicionalmente, debido a la naturaleza de las funciones desarrolladas por la Comisaría de Familia y la Inspección de Policía, existe la posibilidad de requerir desplazamientos urgentes para la atención de situaciones relacionadas con la protección de derechos, medidas de protección, verificaciones de derechos de menores de edad y actuaciones de policía, lo que demanda una capacidad de respuesta inmediata por parte del contratista.

No obstante, la mayoría de los riesgos identificados pueden mitigarse mediante la exigencia de vehículos en óptimas condiciones mecánicas, pólizas vigentes, conductores capacitados, planes de contingencia, disponibilidad de vehículos de reemplazo y mecanismos de coordinación permanente entre la entidad y el contratista, garantizando así la continuidad y calidad en la prestación del servicio.

ANÁLISIS DE FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS POR PARTE DE POBLACIÓN DE ESPECIAL PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL E INCORPORACIÓN DE CONDICIONES ESPECIALES Y CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.6. DEFINICIÓN DE EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

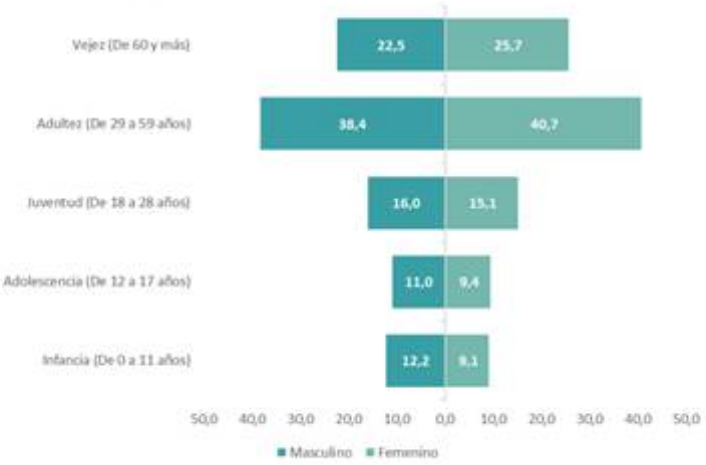
(…) se entenderán como emprendimientos y empresas de personas con discapacidad aquellos que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

1) Personas naturales con discapacidad que ejerzan una profesión liberal. Esta circunstancia se acreditará mediante la copia de cédula de ciudadanía, la cédula de extranjería o el pasaporte, el certificado de discapacidad expedido de acuerdo con la normativa del Ministerio de Salud y Protección Social, así como el título profesional correspondiente.

De acuerdo con el boletín técnico: personas con discapacidad del Ministerio de Salud y Protección Social, desde la implementación del Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) hasta el primer semestre de 2024 se han certificado en total 350.732 personas con discapacidad. Esta cifra equivale al 11,2% de las personas identificadas con discapacidad según el censo 2018.

Bogotá es una de las ciudades con mayor número de personas certificadas con discapacidad con 61.828 personas (17,6%) del total de personas certificadas; Valle del Cauca con 32.316 personas (9,2%); Antioquia con 32.219 personas (9,2%); Santander con 21.429 personas (6,1%); y Cundinamarca con 21.144 personas (6,0%). Por su parte, las entidades territoriales con menor prevalencia de personas certificadas son Amazonas con 132 personas; San Andrés con 151 personas; Guainía con 151 personas; Vaupés con 169 personas; y Vichada con 425 personas, las cuales en conjunto representan el 0,3% de personas certificadas.

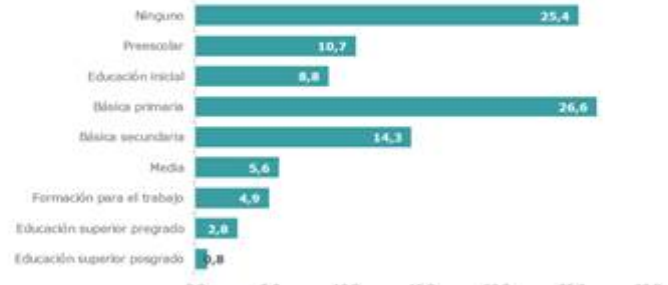
Gráfica 3. Distribución de las personas certificadas con discapacidad según ciclo de vida y sexo
Total nacional
II Semestre 2020 – I Trimestre 2024



Fuente: Cubo RLCPD. MSPS.

La mayor concentración de personas con discapacidad se presenta en la adultez entre los 29 a 59 años, con el 40,7% de las mujeres y el 38,4% de los hombres, seguido por la etapa de la vejez con 25,7%.

Gráfica 4. Distribución de las personas certificadas con discapacidad según nivel educativo
Total nacional
II Semestre 2020 – I Trimestre 2024



Fuente: Cubo RLCPD. MSPS.

Respecto al nivel educativo, el 25,4% no tiene ningún estudio; el 10,7% tiene preescolar; 8,8% educación inicial; 26,6% básica primaria; y 14,3% básica secundaria. Por otra parte, el 14,1% de las personas tiene un nivel educativo superior a educación media, incluyendo formación para el trabajo, pregrado y posgrado.

Durante el trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026, la tasa global de participación (TGP) de la población con discapacidad fue de 23,0%, en comparación con la TGP de la población sin discapacidad de 66,5%, lo que significa una diferencia negativa de 43,5 puntos porcentuales (p.p.) entre ambas poblaciones.

En cuanto a la tasa de ocupación, se evidencia que hay una diferencia negativa de 39,8 p.p. entre la población con discapacidad y sin discapacidad, para la primera, esta tasa fue de 20,6% y para la segunda de 60,3%.

Por otro lado, al observar la tasa de desocupación se evidencia que existe una diferencia de 1,3 p.p. dada por una tasa de 10,6% para la población con discapacidad y 9,3% para las personas sin discapacidad.

Tabla 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad
Total nacional
Trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026

Tasas	Total nacional		
	Población con discapacidad	Población sin discapacidad	Diferencia p.p.
TGP	23,0	66,5	-43,5
TO	20,6	60,3	-39,8
TD	10,6	9,3	1,3

Fuente: DANE, GEIH.

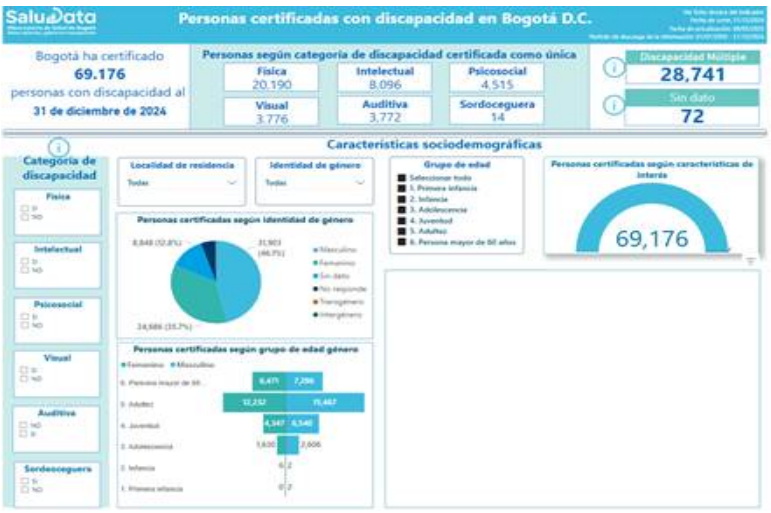
Para el trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026, las ramas de actividad donde más se concentró la población ocupada con discapacidad fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (19,7%), seguida de Comercio y reparación de vehículos (18,3%).

Tabla 2. Participación de la población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad
Total nacional
Trimestre móvil diciembre 2025 – febrero 2026

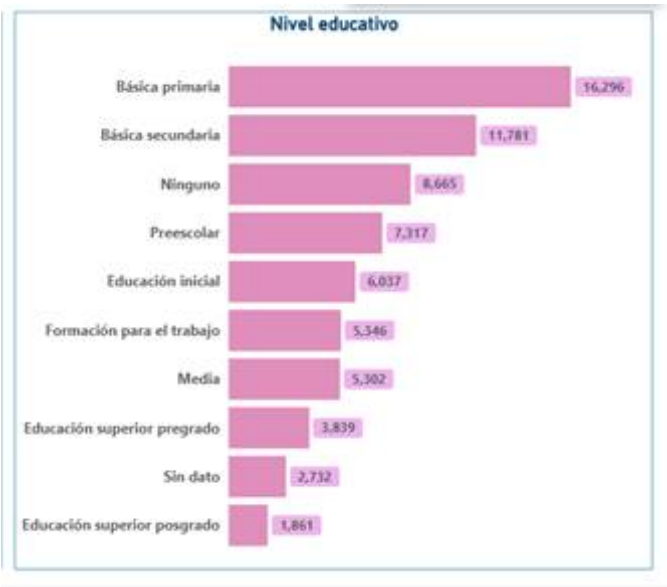
Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	**447**	**100**	**23.402**	**100**
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	88	19,7	3.020	12,9
Comercio y reparación de vehículos	82	18,3	4.036	17,2
Industria Manufacturera	48	10,8	2.669	11,4
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	45	10,2	2.002	8,6
Alojamiento y servicios de comida	39	8,8	1.727	7,4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	30	6,8	2.877	12,3
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	30	6,7	1.904	8,1
Transporte y almacenamiento	30	6,7	1.755	7,5
Otras ramas^	29	6,6	1.812	7,7
Construcción	24	5,4	1.600	6,8

Fuente: DANE, GEIH.

Por otra parte, de acuerdo con la Secretaría Distrital de Salud, Bogotá ha certificado 69.176 personas con discapacidad al 31 de diciembre de 2024, de las cuales 27.699 se encuentran en la etapa adulta y en edad para trabajar.



El 7,73% de la población con discapacidad en Bogotá cuenta con formación técnica laboral, mientras que el 8,24% tiene un título en educación superior.



Según datos de la Secretaría de Desarrollo Económico, la población con discapacidad tiene una mayor ocupación en otras ramas de actividad económica con 31,9%.

Tabla 1 Personas con discapacidad según ramas de actividad
octubre 2023-septiembre 2024

Rama de actividad económica	Población total (miles)	Porcentaje de personas con discapacidad en la rama (%)	Distribución de la población con discapacidad (%)
Población ocupada con discapacidad	**77**	**1,8**	
Otras ramas*	25	1,8	31,9
Actividades profesionales, científicas, administración pública, educación y atención de la salud humana	18	1,4	23,1
Comercio y reparación de vehículos	15	2,0	19,4
Industrias manufactureras	10	2,1	13,4
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	9	2,7	12,3

Otras ramas* incluye Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos; Explotación de minas y canteras; Construcción; Alojamiento y servicios de comida; Transporte y almacenamiento; Información y comunicaciones; Actividades financieras y de seguros; Actividades inmobiliarias
Fuente: GEIH-DANE. Elaboración SDDE-ODEB.

2) Personas naturales con discapacidad que hayan realizado actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio, durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del proceso de selección. Esta circunstancia se acreditará mediante la copia de cédula de ciudadanía, la cédula de extranjería o el pasaporte, el certificado de discapacidad expedido de acuerdo con la normativa del Ministerio de Salud y Protección Social, así como la copia del registro mercantil.

No se puede identificar las personas naturales con discapacidad que hayan realizado actividades comerciales a través de un establecimiento de comercio, en las cámaras de comercio o en Colombia Compra Eficiente para el análisis.

3) Personas jurídicas donde más del cincuenta por ciento (50%) de sus acciones, partes de interés o cuotas de participación pertenezcan a personas con discapacidad y los derechos de propiedad hayan pertenecido a estas durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección.

No se puede identificar esta información en las cámaras de comercio o en Colombia Compra Eficiente para el análisis.

4) Personas jurídicas que tengan vinculadas laboralmente al menos una persona con discapacidad en empleos del nivel directivo de la empresa durante al menos el último año anterior a la fecha de cierre del Proceso de Selección en el mismo cargo u otro del mismo nivel.

No se puede identificar esta información en las cámaras de comercio o en Colombia Compra Eficiente para el análisis.

Desde una perspectiva analítica, si bien el Decreto presenta un avance en materia de política pública inclusiva, su enfoque se basa fundamentalmente en mecanismos de incentivo y no en la garantía efectiva de derechos fundamentales, lo que limita su alcance en términos de protección real de estabilidad laboral reforzada.

Adicionalmente, el Decreto no establece de manera estricta la obligatoriedad de conformar equipos mínimos de trabajo que incluyan personas con discapacidad dentro de los procesos contractuales.

En este sentido, puede entenderse que, al no preverse la exigencia de un equipo mínimo como condición habilitante dentro de los procesos, la entidad no encuentra justificado imponer dicha obligación de manera imperativa; sin embargo, esta omisión no limita ni excluye la posibilidad de que los proponentes y contratistas, en el desarrollo de sus actividades, incorporen voluntariamente personal que contribuya al cumplimiento de los enfoques de inclusión previstos en la normativa.

El Decreto 0287 de 2026 configura un instrumento orientado a fomentar la inclusión, pero presenta limitaciones relevantes en términos de efectividad jurídica, al no garantizar de manera contundente la protección de los derechos laborales de las personas con discapacidad, ni asegurar su vinculación en condiciones de estabilidad, igualdad y dignidad, lo que puede traducirse en riesgos de cumplimiento formal sin impacto sustancial.

Para el presente proceso contractual, cuyo objeto corresponde a la PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA EL PERSONAL DE LA COMISARÍA DE FAMILIA Y LA INSPECCIÓN DE POLICÍA DEL MUNICIPIO DE SUBACHOQUE, se identifica la viabilidad de promover medidas de inclusión social y responsabilidad social empresarial, garantizando en todo momento los principios de selección objetiva, pluralidad de oferentes, libre concurrencia y transparencia que rigen la contratación pública.

El sector de transporte terrestre de pasajeros constituye una actividad económica con una importante capacidad de generación de empleo, vinculando personal operativo, conductores, auxiliares, personal administrativo y de apoyo logístico. Asimismo, el sector ofrece oportunidades para la inclusión laboral de poblaciones de especial protección constitucional, mediante políticas empresariales orientadas a la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la generación de empleo formal.

Dentro de este mercado participan empresas de diferentes tamaños, incluyendo micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES), las cuales contribuyen al desarrollo económico local y regional mediante la prestación de servicios de transporte y movilidad. Esta estructura favorece la participación de diversos actores económicos y fortalece la competencia dentro del sector.

En desarrollo del contrato, podrá promoverse la adopción de buenas prácticas de responsabilidad social empresarial relacionadas con la vinculación laboral de personas pertenecientes a grupos vulnerables, mujeres cabeza de hogar, jóvenes, víctimas del conflicto armado y personas con discapacidad, siempre que dichas medidas se implementen como criterios de valor agregado o acciones de gestión empresarial y no constituyan barreras de acceso para los potenciales oferentes.

De igual forma, el sector presenta oportunidades para fomentar prácticas de sostenibilidad ambiental mediante el adecuado mantenimiento preventivo de los vehículos, la reducción de emisiones contaminantes, la gestión responsable de residuos derivados de la operación automotriz y el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente aplicable al transporte terrestre.

En consecuencia, se considera jurídicamente viable incorporar dentro del análisis sectorial y de la ejecución contractual medidas orientadas al fortalecimiento de la inclusión social, la generación de empleo formal, el apoyo a las MIPYMES y la promoción de prácticas de responsabilidad social y sostenibilidad ambiental, siempre que estas guarden relación con el objeto contractual y respeten los principios que orientan la contratación estatal.

ESTUDIO DE MERCADO: Se anexa estudio de mercado y en el estudio previo se señala la forma en como se estableció el valor del presupuesto oficial.

ASPECTO TÉCNICO: Las características técnicas, composición de los bienes y servicios requeridos incluidos en el presente proceso de selección son detallados en el anexo técnico, el Estudio y Documentos Previos y la invitación pública.

POBLACIÓN BENEFICIADA: Los beneficiarios de la presente contratación son la comunidad en general del municipio de Subachoque, población vulnerable

FECHA: Subachoque, Cundinamarca, 04 de Junio de 2026

Elaboró: Daniela Cantor- Contratista

References

https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNjkwMzhkMjItNjZjZC00YzA3LWI1MDMtMGEyNzlmYWRjNDYxIiwidCI6IjdiMDkwNDFlLTI0NTEtNDlkMC04Y2IxLTc5ZDVlM2Q4YzFiZSIsImMiOjR9.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS. (n.d.). https://linea.ccb.org.co/descripcionciiu/

Consulta Código UNSPSC – ANCP Colombia Compra Eficiente. (n.d.). Colombia Compra Eficiente. Retrieved Jun 04, 2026, from https://www.colombiacompra.gov.co/secop/consulta-codigo-unspsc

Empleo y desempleo. (n.d.). DANE. Retrieved Jun 04, 2026, from https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Encuesta mensual de servicios (EMS). (n.d.). DANE. Retrieved Jun 04, 2026, from https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/servicios/encuesta-mensual-de-servicios-ems

IPC información técnica. (n.d.). DANE. Retrieved Jun 04, 2026, from

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

PIB Información técnica. (n.d.). DANE. Retrieved Jun 04,2026, from https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. (n.d.). *En 2025 la inflación bajó a 5,10%, acompañada de la inflación básica que cedió a 5,02%*.

Congreso de la República de Colombia. **Ley 105 de 1993**. Disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia.

Congreso de la República de Colombia. **Ley 336 de 1996**. Estatuto Nacional del Transporte.

Congreso de la República de Colombia. **Ley 769 de 2002**. Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ministerio de Transporte. Decreto 1079 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Colombia Compra Eficiente. *Guía para la Elaboración de Estudios del Sector* y documentos de apoyo para la planeación contractual.

Ministerio de Transporte de Colombia. Información sobre habilitación de empresas de transporte especial, regulación y normatividad sectorial.

Superintendencia de Transporte. Informes sectoriales, vigilancia y control del servicio

público de transporte.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Normativa relacionada con emisiones atmosféricas y sostenibilidad en el sector transporte.

Observatorio Nacional de Logística. Indicadores de transporte y logística en Colombia.

Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR). Estudios económicos e información sobre costos operativos del transporte.

Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (ADITT). Publicaciones y análisis del sector transporte terrestre.

Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO). Informes económicos y análisis de sectores productivos relacionados con movilidad y transporte.