

ANÁLISIS DEL SECTOR

Atendiendo a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 sobre el deber de las entidades estatales de efectuar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso y en concordancia con el artículo 2.2.1.2.5.2. Del mencionado decreto, la Corporación adoptará los lineamientos establecidos en los manuales y guías diseñados e implementados por Colombia Compra Eficiente.

El análisis del sector cubre cuatro áreas:

- A. Aspectos generales.
- B. Estudio de la oferta.
- C. Estudio de la demanda.
- D. Análisis financiero del sector

A. ASPECTOS GENERALES

La actividad económica en Colombia 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 con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

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

SECTORES ECONOMICOS	DEFINICION	ACTIVIDADES DEL SECTOR
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	Agropecuario, caza y pesca
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 furtas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos cmentos, aparatos electrodomésticos, etc	Sector Minería
		Sector Construcción
		Sector Industria manufacturera
		Sector electrico, gas y vapor
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.	Sector Transportes
		Sector comunicaciones
		Sector comercio, restaurante y hoteles
		Sector Financiero

De conformidad con lo anterior, el objeto a contratar: “CONTRATAR LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE QUE GARANTICE EL TRASLADO DE CARGA Y PASAJEROS, DENTRO Y FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA – CAR”, se encuentra ubicado en el sector terciario o de servicios, sector transportes, dadas las actividades a desarrollar en ejecución del objeto contractual pretendido.

Por otra parte, el artículo 5 inciso 2 de la Ley 336 de 1996, señala que “el servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto”¹.

El artículo 2° del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002), define al transporte como el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico².

El Decreto 431 de 2017, por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y se dictan otras disposiciones, decreta en su artículo primero que el servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos

¹ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346>

² http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo.

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

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser reportados a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información y en los términos que este determine.

PARÁGRAFO 2°. El transporte especial de pasajeros, en sus diferentes servicios, no podrá contratarse ni prestarse a través de operadores turísticos, salvo en aquellos casos en los que el operador turístico este habilitado como empresa de transporte especial³

En atención a la necesidad identificada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, relacionada con la operación de transporte para garantizar el traslado de carga, pasajeros y, cuando así se requiera, animales silvestres y material vegetal, dentro y fuera de su jurisdicción, se realizó un análisis específico del mercado asociado a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, con el propósito de identificar las condiciones de oferta existentes, la capacidad operativa de los potenciales proveedores, la cobertura territorial y el nivel de especialización requerido para atender las particularidades propias de la operación institucional.

Este análisis parte de considerar que el objeto contractual contempla una necesidad de transporte de carácter integral y dinámico, que no se limita al traslado convencional de pasajeros, sino que puede involucrar diferentes tipos de vehículos, desplazamientos hacia zonas urbanas y rurales, recorridos dentro de los municipios que integran la jurisdicción de la CAR y desplazamientos fuera de esta, así como la atención de requerimientos relacionados con el traslado de carga, animales silvestres y material vegetal. En consecuencia, las condiciones del mercado deben analizarse de manera integral, considerando la capacidad real de los operadores para atender diferentes modalidades y requerimientos de transporte.

En cuanto a la oferta disponible, se identificó que el mercado colombiano cuenta con empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. De acuerdo con la información publicada por el Ministerio de Transporte, existen empresas habilitadas para esta modalidad con operación en el departamento de Cundinamarca, lo que evidencia la existencia de una oferta potencial dentro del ámbito geográfico de interés para la entidad. A manera de referencia, el listado de empresas de servicio especial activas publicado por el Ministerio de Transporte registra diferentes empresas con habilitación activa en Cundinamarca.

La existencia de esta oferta permite establecer que el servicio requerido por la CAR se encuentra dentro de un mercado en el cual participan diferentes operadores, sin perjuicio de que las condiciones particulares de cada proveedor —tales como tamaño de flota, disponibilidad de vehículos, experiencia, cobertura y capacidad de respuesta— puedan variar. Por lo anterior, la identificación de la oferta no se limita al número de empresas existentes, sino que debe considerar la posibilidad efectiva de cada operador de atender una operación de las características requeridas por la Corporación.

Respecto de la capacidad operativa, la regulación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial contempla la capacidad transportadora global y operacional, esta última relacionada con el número de vehículos que hacen parte del parque automotor o de la flota que la empresa utiliza para desarrollar su actividad. Asimismo, la normativa prevé que la capacidad operacional debe guardar correspondencia con los servicios contratados y con el plan de rodaje de la empresa.

Esta condición resulta especialmente relevante para el presente proceso, teniendo en cuenta que la operación requerida por la CAR puede implicar la prestación simultánea o sucesiva de servicios en diferentes municipios y zonas de su jurisdicción, razón por la cual el proveedor debe contar con una estructura operativa que le permita atender oportunamente los requerimientos de transporte, disponer de vehículos adecuados y garantizar su disponibilidad durante la ejecución contractual. En este sentido, el análisis del sector permite identificar que la capacidad operativa constituye una variable propia del mercado que debe ser considerada al momento de estructurar el proceso, en función de la necesidad institucional y de las condiciones efectivamente observadas en los potenciales operadores.

En relación con la cobertura territorial, la naturaleza de las funciones desarrolladas por la CAR exige contar con un servicio que tenga capacidad de desplazamiento tanto dentro como fuera de su jurisdicción. La Corporación desarrolla actividades en diferentes municipios y zonas del departamento de Cundinamarca, incluyendo sectores urbanos y rurales, por lo que la operación de transporte debe responder a una demanda territorialmente dispersa y con requerimientos que pueden presentarse de manera variable durante la ejecución contractual. En consecuencia, la cobertura no debe entenderse exclusivamente como la existencia de una sede física del proveedor en determinado municipio, sino como su capacidad efectiva para movilizar vehículos, conductores y recursos hacia los diferentes puntos en los que la entidad requiera el servicio.

³ <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80076>

De igual manera, debe considerarse la especialización del servicio, particularmente frente a los componentes de carga, pasajeros y, cuando sea requerido, traslado de animales silvestres y material vegetal. La inclusión de estos últimos requerimientos responde a las funciones misionales de la Corporación y supone que, además de la capacidad general de transporte, la operación debe desarrollarse bajo condiciones que permitan garantizar la integridad de los elementos, especímenes o individuos objeto de traslado, de acuerdo con las condiciones técnicas y ambientales que resulten aplicables en cada caso.

Por otra parte, tratándose del transporte especial de pasajeros, la regulación establece que este servicio únicamente puede ser contratado con empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad, mediante el respectivo contrato de transporte. Esta circunstancia constituye una condición propia del mercado regulado y permite a la entidad identificar el universo de potenciales proveedores que se encuentran jurídicamente facultados para prestar el servicio requerido.

En consecuencia, el siguiente análisis realizado permite establecer que existe un mercado de empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte especial en Cundinamarca y que, dentro de este mercado, existen diferentes niveles de capacidad operativa, cobertura y especialización. Estas variables fueron consideradas para determinar las condiciones necesarias para atender adecuadamente la necesidad de la CAR, procurando que las exigencias del proceso guarden relación directa con las características y particularidades del servicio requerido.

Es importante precisar que el presente análisis del sector y del mercado no tiene por objeto establecer, por sí mismo, los requisitos habilitantes, condiciones técnicas o exigencias que deben cumplir los futuros proponentes, pues estos serán definidos por la entidad en los documentos del proceso, de acuerdo con la necesidad que pretende satisfacer y con los principios que rigen la contratación estatal. El análisis tiene como finalidad proporcionar información objetiva sobre el comportamiento y las características del mercado, identificar la oferta disponible y establecer si las condiciones de operación requeridas por la CAR encuentran correspondencia con las capacidades existentes en el sector.

Así, la información relacionada con la oferta, capacidad operativa, cobertura territorial y especialización constituye un insumo para la adecuada estructuración del proceso contractual, permitiendo que las condiciones que posteriormente se establezcan respondan a una necesidad real, sean proporcionales al objeto contractual y, en la medida de lo posible, permitan la participación de los diferentes operadores que se encuentren en capacidad de prestar integralmente el servicio requerido.

Finalmente, debe señalarse que la contratación del servicio de transporte especial se desarrolla dentro de un mercado regulado, en el cual la habilitación de las empresas y las condiciones de operación se encuentran sujetas a las disposiciones del sector transporte. El Ministerio de Transporte señala que la habilitación permite a las empresas prestar el servicio a grupos específicos de usuarios que requieren un servicio expreso, el cual debe estar sustentado en un contrato escrito. En este contexto, la CAR deberá estructurar el proceso considerando tanto las condiciones propias de su necesidad institucional como las características y posibilidades reales de la oferta existente en el mercado.

Económico

CLASIFICADOR UNSPSC

El objeto que se pretende contratar se encuentra clasificado de la siguiente forma, de acuerdo a la Clasificación de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC).

ITEM	CLASIFICADOR UNSPSC	PRODUCTO
1	78111800	Transporte de pasajeros por carretera
3	78101800	Transporte de carga por carretera

Tabla 1. Clasificación Códigos UNSPSC⁴

En los análisis del sector transporte es común encontrar tipos de clasificación alternativos, que se pueden construir a partir de las desagregaciones de la CIU, por ejemplo:

- Transporte individual o colectivo.
- Transporte urbano o interurbano.
- Transporte por tipo de carga: paquetería, contenerizada, a granel.
- Transporte especial.

CLASIFICACIÓNCLASIFICACION CIU

⁴ <https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios>

GCT-PR-02-FR-29 VERSION 3 23-06-2022

3

La CIIU es una clasificación por tipos de actividad económica y no una clasificación de bienes y servicios. La actividad realizada por una unidad es el tipo de producción a que se dedica, y ese será el criterio por medio del cual se agrupará con otras unidades para formar industrias. Una industria se define como el conjunto de todas las unidades de producción que se dedican primordialmente a un mismo tipo o tipos similares de actividades económicas productivas.

Para el presente proceso, nos encontramos ante la Clasificación CIIU, correspondiente a los códigos 4921 Y 4923

SECCIÓN >>			
Seleccionar	Código CIIU	SHD	Descripción
Seleccionar	4921		Transporte de pasajeros
Seleccionar	4922		Transporte mixto
Seleccionar	4923		Transporte de carga por carretera

Fuente: Cámara de Comercio

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».

4923 Transporte de carga por carretera

Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, a cambio de una remuneración o precio.

Esta clase incluye:

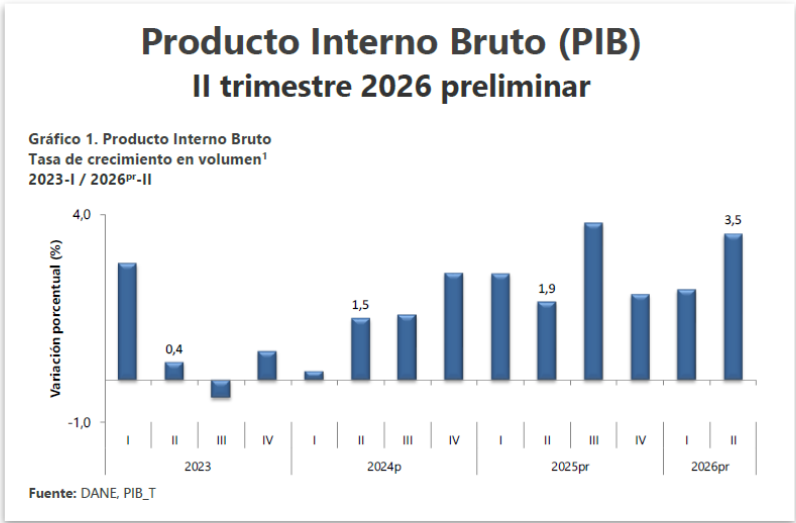
- Todas las operaciones de transporte de carga por carretera. Se incluye el transporte de una gran variedad de mercancías tales como:
 - Troncos.
 - Ganado.
 - Productos refrigerados.
 - Carga pesada.
 - Carga a granel, incluso el transporte en camiones cisterna de líquidos (ejemplo: la leche que se recoge en las granjas, agua, etcétera).
 - Automóviles.
- Los servicios de transporte de desperdicios y materiales de desecho, sin incluir el proceso de acopio ni eliminación.
- El alquiler de vehículos de carga (camiones) con conductor.
- El transporte de gas comprimido.

Esta clase excluye:

- El transporte de troncos en el bosque, como parte de las actividades de explotación maderera. Se incluye

- en la clase 0240 «Servicios de apoyo a la silvicultura».
- La distribución de agua a través de camiones. Se incluye en la clase 3600 «Captación, tratamiento y distribución de agua».
 - El funcionamiento de terminales para la manipulación de carga terrestre. Se incluye en la clase 5221 «Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre».
 - Los servicios de embalaje en cajas y cajones con fines de transporte. Se incluyen en la clase 5229, «Otras actividades complementarias al transporte».
 - Las actividades postales y de mensajería. Se incluyen en las clases 5310 «Actividades postales nacionales», y 5320, «Actividades de mensajería».
 - Las actividades o el servicio de carga y descarga de mercancías. Se incluye en la clase 5224 «Manipulación de carga».

De acuerdo con el Boletín técnico del DANE, Producto Interno Bruto (PIB) II trimestre 2026 preliminar, de fecha **18 de agosto de 2026**, las cuentas nacionales trimestrales constituyen una síntesis de la información de coyuntura económica, mediante la cual se articulan los indicadores de estadísticas básicas en los principales agregados macroeconómicos. Para tal efecto, las cuentas trimestrales se soportan en los estándares internacionales de medición económica definidos por la Organización de Naciones Unidas y el Fondo Monetario Internacional.



**PRODUCTO INTERNO BRUTO SERIES ENCADENADAS DE VOLUMEN CON AÑO DE REFERENCIA 2015
PIB DESDE EL ENFOQUE DE LA PRODUCCIÓN**

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% 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 10,0% (contribuye 1,7 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 2,2% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2026pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,9%. 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 7,9% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,6% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 6,3% (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 1,3%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción crece 6,4%.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 4,0%.
- 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 crece 2,8%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{Pr} -II / 2025 ^{Pr} -II	2026 ^{Pr} / 2025 ^{Pr}	2026 ^{Pr} -II / 2026 ^{Pr} -I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,1	-1,7	0,4
Explotación de minas y canteras	4,2	1,6	0,4
Industrias manufactureras	2,0	2,3	-0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	4,8	3,7	2,8
Construcción	2,2	-1,5	6,4
Comercio al por mayor y al por menor ³	2,2	2,6	0,3
Información y comunicaciones	-0,1	0,7	0,3
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,6	1,9
Actividades inmobiliarias	2,1	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	2,6	2,5	0,8
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	10,0	7,9	2,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	9,5	6,3	4,0
Valor agregado bruto	3,6	2,9	1,4
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,7	0,2
Producto Interno Bruto	3,5	2,9	1,3

Fuente: DANE, PIB_T

Actividades inmobiliarias

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de las actividades inmobiliarias crece 2,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado crece en 0,5%, respecto al trimestre inmediatamente anterior (ver tabla 10).

Tabla 10. Actividades inmobiliarias
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{Pr} -II / 2025 ^{Pr} -II	2026 ^{Pr} / 2025 ^{Pr}	2026 ^{Pr} -II / 2026 ^{Pr} -I
Actividades inmobiliarias	2,1	2,1	0,5

Fuente: DANE, PIB_T

Actividades profesionales, científicas y técnicas¹⁰

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 2,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 11):

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 3,7%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,8%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 0,8%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,5%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,2%.

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y técnicas¹
Tasas de crecimiento en volumen²
Segundo trimestre 2026^{PR}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Actividades profesionales, científicas y técnicas	3,7	3,0	1,5
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,8	2,0	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas ¹	2,6	2,5	0,8

Fuente: DANE, PIB_T

PIB desde el enfoque del gasto¹³

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 14):

- Gasto en consumo final crece 4,4%.
- Formación bruta de capital crece 7,1%.
- Exportaciones decrecen 1,0%.
- Importaciones crecen 7,5%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 1,3%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 1,2%.
- Formación bruta de capital crece 8,7%.
- Exportaciones decrecen 0,9%.
- Importaciones crecen 5,1%.

Tabla 14. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{PR}

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Gasto de consumo final ²	4,4	4,3	1,2
Formación bruta de capital ³	7,1	0,8	8,7
Exportaciones	-1,0	0,3	-0,9
Importaciones	7,5	5,6	5,1
Producto Interno Bruto	3,5	2,9	1,3

Fuente: DANE, PIB_T

Producto Interno Bruto (PIB) a precios corrientes
PIB desde el enfoque de la producción

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto crece 10,3% a precios corrientes respecto al mismo periodo de 2025pr (ver tabla 19). 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 17,3% (contribuye 2,9 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 9,8% (contribuye 2,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 19,1% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2026pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 8,4%. Esta variación se explica principalmente por:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 14,8% (contribuye 2,4 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 9,6% (contribuye 2,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 15,1% (contribuye 0,7 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 3,5% a precios corrientes. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción crece 10,8%.
- 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 crece 6,4%.
- Explotación de minas y canteras crece 6,1%.

Tabla 19. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento a precios corrientes
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie Original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,1	1,0	0,3
Explotación de minas y canteras	18,5	9,3	6,1
Industrias manufactureras	6,8	5,7	2,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ¹	10,5	5,5	6,4
Construcción	12,1	6,6	10,8
Comercio al por mayor y al por menor ²	9,8	9,6	3,0
Información y comunicaciones	5,7	5,2	2,6
Actividades financieras y de seguros	14,0	12,6	4,4
Actividades inmobiliarias	8,1	7,7	2,1
Actividades profesionales, científicas y técnicas ³	10,0	9,0	3,2
Administración pública, defensa, educación y salud ⁴	17,3	14,8	2,5
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁵	19,1	15,1	4,1
Valor agregado bruto	10,8	8,8	3,6
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	5,8	4,9	2,6
Producto Interno Bruto	10,3	8,4	3,5

Fuente: DANE, PIB_T

PIB desde el enfoque del gasto

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto a precios corrientes en su serie original crece 10,3% respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 20):

- Gasto en consumo final crece 10,4%.
- Formación bruta de capital crece 9,5%.
- Exportaciones decrecen 1,8%.
- Importaciones crecen 1,5%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto a precios corrientes crece en 3,5%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 2,4%.
- Formación bruta de capital crece 13,6%.
- Exportaciones crecen 1,4%.
- Importaciones crecen 6,9%

Tabla 20. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento a precios corrientes
Segundo trimestre 2026^{PR}

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Gasto de consumo final ¹	10,4	10,3	2,4
Formación bruta de capital ²	9,5	-1,4	13,6
Exportaciones	-1,8	-2,4	1,4
Importaciones	1,5	-0,6	6,9
Producto Interno Bruto	10,3	8,4	3,5

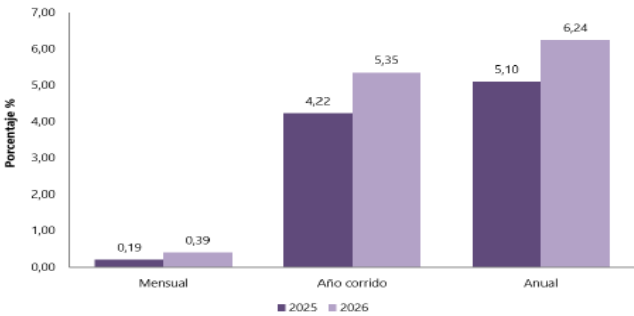
Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-1ltrim2026.pdf>

A continuación, se desglosa el boletín técnico del mes de agosto del 2026 del día 07 de septiembre de 2026 **ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)**

Índice de Precios al Consumidor (IPC)
Agosto 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Agosto 2025 - 2026



Fuente: DANE, IPC.

RESULTADOS DEL MES DE AGOSTO 2026

Comportamiento de la variación mensual del IPC según divisiones y subclases
Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de agosto de 2026, el IPC registró una variación de 0,39% en comparación con julio de 2026, siete divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,39%): Recreación y cultura (0,89%), Información y comunicación (0,81%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (0,71%), Bienes y servicios diversos (0,52%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,41%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,40%) y, por último, Salud (0,40%). Por debajo se ubicaron: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,38%), Restaurantes y hoteles (0,33%), Educación (0,02%), Transporte (0,01%) y, por último, Prendas de vestir y calzado (-0,14%).

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

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2025		2026	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Recreación y cultura	3,70	-0,30	-0,01	0,89	0,03
Información y comunicación	4,33	-0,15	0,00	0,81	0,02
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,45	0,08	0,71	0,13
Bienes y servicios diversos	5,36	0,44	0,02	0,52	0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,59	0,01	0,41	0,01
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,05	0,00	0,40	0,02
Salud	1,71	0,46	0,01	0,40	0,01
TOTAL	100,00	0,19	0,19	0,39	0,39
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,06	0,02	0,38	0,12
Restaurantes y hoteles	9,43	0,40	0,08	0,33	0,04
Educación	4,41	0,13	0,01	0,02	0,00
Transporte	12,93	-0,03	0,00	0,01	0,00
Prendas de vestir y calzado	3,98	-0,02	0,00	-0,14	0,00

Fuente: DANE, IPC

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,39%), se ubicaron en las divisiones de: Alimentos y bebidas no alcohólicas, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles y Recreación y cultura, las cuales aportaron 0,32 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el año

En agosto de 2026 en comparación con julio de 2026, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: electricidad (2,33%), frutas frescas (4,95%), arriendo imputado (0,39%), alcantarillado (7,13%), arriendo efectivo (0,38%), servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet (0,92%), artículos para higiene corporal (1,45%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (0,26%), papas (4,32%) y suscripción y servicio de televisión por redes y cable (3,02%). Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: suministro de agua (-4,04%), gas (-1,29%), plátanos (-2,90%), cebolla (-2,57%) y vehículo particular nuevo o usado (-0,32%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual Por principales subclases Agosto 2026		
Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Electricidad	2,33	0,08
Frutas frescas	4,95	0,07
Arriendo imputado	0,39	0,05
Alcantarillado	7,13	0,04
Arriendo efectivo	0,38	0,04
Servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet	0,92	0,02
Artículos para higiene corporal	1,45	0,02
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,26	0,02
Papas	4,32	0,02
Suscripción y servicio de televisión por redes y cable	3,02	0,02

Fuente: DANE, IPC.

RESULTADOS AÑO CORRIDO
Comportamiento de la variación año corrido del IPC según divisiones y subclases
Variación y contribución año corrido por divisiones de gasto

En lo corrido del año, (enero - agosto), cinco divisiones de bienes y servicios se ubicaron por encima del promedio nacional (5,35%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (7,16%), Restaurantes y hoteles (7,10%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (6,26%), Educación (5,91%) y, por último, Salud (5,73%). El resto de las divisiones se ubicaron por debajo del promedio: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,62%), Bebidas alcohólicas y tabaco (4,60%), Bienes y servicios diversos (4,40%), Transporte (4,25%), Información y comunicación (4,10%), Recreación y cultura (3,71%) y, por último, Prendas de vestir y calzado (2,56%).

Cuadro 3. IPC Variación y contribución año corrido Según divisiones de gasto Agosto 2025 - 2026					
Divisiones de Gasto	Peso (%)	2025		2026	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,06	6,13	1,16	7,16	1,34
Restaurantes y hoteles	9,43	6,68	0,63	7,10	0,81
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	3,92	0,12	6,26	0,26
Educación	4,41	5,84	0,23	5,91	0,24
Salud	1,71	4,66	0,08	5,73	0,10
TOTAL	100,00	4,22	4,22	5,35	5,35
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	3,66	1,14	4,62	1,44
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	4,03	0,07	4,60	0,08
Bienes y servicios diversos	5,36	3,34	0,17	4,40	0,23
Transporte	12,93	4,36	0,58	4,25	0,57
Información y comunicación	4,33	-0,57	-0,02	4,10	0,11
Recreación y cultura	3,79	0,62	0,02	3,71	0,11
Prendas de vestir y calzado	3,98	1,43	0,04	2,56	0,08

Fuente: DANE, IPC.

Los mayores aportes a la variación en lo corrido del año (enero - agosto), se ubicaron en las divisiones de Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,40 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En agosto de 2026 en comparación con diciembre de 2025, la variación de las subclases que más aportaron al acumulado del año fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (7,35%), transporte urbano (10,41%), arriendo imputado (3,64%), frutas frescas (28,06%), arriendo efectivo (3,73%), carne de res y derivados (10,43%), electricidad (7,35%), servicios relacionados con la copropiedad (16,87%), papas (56,31%) y comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (6,65%). Con contribución negativa a la variación se ubicó: plátanos (-14,46%), vehículo particular nuevo o usado (-2,40%), suministro de agua (-1,32%), dulces, confites, caramelos, bombones, chokolatinas (-18,14%) y carne de cerdo y derivados (-4,61%).

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

Subclases	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	7,35	0,56
Transporte urbano	10,41	0,50
Arriendo imputado	3,64	0,46
Frutas frescas	28,06	0,36
Arriendo efectivo	3,73	0,35
Carne de res y derivados	10,43	0,26
Electricidad	7,35	0,25
Servicios relacionados con la copropiedad	16,87	0,21
Papas	56,31	0,18
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	6,65	0,16

Fuente: DANE, IPC.

RESULTADO ANUAL
Comportamiento de la variación anual del IPC según divisiones y subclases
Variación y contribución anual por divisiones de gasto

En el mes de agosto de 2026, el IPC registró una variación de 6,24% en comparación con agosto de 2025. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (9,36%), Salud (8,30%), Educación (7,45%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,94%) y, por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (6,67%) se ubicaron por encima del promedio nacional (6,24%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (6,10%), Bienes y servicios diversos (6,05%), Información y comunicación (5,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (5,74%), Transporte (5,25%), Recreación y cultura (4,98%) y, por último, Prendas de vestir y calzado (3,26%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 5. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Agosto 2025 - 2026

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2025		2026	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,78	0,85	9,36	1,05
Salud	1,71	5,67	0,09	8,30	0,14
Educación	4,41	7,87	0,31	7,45	0,30
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,33	0,09	6,94	0,12
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,18	3,18	0,13	6,67	0,27
TOTAL	100,00	5,10	5,10	6,24	6,24
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	6,13	1,16	6,10	1,16
Bienes y servicios diversos	5,36	4,00	0,21	6,05	0,31
Información y comunicación	4,33	-0,85	-0,02	5,97	0,15
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	4,70	1,66	5,74	1,78
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,25	0,70
Recreación y cultura	3,79	1,63	0,05	4,98	0,15
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,02	0,06	3,26	0,10

Fuente: DANE, IPC.

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Bienes y servicios diversos, las cuales en conjunto contribuyeron con 5,01 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el año

En agosto de 2026 en comparación con agosto de 2025, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (9,43%), arriendo imputado (4,93%), transporte urbano (10,66%), arriendo efectivo (5,01%), carne de res y derivados (14,09%), electricidad (7,59%), frutas frescas (18,31%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (9,26%), servicios relacionados con la copropiedad (17,10%) y papas (63,45%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: vehículo particular nuevo o usado (-1,79%), arroz (-3,62%), tomate (-11,77%), carne de cerdo y derivados (-6,04%) y legumbres secas (-9,57%).

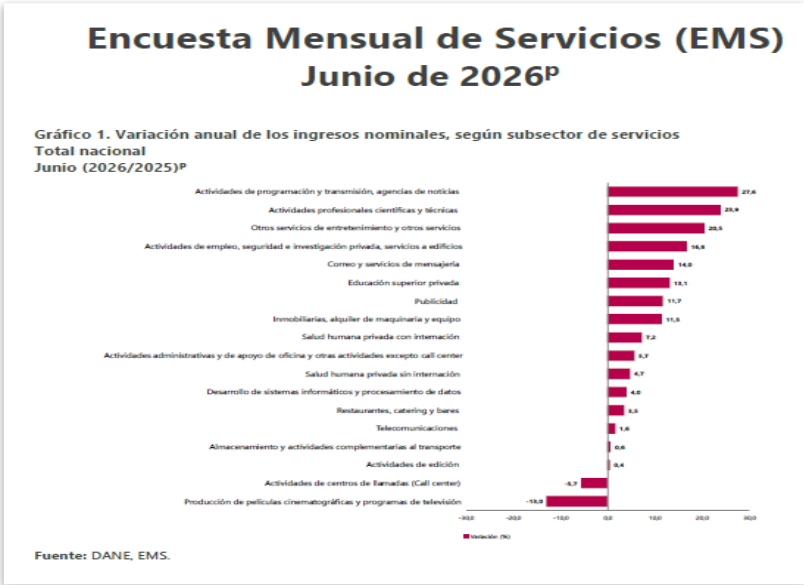
Cuadro 6. IPC Variación y contribución anual
Por principales subclases
Agosto 2026

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	9,43	0,71
Arriendo imputado	4,93	0,63
Transporte urbano	10,66	0,51
Arriendo efectivo	5,01	0,47
Carne de res y derivados	14,09	0,34
Electricidad	7,59	0,26
Frutas frescas	18,31	0,26
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	9,26	0,22
Servicios relacionados con la copropiedad	17,10	0,22
Papas	63,45	0,19

Fuente: DANE, IPC.

Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/ago2026/bol-IPC-ago2026.pdf>

Por otra parte, según lo manifestado por el **DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS – DANE** en la Encuesta Mensual de Servicios **junio 2026**, mediante boletín técnico del 14 de agosto de 2026, se presentan los siguientes indicadores:



EVOLUCIÓN GENERAL DE LOS SUBSECTORES DE SERVICIOS

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

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

Tabla 1. Variación anual de los ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios										
Total nacional										
Junio (2026/2025) ^P										
Clasificación CIIU Rev. 4 & C.			Ingresos nominales		Ingresos por servicios		Venta de mercancías		Otros ingresos	
Sección	División	Descripción	Variación (%)		Contribución (pp)					
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	0.6		0.2		-0.0		0.5	
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	14.0		15.5		0.0		-1.5	
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	3.5		2.5		1.1		-0.1	
J	División 58	Actividades de edición	0.4		-10.2		-0.7		11.3	
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	-13.0		-17.3		0.2		4.1	
J	División 60 y Clase 6301	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	27.6		22.1		0.0		5.5	
J	División 61	Telecomunicaciones	1.6		2.5		-1.2		0.2	
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	4.0		3.9		0.1		-0.0	
LN	Sección L, División 68 Sección NL, Divisiones 71 50, 71 59 y 71 59	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	11.3		11.0		0.8		0.2	
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	23.9		23.8		0.0		0.0	
M	Clase 73 10	Publicidad	11.7		11.6		0.1		0.0	
N	Divisiones 76, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	16.8		16.9		-0.0		-0.1	
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-5.7		-5.7		0.0		-0.0	
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	5.7		5.4		0.0		0.3	
P	Grupo 854	Educación superior privada	13.1		11.2		0.0		2.9	
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	7.2		8.5		-1.3		0.0	
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	4.7		4.4		0.4		0.0	
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	20.5		16.5		0.0		3.9	

Fuente: DANE, EMS.

Variación anual del personal ocupado total y contribución por tipo de contratación, según subsector de servicios (junio 2026 / junio 2025) p

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

Tabla 2. Variación anual del personal ocupado total y contribución por categoría de contratación, según subsector de servicios
Total nacional
Junio (2026/2025)^p

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Personal ocupado total ^a	Permanente	Temporal directo	Agente ^b	Misión ^{c,c,c} Hora categoría ^{c,c,c}
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)			
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	1,6	2,0	-1,7	1,4	
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	-8,4	-1,1	-1,3	-4,0	
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	-1,3	-0,4	-1,1	0,2	
J	División 58	Actividades de edición	-12,5	-3,4	-3,6	-1,4	
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	2,7	-0,9	4,3	-0,7	
J	División 60 y Clase 6301	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	-5,1	-1,6	0,3	-3,7	
J	División 61	Telecomunicaciones	-6,3	-6,0	0,6	-2,0	
J	División 62, División 63, excepto Clase 6301	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	1,9	1,6	-0,2	0,3	
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7720 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	-1,1	0,6	-0,2	-1,4	
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	-0,3	0,1	-1,7	1,4	
M	Clase 7310	Publicidad	-8,2	-1,4	-7,5	0,7	
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	-1,3	1,9	-1,3	0,3	-2,0
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-14,5	-11,1	-3,4	-0,0	
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	-14,4	-5,0	-6,3	-0,9	
P	Grupo 854	Educación superior privada	-0,7	0,1	-0,9	0,0	0,2
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	-1,8	-1,0	-0,2	-0,7	
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	-0,5	-0,8	0,6	-0,3	
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	-2,5	-0,9	-1,3	-0,1	

Fuente: DANE, EMS.

Variación anual de los salarios y contribución por tipo de contratación, según subsector de servicios (junio 2026 / junio 2025) p

En junio de 2026, todos los subsectores de servicios presentaron variación positiva en los salarios, en comparación con junio de 2025.

Tabla 3. Variación anual de los salarios y contribución por categoría de contratación, según subsector de servicios
Total nacional
Junio (2026/2025)^p

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Personal ocupado sin agentes ^a	Permanente	Temporal directo	Misión ^{c,c,c} Hora categoría ^{c,c,c}
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)		
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	13,2	6,7	6,5	
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	17,1	10,9	6,2	
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	20,9	11,4	9,5	
J	División 58	Actividades de edición	8,1	4,2	3,9	
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	16,1	5,9	10,2	
J	División 60 y Clase 6301	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	7,0	3,6	3,4	
J	División 61	Telecomunicaciones	9,0	7,7	1,4	
J	División 62, División 63, excepto Clase 6301	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	1,6	0,5	1,1	
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7720 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	7,6	3,3	4,3	
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	7,8	3,5	4,3	
M	Clase 7310	Publicidad	7,3	6,3	1,0	
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	23,3	6,9	11,0	5,4
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	9,2	2,8	6,4	
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	17,9	11,0	6,9	
P	Grupo 854	Educación superior privada	7,0	1,1	2,6	3,2
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	11,9	5,2	6,6	
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	9,1	2,6	6,5	
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	13,7	8,2	7,4	

Fuente: DANE, EMS.

Variación año corrido de los ingresos nominales, personal ocupado total y salarios, según subsector de servicios (enero - junio 2026 / enero - junio 2025) p

En lo corrido de 2026, dieciséis de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos, quince presentaron variación negativa en el personal ocupado total y todos los subsectores presentaron incrementos en los salarios, en comparación con el mismo periodo de 2025.

Tabla 4. Variación año corrido de los ingresos nominales, personal ocupado total y salarios, según subsector de servicios
Total nacional
(Enero - junio 2026 / enero - junio 2025)*

Sección	División	Descripción	Variación (%) Año corrido		
			Ingresos	Personal Ocupado total*	Salarios**
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	0,3	0,9	12,1
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	13,5	-5,6	18,7
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	7,6	-1,6	20,3
J	División 58	Actividades de edición	0,6	-11,3	7,6
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	10,2	8,2	15,1
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	12,0	-0,7	7,6
J	División 61	Telecomunicaciones	1,9	-7,8	9,3
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	6,6	1,2	2,3
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	7,2	-1,7	9,4
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	17,9	-1,5	7,2
M	Clase 7310	Publicidad	10,9	-5,1	9,4
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	16,7	-1,2	20,3
N	Clase 8229	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-7,6	-10,7	9,3
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	-0,8	-9,9	19,7
P	Grupo 854	Educación superior privada	7,1	-0,8	6,2
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	5,2	-1,9	9,4
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	7,7	-0,4	8,9
S	Divisiones 93, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	15,5	-2,9	15,7

Fuente: DANE, EMS.

Actividades profesionales científicas y técnicas
Variación anual: junio (2026/2025) p

En junio de 2026, los servicios de actividades profesionales científicas y técnicas registraron un crecimiento de 23,9% en los ingresos nominales, el personal ocupado total presentó una disminución de 0,3% y los salarios registraron un incremento de 7,8%, en comparación con junio de 2025.

Tabla 7. Variación anual y contribución de los ingresos nominales por tipo, personal ocupado total y salarios por tipo de contratación
Actividades profesionales científicas y técnicas
Total nacional
Junio 2026*

Índice (ene 2023-jun 2026)	Variable	Variación anual (%)	Contribución a la variación anual (PP)
Ingresos totales nominales			
Ingresos totales nominales		23,9	
Ingresos por servicios prestados		24,1	23,8
Ingresos por venta de mercancías		7,0	0,0
Otros ingresos operacionales		7,8	0,0
Personal ocupado total*			
Personal ocupado total*		-0,3	
Permanente		0,1	
Temporal directo		-4,6	-1,7
Agencias		104,7	1,4
Salarios personal ocupado sin agencias			
Salarios personal ocupado sin agencias		7,8	
Salarios personal permanente		5,9	3,5
Salarios temporal directo		10,9	4,3

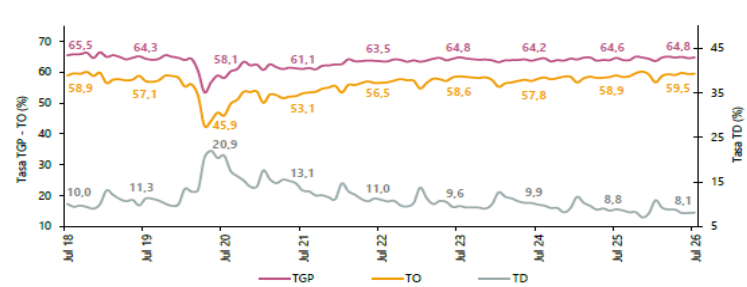
Fuente: DANE, EMS.

Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EMS/bol-EMS-jun2026.pdf>

Adicionalmente el DANE, nos presenta el siguiente panorama de los principales indicadores del mercado laboral a mayo de 2026 de acuerdo con el boletín publicado el 31 de agosto de 2026, el cual concluye que, Para el mes de julio de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,1%, lo que representó una disminución de 0,7 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (8,8%). La tasa global de participación se ubicó en 64,8% y la tasa de ocupación en 59,5%, en julio de 2025 estas tasas fueron 64,6% y 58,9%, respectivamente.

Principales indicadores del mercado laboral
Julio de 2026

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Julio (2018 - 2026)



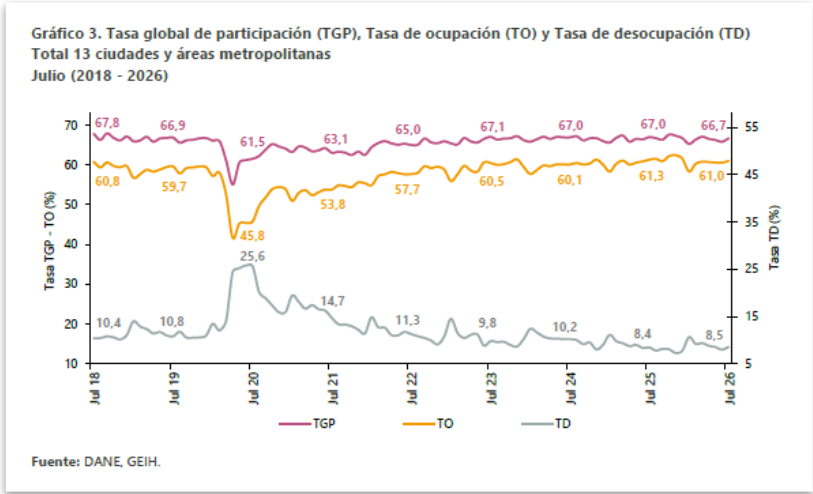
Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

Indicadores de mercado laboral mes y trimestre móvil para el total nacional y total 13 ciudades y áreas metropolitanas.
Total, nacional mensual

Para el mes de julio de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,1%, lo que representó una disminución de 0,7 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (8,8%). La tasa global de participación se ubicó en 64,8% y la tasa de ocupación en 59,5%, en julio de 2025 estas tasas fueron 64,6% y 58,9%, respectivamente.

Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual

En julio de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,5%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,4%. La tasa global de participación se ubicó en 66,7% y la tasa de ocupación en 61,0%, en julio de 2025 estas tasas fueron 67,0% y 61,3%, respectivamente.



Población ocupada según rama de actividad, mes julio 2026.

En el mes de julio de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.547 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 (1,7 puntos porcentuales); Comercio y reparación de vehículos (0,7 puntos porcentuales) y Construcción (0,6 puntos porcentuales).

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

Rama de actividad	Total nacional				
	Julio 2025	Julio 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.969	24.547	100	578	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.824	3.229	13,2	404	1,7
Comercio y reparación de vehículos	4.062	4.219	17,2	158	0,7
Construcción	1.667	1.823	7,4	156	0,6
Información y comunicaciones	357	448	1,8	92	0,4
Industrias manufactureras	2.634	2.716	11,1	82	0,3
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.981	2.061	8,4	79	0,3
Actividades inmobiliarias	342	341	1,4	-1	-0,0
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.936	1.917	7,8	-20	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos ^a	543	520	2,1	-23	-0,1
Alojamiento y servicios de comida	1.817	1.780	7,2	-37	-0,2
Actividades financieras y de seguros	475	436	1,8	-39	-0,2
Transporte y almacenamiento	1.888	1.819	7,4	-69	-0,3
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.442	3.238	13,2	-204	-0,9

Fuente: DANE, GEIH.

Población ocupada según posición ocupacional, mes julio 2026.

En julio de 2026, Trabajador por cuenta propia y Patrón o empleador fueron las posiciones ocupacionales que más aportaron positivamente a la variación de los ocupados en el total nacional con 1,7 y 0,6 puntos porcentuales, respectivamente.

Tabla 2. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según posición ocupacional
Total nacional
Julio (2025 - 2026)

Posición ocupacional	Total nacional				
	Julio 2025	Julio 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.969	24.547	100	578	
Trabajador por cuenta propia	9.774	10.187	41,5	413	1,7
Patrón o empleador	517	667	2,7	150	0,6
Obrero, empleado del gobierno	809	939	3,8	130	0,5
Obrero, empleado particular	10.885	10.924	44,5	39	0,2
Trabajador familiar sin remuneración	438	470	1,9	32	0,1
Empleado doméstico	733	733	3,0	1	0,0
Jornalero o Peón	805	619	2,5	-185	-0,8

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-jul2026.pdf>

COMPORTAMIENTO ECONOMICO DEL SECTOR TRANSPORTES

El presente reporte, presenta de manera descriptiva las principales cifras obtenidas en el año 2024, producto de la gestión pública desarrollada por el sector transporte en Colombia durante el año 2024. En general, el Transporte en Cifras proporciona estadísticas, análisis y tendencias relevantes para el sector del transporte, lo que puede ser útil para la toma de decisiones, la planificación estratégica y el seguimiento de políticas públicas relacionadas con el transporte. Los contenidos específicos del reporte pueden variar según la entidad que lo publique y los objetivos que se persigan, pero suelen incluir información detallada sobre:

El análisis macroeconómico del sector transporte permite contextualizar su comportamiento dentro de la dinámica económica nacional, reconociendo su rol como motor de crecimiento, generador de empleo e impulsor del desarrollo regional. A través de este capítulo, se presentan los principales indicadores que evidencian el aporte del sector al Producto Interno Bruto (PIB), su evolución frente al Índice de Precios al Consumidor (IPC), los cambios en el Índice de Producción de Obras Civiles (IPOC) y el comportamiento de la inversión pública en infraestructura de transporte.

Durante el período 2012-2024, el PIB nacional experimentó variaciones significativas, con un repunte excepcional en 2021 tras la contracción derivada de la pandemia de COVID-19. En ese marco, actividades económicas como la construcción y el transporte han mostrado fluctuaciones relevantes, reflejando tanto los efectos de coyunturas económicas como los esfuerzos de recuperación y reactivación. De igual forma, se analizan las subclases del gasto asociadas al transporte dentro del IPC, destacando el comportamiento de bienes y servicios como combustibles, mantenimiento vehicular, transporte urbano y transporte escolar.

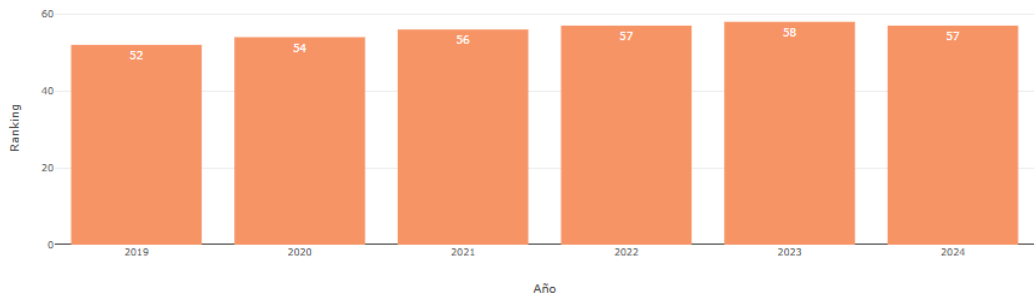
Asimismo, el capítulo examina la evolución del IPOC y la participación del sector transporte en el presupuesto de inversión pública, con énfasis en los principales programas y entidades ejecutoras. La comparación entre la inversión comprometida y obligada permite evaluar el grado de ejecución financiera del sector y su eficiencia en el uso de los recursos asignados.

En conjunto, estos indicadores permiten tener una visión integral de la evolución económica del sector transporte en Colombia, ofreciendo insumos clave para la formulación de políticas, la toma de decisiones y la priorización de proyectos estratégicos.

El Índice de Competitividad Mundial (IMD) entre los años 2019 y 2024. Durante este período, el país ha registrado una trayectoria relativamente estable, aunque con una ligera tendencia al deterioro en su posición global. En 2019, Colombia ocupaba el puesto 52, cayendo gradualmente hasta el lugar 57 en 2024, lo que representa una pérdida de cinco posiciones en el índice. Este indicador evalúa la capacidad de los países para generar entornos propicios para el crecimiento económico sostenible, considerando dimensiones clave como el entorno macroeconómico, la eficiencia del sector público y privado, el capital humano y la calidad de la infraestructura.

La estabilidad del ranking durante los primeros años sugiere cierta resiliencia en la estructura competitiva del país, sin embargo, el retroceso observado en los últimos dos años pone de manifiesto los desafíos persistentes para mejorar los factores estructurales que afectan la productividad y el entorno de negocios, especialmente en contextos internacionales cada vez más exigentes.

⁵ <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp2025/>

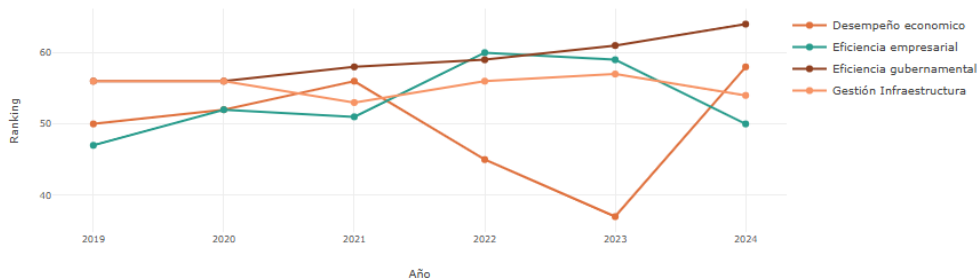


Gráfica 1.1 Ranking para Colombia, del índice de competitividad agregada.
Elaborado con datos del IMD. 2024

Este índice en cuatro dimensiones: desempeño económico, eficiencia empresarial, eficiencia gubernamental y gestión de infraestructura, permitiendo un análisis más detallado de los componentes que influyen en el resultado agregado. Se evidencia un comportamiento dispar entre estas dimensiones. Por ejemplo, el desempeño económico muestra una caída abrupta en 2023 (posición 37), seguida por una recuperación en 2024 (puesto 58), lo que puede estar asociado a factores coyunturales como la inflación, el comportamiento del PIB, la balanza comercial y la inversión extranjera directa.

La eficiencia empresarial, que evalúa el dinamismo del sector productivo, se ha mantenido dentro del rango medio, cerrando 2024 en el puesto 50, mientras que la eficiencia gubernamental, relacionada con el marco institucional, regulatorio y fiscal, ha oscilado entre los puestos 56 y 64 durante el período observado. La dimensión con el desempeño más bajo ha sido consistentemente la gestión de infraestructura, que en 2024 alcanzó el puesto 54, lo cual señala limitaciones estructurales en la provisión de infraestructura adecuada y en su impacto sobre la competitividad general del país.

El análisis de estas dimensiones permite identificar áreas prioritarias de mejora, especialmente aquellas relacionadas con el fortalecimiento de la infraestructura física y tecnológica, la modernización del aparato estatal y la promoción de entornos más favorables para el desarrollo empresarial. Estos elementos son fundamentales no solo para mejorar la competitividad internacional del país, sino también para potenciar la eficiencia de sectores estratégicos como el transporte, la logística y la movilidad.



Gráfica 1.2 Ranking para Colombia del índice de competitividad agregada por Dimensiones.
Elaborado con datos del IMD. 2024

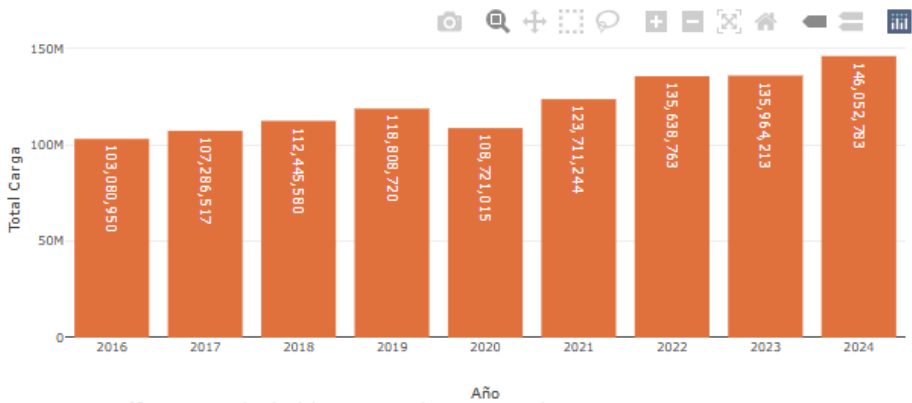
Movimiento de carga - Modo Carretero.

Durante el periodo 2016-2024, el transporte de carga por carretera ha mostrado una tendencia creciente, con incrementos sostenidos en el volumen total movilizado, especialmente desde el año 2021. De acuerdo con la Gráfica 3.14, para 2024 se alcanzaron más de 146 millones de toneladas, consolidando un aumento acumulado del 41% respecto al 2020, año que marcó el punto más bajo del periodo (con 108,7 millones de toneladas) debido a los efectos de la pandemia. Este comportamiento refleja una recuperación progresiva y sostenida de la actividad logística nacional.

En detalle, al cierre de 2023, el transporte de carga por servicio público registró un total de 10,2 millones de viajes, durante los cuales se transportaron 135,9 millones de toneladas de carga seca. Sin embargo, en 2023 también se observó una disminución en la carga promedio por viaje, que fue de 13,3 toneladas, la más baja de los últimos 8 años. Esta tendencia se mantiene en 2024, con un promedio aún menor de 12,5 toneladas por viaje, lo que podría estar vinculado a cambios en la estructura de la demanda, operaciones de última milla o mayor presencia de despachos fraccionados.

Por otra parte, el transporte de carga líquida mostró un desempeño favorable: en 2024 se movilizaron más de 6.259 millones de galones en 726.925 viajes, con una eficiencia promedio de 8.610 galones por viaje, en línea con los niveles observados en años recientes. Esta evolución positiva evidencia un fortalecimiento en la operación de este tipo de carga, que requiere infraestructura especializada y estrictos controles logísticos.

En conjunto, los datos dan cuenta de un sistema de transporte de carga que ha venido recuperándose con fuerza desde 2020, pero que también enfrenta retos en eficiencia operacional, particularmente en lo que respecta a la carga seca.



Gráfica 3.14 Evolución del movimiento de carga en modo carretero
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Ministerio del Transporte.

Transito

El tránsito y la seguridad vial constituyen uno de los principales retos en materia de movilidad y salud pública del país. Este capítulo presenta un análisis detallado del comportamiento de la siniestralidad vial en Colombia, con base en la información reportada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), abordando tanto la evolución histórica de los principales indicadores como su distribución territorial y por tipo de usuario. Se incluyen datos sobre el número de personas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito entre 2016 y 2024, así como las variaciones porcentuales anuales que permiten identificar periodos críticos, avances y retrocesos en materia de seguridad vial.

Asimismo, se presenta la desagregación por tipo de usuario de vía —motociclistas, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos particulares, transporte público, entre otros—, lo cual permite evidenciar las poblaciones más vulnerables ante los siniestros de tránsito. También se incluyen mapas departamentales con el total de fallecidos y lesionados reportados en 2024, lo que facilita una lectura territorial del fenómeno. Finalmente, se incorpora una lectura comparativa del comportamiento de los siniestros en los diferentes modos de transporte, como parte del análisis integral del sistema de movilidad del país.

Este conjunto de estadísticas resulta fundamental para el diseño e implementación de estrategias orientadas a la reducción de la accidentalidad vial, la focalización de intervenciones y el fortalecimiento de políticas públicas que promuevan entornos viales más seguros para todos los actores de la movilidad.

El tránsito por modo carretero se mide mediante indicadores como el Tránsito Promedio Diario (TPD), obtenido a partir de conteos en dos carriles y/o sentidos de la calzada en algunos tramos de las vías del país, para obtener el promedio de 7 días por 24 horas. La medición de estos indicadores, que se realiza normalmente en estaciones, cambió para los años 2019, 2020, 2021 y 2022. Actualmente, estos conteos están incluidos dentro del Proyecto Vías Inteligentes (VIITS), y para la vigencia del año 2022, se está llevando a cabo la apertura del monitoreo y recolección de la información en las estaciones dispuestas en el proyecto. Es importante tener en cuenta que estos indicadores se publican con un año de rezago, por lo que las cifras presentadas corresponden a la vigencia del 2022.

Según datos reportados por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), actualmente la medición se realiza por peajes y por categoría, según se muestra en la tabla 4.1. En esta tabla se puede observar la información desagregada por peaje para los años 2019 a 2022. Para efectos de análisis, se tomaron los dos peajes con mayor TPD: el peaje Cerros II en el departamento de Risaralda, el cual muestra una leve tendencia al alza durante los cuatro años de medición en las tres categorías. El año 2022 mostró el mayor aumento en el indicador, como se observa en la gráfica 4.1. Otra estación de peaje analizada es la de Casablanca, en el departamento de Cundinamarca, la cual muestra una caída en el indicador de TPD para el año 2020, seguida de una tendencia al alza para los años siguientes, siendo más marcada en las categorías I y II.

Excel

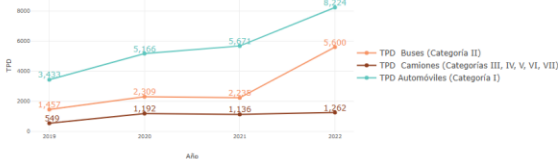
Search:

Tabla 4.1 Tránsito Promedio Diario-TPD 2019-2022, medición realizada dentro del Proyecto Vías Inteligentes VIITS. Fuente: elaboración propia con datos de INVIAS, vigencia 2022

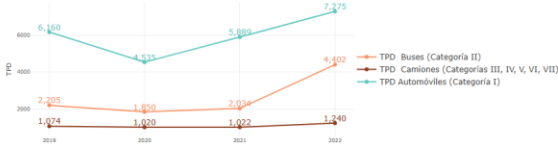
Año	Departamento	Estación de Peaje	TPD Automóviles (Categoría I)	TPD Buses (Categoría II)	TPD Camiones (Categorías III, IV, V, VI, VII)	
1	2022	Antioquia	Cocomá	3.457	540	2.270
2	2022	Antioquia	Puerto Triunfo	2.559	360	2.180
3	2022	Antioquia	Los Llanos	1.853	2.398	903
4	2022	Antioquia	Taraza	1.475	1.855	872
5	2022	Boyacá	Sáchica	4.173	1.419	100
6	2022	Boyacá	Arcabuco	3.353	1.819	489
7	2022	Boyacá	Saboyá	1.912	1.867	457
8	2022	Boyacá	Crucero	1.524	987	213
9	2022	Caldas	San Clemente	670	461	30
10	2022	Cauca	El Bordo	2.098	2.478	522

Showing 1 to 10 of 181 entries

Previous12345...17Next



Gráfica 4.1 Evolución TPD 2019-2022, estación de Peaje Cerros II-Risaralda, Fuente: elaboración propia con datos INVIAS, vigencia 2022.



Gráfica 4.2 Evolución TPD 2019-2022, estación de Peaje Casablanca-Cundinamarca, Fuente: elaboración propia con datos INVIAS, vigencia 2022.

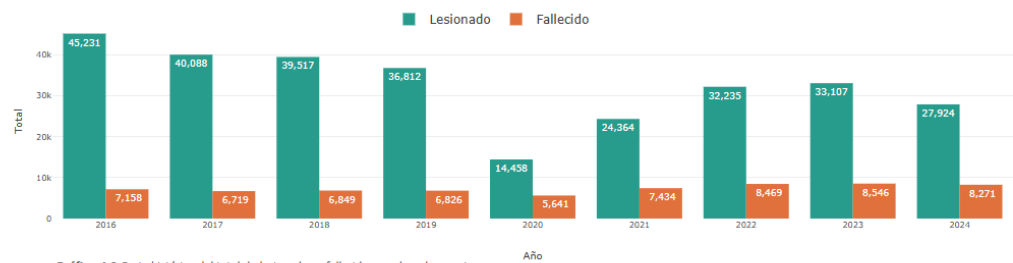
Durante el año 2024, se registraron 27.924 personas lesionadas y 8.271 fallecidas en siniestros viales en las carreteras del país, lo que representa una reducción del 15,7% en lesionados con respecto a 2023, pero una ligera disminución del 3,2% en fallecidos, lo que indica una persistencia en la gravedad de los eventos fatales (Gráfica 4.9).

Si bien el número total de lesionados ha mostrado una tendencia decreciente desde 2016, con un pico en ese año de 45.231 lesionados, la cifra más baja se presentó en 2020 con 14.458 casos, coincidiendo con las restricciones de movilidad por la pandemia de COVID-19. A partir de 2021, se observa una recuperación gradual del número de siniestros, aunque sin alcanzar aún los niveles prepandemia.

En cuanto a los fallecidos, el comportamiento ha sido más estable, con un rango entre 5.641 (2020) y 8.546 (2023). El incremento sostenido desde 2020 hasta 2023 preocupa desde el punto de vista de la seguridad vial, y aunque en 2024 se evidenció una ligera reducción, la cifra continúa siendo alta en comparación con años previos a la pandemia.

Este análisis evidencia la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención y control en las vías nacionales, especialmente aquellas relacionadas con la reducción de la letalidad de los siniestros viales, así como la implementación de medidas más efectivas de protección a los usuarios más vulnerables.

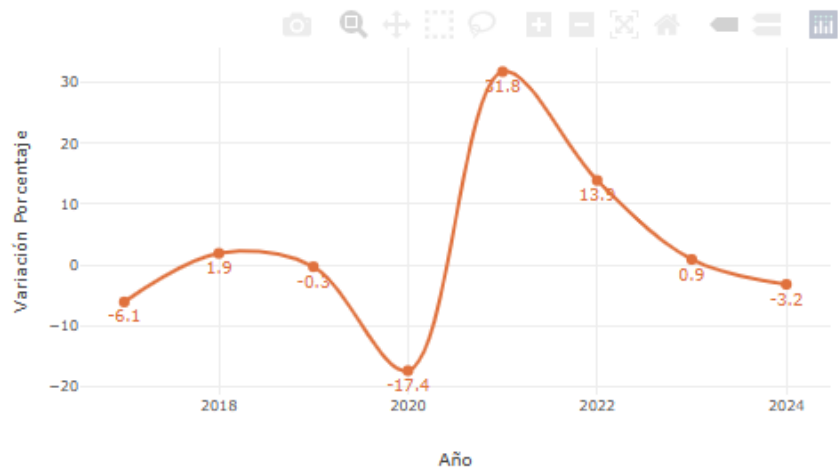
4.2. Siniestralidad en carreteras.



Gráfica 4.9 Serie histórica del total de lesionados y fallecidos en el modo carretera.

Fuente: Elaboración propia con datos de la ANSV.

Al analizar la variación porcentual anual del total de fallecidos (Gráfica 4.10), se observa que en 2024 hubo una disminución del 3,2% respecto a 2023, lo cual representa una moderación en la tendencia al alza que venía consolidándose entre 2020 y 2022. Este descenso es relevante si se tiene en cuenta que el aumento de fallecidos en 2021 y 2022 fue del 31,8% y 13,9%, respectivamente. A pesar de la ligera disminución en 2024, el número de víctimas fatales aún se mantiene por encima de los niveles prepandemia, evidenciando la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención vial.



Gráfica 4.10 Variación porcentual del total de fallecidos en siniestros viales

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANSV.

En cuanto al total de lesionados (Gráfica 4.11), la variación porcentual en 2024 fue de -15,7%, lo que representa la segunda mayor reducción desde 2016, solo superada por la caída del 60,7% en 2020 durante el periodo más estricto de restricciones por la pandemia. Esta caída en el número de personas lesionadas se alinea con el leve descenso en fallecidos, lo cual puede interpretarse como un avance en materia de seguridad vial, aunque no debe desestimarse el impacto sostenido de la siniestralidad grave.



Gráfica 4.11 Variación porcentual del total de lesionados en siniestros viales
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANSV.

Ambas gráficas permiten evidenciar que, si bien en 2024 hubo mejoras relativas en los indicadores de siniestralidad, el país aún se encuentra por encima de los niveles más bajos registrados en la década, por lo que resulta clave consolidar políticas públicas que reduzcan tanto la ocurrencia como la gravedad de los siniestros viales.

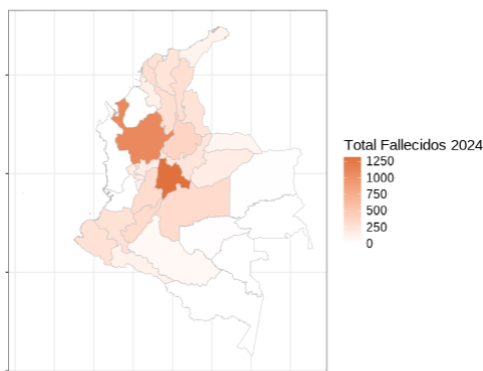
En el análisis departamental del total de fallecidos y lesionados por siniestros viales en 2024 (Gráficas 4.12 y 4.13), se identifican patrones de concentración que reflejan tanto la densidad poblacional como la intensidad del tránsito vehicular en cada región.

En cuanto a fallecidos, los departamentos con mayores registros fueron Antioquia (1.093), Valle del Cauca (866) y Cundinamarca (652), consolidándose como los focos más críticos de mortalidad vial en el país. Estas tres regiones concentran cerca del 30% del total de fallecidos reportados en el territorio nacional, lo cual puede estar asociado a una combinación de alto parque automotor, extensas redes viales y alta actividad económica y de movilidad intermunicipal.

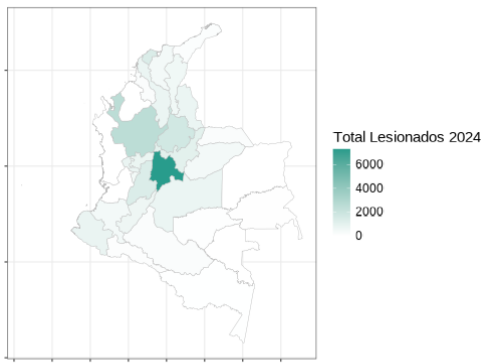
En términos de personas lesionadas, el mayor número se presentó en Cundinamarca (4.902), seguido por el Valle del Cauca (3.386) y Antioquia (2.511). Estos departamentos también lideran la accidentalidad vial en número absoluto, lo que refuerza la necesidad de intervenciones focalizadas en estas zonas, tanto en materia de control como de prevención vial.

Cabe destacar que Santander, Meta, Tolima y Bolívar también registraron cifras elevadas de siniestralidad, particularmente en fallecidos, a pesar de no tener los mayores volúmenes de población, lo que sugiere problemáticas estructurales en las condiciones viales o en la gestión del tránsito en esos territorios.

El análisis territorial permite avanzar hacia estrategias regionalizadas de seguridad vial, con énfasis en los departamentos con mayor carga de siniestralidad y en aquellos que muestran indicadores desproporcionados respecto a su población o infraestructura vial disponible.



Gráfica 4.12 Total fallecidos en siniestros viales según departamento 2024.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANSV.



Gráfica 4.13 Total lesionados en siniestros viales según departamento 2024.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANSV.

TRANSPORTE

a estructura empresarial y el parque automotor que conforman la oferta del sistema de transporte en Colombia, abordando tanto el transporte de pasajeros como el de carga. Se examina la distribución de empresas habilitadas según tipo de servicio (carga, pasajeros y mixto), así como la evolución histórica del número de empresas en los distintos modos: terrestre, aéreo, fluvial y férreo. Este seguimiento permite evidenciar el comportamiento y dinamismo del sector en términos de presencia empresarial y su transformación a lo largo del tiempo.

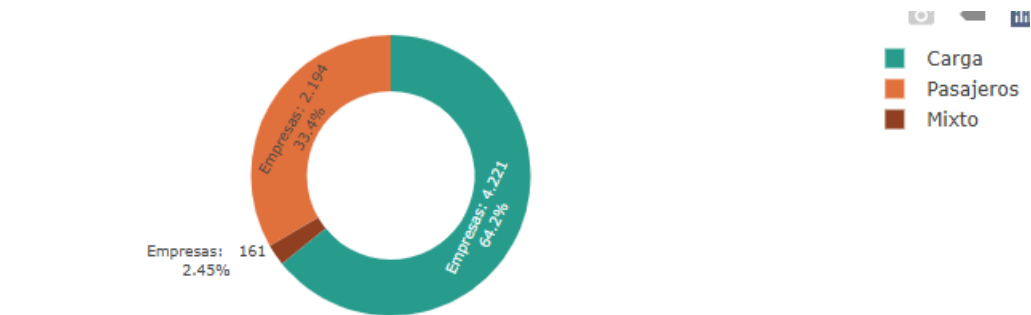
Adicionalmente, se incluye un inventario detallado del parque automotor del país, con cifras reportadas por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), permitiendo caracterizar los vehículos registrados según año, tipo de servicio (público, particular

u oficial), y modo de transporte. También se presenta la distribución territorial del parque automotor, destacando las regiones con mayor volumen de vehículos registrados, lo cual resulta fundamental para la planificación de infraestructura, la gestión del tráfico, y el diseño de estrategias de movilidad y seguridad vial.

La información utilizada en este capítulo proviene de fuentes oficiales como el Viceministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Superintendencia de Transporte, la Aeronáutica Civil, la Dirección General Marítima (DIMAR) y el RUNT, garantizando la confiabilidad y actualización de los datos. Este conjunto de análisis busca ofrecer una visión clara y precisa sobre el estado actual de la infraestructura empresarial del transporte, así como de los recursos vehiculares disponibles, como insumo para el desarrollo de políticas públicas, regulación sectorial y toma de decisiones institucionales.

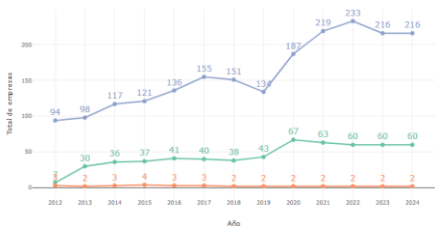
la distribución de las 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024. De este total, el 64,2% corresponde a empresas especializadas en transporte de carga (4.221), seguidas por las empresas dedicadas al transporte de pasajeros, que representan el 33,4% (2.194). Las empresas con habilitación mixta, que prestan servicios tanto de carga como de pasajeros, constituyen apenas el 2,5% (161), evidenciando una clara predominancia de la especialización modal en la configuración empresarial del sector.

Esta composición evidencia la orientación del sector hacia el transporte de carga, lo cual puede estar asociado a la demanda creciente de servicios logísticos y al dinamismo del comercio nacional e internacional. En contraste, la menor participación de empresas mixtas sugiere una tendencia hacia la segmentación operacional, posiblemente impulsada por requerimientos técnicos, normativos o de eficiencia en la prestación del servicio. Esta caracterización empresarial permite comprender mejor la estructura operativa del sector y orientar políticas diferenciadas según el tipo de servicio ofrecido.

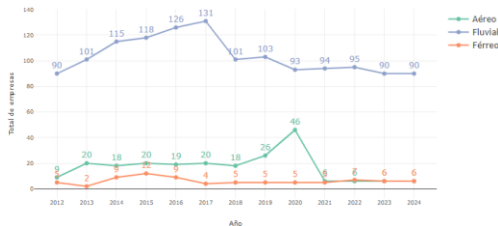


Gráfica 5.1 Total de empresas de transporte de pasajeros,carga y mixto.
Elaborado con datos de Viceministerio de Transporte. 2024

La evolución en el número de empresas de transporte de pasajeros por modo de transporte entre 2012 y 2024. Se evidencia un crecimiento sostenido en el modo aéreo, que pasó de 7 empresas en 2012 a 60 en 2024, con picos destacados en 2020 y 2021. Este comportamiento puede estar relacionado con la expansión de rutas, el ingreso de nuevos operadores y la recuperación pospandemia. El modo fluvial, por su parte, presenta una tendencia más marcada, con incrementos importantes entre 2017 y 2022, alcanzando un máximo de 233 empresas en 2022, aunque con una leve reducción en los años siguientes hasta estabilizarse en 216. En contraste, el modo férreo mantiene un comportamiento constante con apenas 2 a 4 empresas a lo largo del periodo, lo cual refleja las limitaciones estructurales y de oferta de este modo en el país. Esta distribución refuerza la necesidad de estrategias diferenciadas de fortalecimiento empresarial según el tipo de infraestructura y demanda en cada modo.

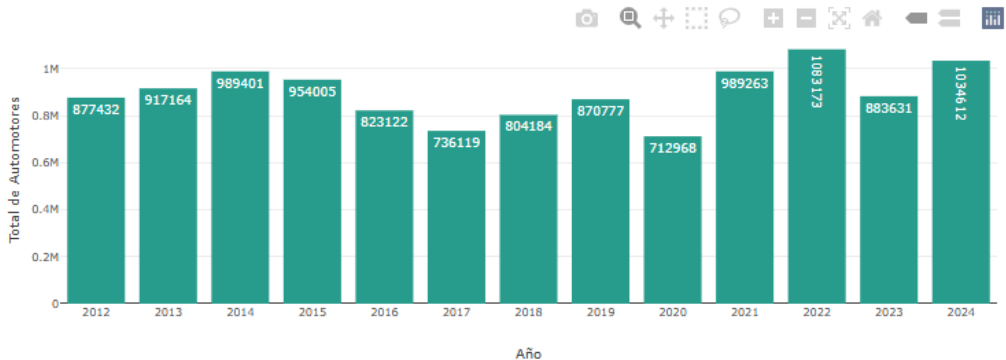


Gráfica 5.2 Relación de número de empresas de transporte de pasajeros por Modo
Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte. 2024



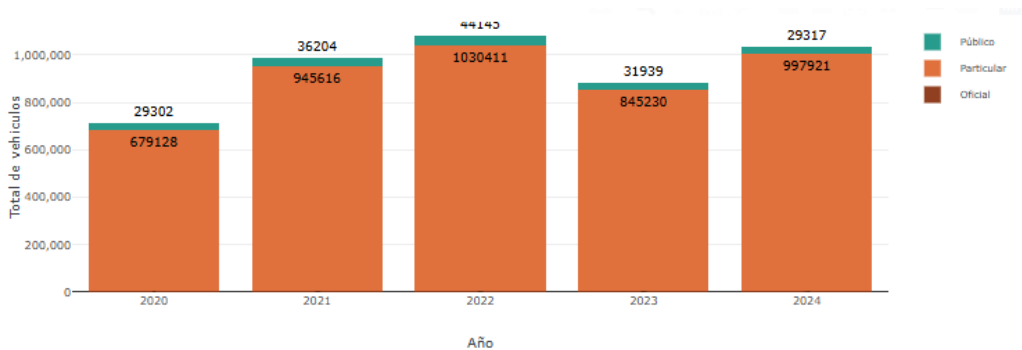
Gráfica 5.3 Relación de total de empresas de transporte de carga por Modo
Elaborado con datos de ANI, Supertransporte y Mintransporte. 2024

A lo largo del periodo 2012-2024, el registro de automotores en el país ha mostrado una tendencia variable. En los primeros años, entre 2012 y 2014, se presentó un crecimiento sostenido que alcanzó su punto más alto en 2014 con 989.401 vehículos. Posteriormente, entre 2015 y 2017, se evidenció una disminución progresiva, alcanzando su nivel más bajo en 2017 con 736.119 registros. A partir de 2018 se observó una leve recuperación, que fue interrumpida en 2020 por una caída pronunciada hasta 712.968 unidades, coincidiendo con los efectos de la pandemia por COVID-19. En los años siguientes, se registró una notable recuperación, alcanzando en 2022 el mayor número del periodo con 1.083.173 vehículos, para luego volver a disminuir ligeramente en 2023 y 2024.



Gráfica 5.4 Total de vehículos en los años 2012 - 2024.
Elaborado con datos de RUNT. 2024

El análisis del parque automotor según tipo de servicio evidencia una clara concentración en vehículos de servicio particular. En el año 2022, por ejemplo, de un total de 1.083.173 vehículos registrados, el 95% correspondió a particulares (1.030.411 unidades), mientras que los de servicio público representaron apenas 4% (44.145 unidades). Esta distribución se mantiene estable en los años analizados (2020-2024), con variaciones marginales. Aunque el servicio oficial mantiene una proporción mínima, su número también ha sido constante. Estos datos reflejan una fuerte preferencia por el transporte privado en el país, lo cual implica desafíos para la planeación del sistema de transporte público, la gestión del tráfico y la reducción del impacto ambiental.



Gráfica 5.5 Relación del parque automotor por tipo de servicio en Colombia. Elaborado con datos de RUNT. 2024

MOVILIDAD SOSTENIBLE

En atención a la necesidad identificada por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, relacionada con la contratación de la operación de transporte para garantizar el traslado de carga, pasajeros y, cuando así se requiera, animales silvestres y material vegetal, dentro y fuera de su jurisdicción, se incorporó al presente Análisis del Sector una revisión específica de las condiciones del mercado de transporte terrestre automotor especial, orientada a identificar la oferta disponible, la capacidad operativa de los potenciales proveedores, la cobertura territorial, la capacidad de atención de los diferentes requerimientos asociados al objeto contractual y el nivel de especialización existente en el sector.

Lo anterior, teniendo en cuenta que se trata de una operación de carácter integral y dinámico, que puede requerir diferentes tipos de vehículos y desplazamientos hacia zonas urbanas y rurales, dentro y fuera de la jurisdicción de la Corporación.

Asimismo, en la estructuración del proceso se consideró la posibilidad de contar con vehículos que incorporen tecnologías de movilidad sostenible, particularmente vehículos híbridos y eléctricos, en atención a la naturaleza ambiental de la entidad y a la necesidad de promover, en la medida en que las condiciones de operación, disponibilidad y oferta del mercado lo permitan, alternativas de transporte que contribuyan a la reducción de emisiones y al fortalecimiento de prácticas ambientalmente sostenibles. En este sentido, el análisis busca establecer las condiciones y capacidades efectivamente existentes en el mercado que puedan atender integralmente la necesidad institucional, de manera que los aspectos técnicos y operativos que se definan para el proceso guarden correspondencia con el objeto contractual, las condiciones reales de la oferta y los principios de planeación, proporcionalidad, selección objetiva y libre concurrencia.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, y con el propósito de complementar el análisis de las condiciones de oferta y capacidad del mercado de transporte especial, resulta pertinente revisar la evolución que ha presentado en Colombia la incorporación de tecnologías asociadas a la movilidad sostenible. Este análisis permite identificar la disponibilidad y tendencia del mercado frente a alternativas de transporte con menores impactos ambientales, aspecto que resulta de particular relevancia para la estructuración del presente proceso, teniendo en cuenta que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a su naturaleza y funciones ambientales, ha considerado dentro de la estructuración de la operación la posibilidad de contar con vehículos que incorporen tecnologías de movilidad sostenible, particularmente vehículos eléctricos e híbridos, siempre de acuerdo con las condiciones de operación y la oferta efectivamente disponible en el mercado.

En este sentido, se analiza la evolución del parque automotor en Colombia con tecnologías orientadas a la movilidad sostenible, haciendo énfasis en los vehículos registrados con funcionamiento eléctrico, híbrido y a gas natural vehicular (GNV). A partir de la información reportada en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se analiza el comportamiento de estas

tecnologías en el país durante el periodo 2020–2024, tanto en términos generales como desagregados por tipo de servicio (público, particular y oficial) y tipo de vehículo (livianos y pesados).

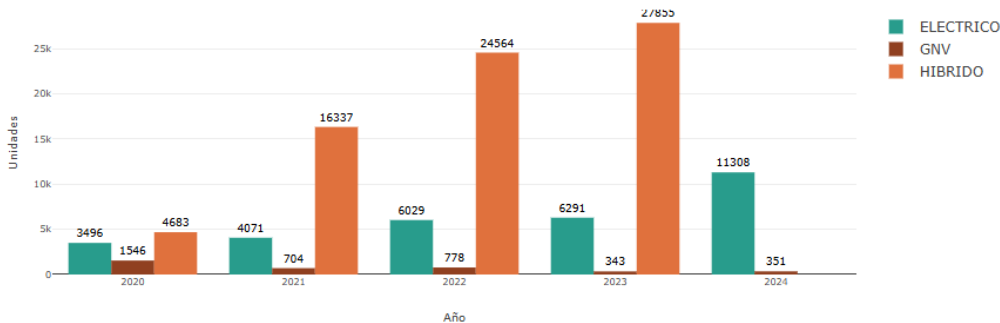
La movilidad sostenible representa uno de los pilares estratégicos para reducir las emisiones del sector transporte y avanzar hacia una transición energética más limpia. Por ello, este capítulo busca ofrecer una lectura detallada sobre el grado de adopción de tecnologías de bajas o cero emisiones en diferentes segmentos del parque automotor nacional, identificando tendencias, avances y posibles retrocesos en la incorporación de vehículos más eficientes y menos contaminantes. Esta información resulta clave para el diseño de políticas públicas, incentivos económicos y programas de renovación de flota que contribuyan a mitigar los impactos ambientales del transporte y mejorar la calidad del aire en las principales ciudades del país.

Parque automotor de vehículos con combustibles diferentes a la Gasolina y ACPM.

En respuesta a la política del Gobierno Nacional y en la búsqueda diaria de lograr un país menos contaminado por los efectos adversos de la baja calidad del aire, la movilidad sostenible es un propósito que se busca alcanzar. La interacción entre el tránsito, el transporte y el espacio público es un aspecto clave en este objetivo, y constituye una de las principales responsabilidades del Ministerio de Transporte, el cual está comprometido en fortalecer y promover esta área. En este sentido, se establecen leyes y políticas que respalden el cumplimiento de dichos objetivos.

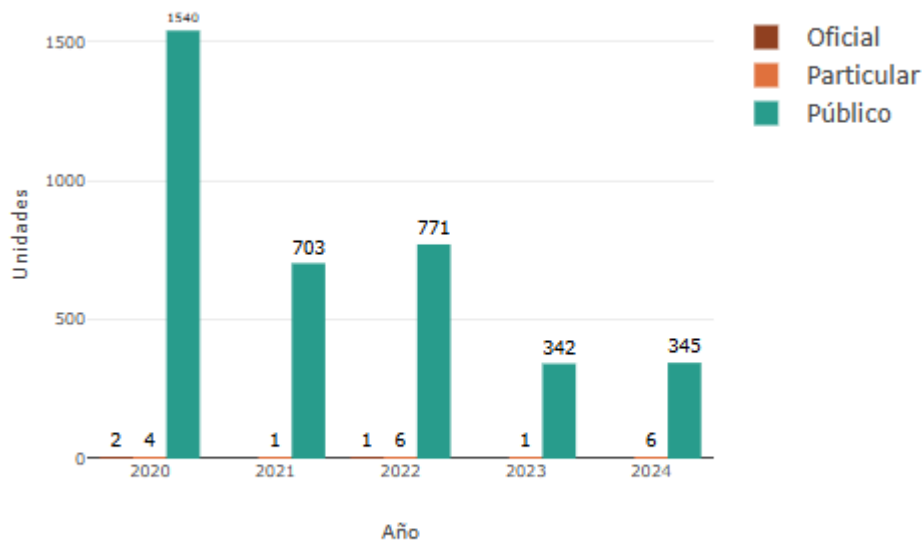
El comportamiento anual del registro de vehículos sostenibles en Colombia, desagregado por tipo de combustible: eléctrico, GNV e híbrido, según cifras del RUNT. Se observa una tendencia creciente en los vehículos eléctricos, que pasaron de 4.071 unidades registradas en 2020 a 11.308 en 2024, con un incremento particularmente fuerte entre 2022 y 2024, reflejando el impulso de políticas de transición energética y beneficios tributarios.

Por otro lado, los vehículos híbridos alcanzaron su pico en 2023 con 27.855 unidades registradas, pero mostraron una disminución significativa en 2024, registrando 0 unidades, lo que podría estar relacionado con cambios en incentivos, mercado o preferencias de consumo. Finalmente, los vehículos a GNV mostraron su mayor registro en 2020 con 1.546 unidades, pero también presentaron una caída paulatina en los años siguientes, registrando apenas 343 unidades en 2023 y 351 en 2024, lo cual podría indicar una pérdida de competitividad frente a otras tecnologías más limpias.



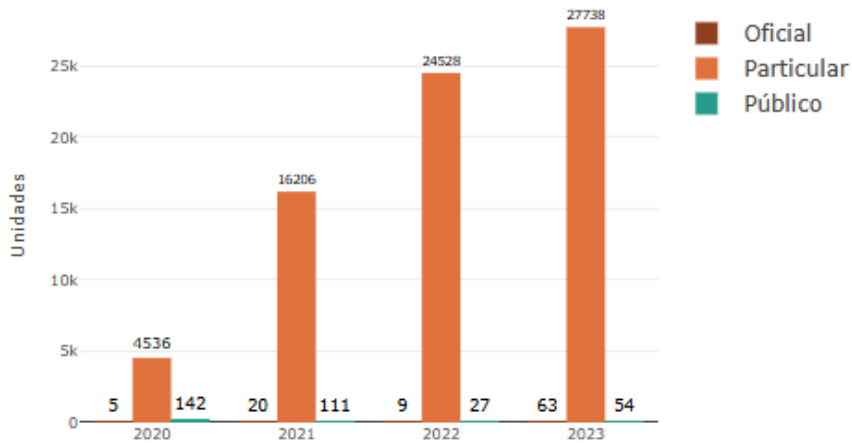
Gráfica 6.1 Vehículos registrados en el RUNT con uso de combustible híbrido, GNV y eléctrico
Elaborado con datos de RUNT. 2024

En primer lugar, el Gas Natural Vehicular (GNV), , muestra una caída pronunciada en el número de registros entre 2020 y 2024. Si bien en 2020 se alcanzaron 1.540 unidades en el servicio público, para 2024 esta cifra se redujo a solo 345. Además, la participación de los vehículos oficiales y particulares con este tipo de combustible ha sido casi nula en todos los años analizados. Esto sugiere una pérdida de protagonismo del GNV frente a otras opciones más modernas y sostenibles, posiblemente asociada a cambios normativos, restricciones técnicas o costos de infraestructura.

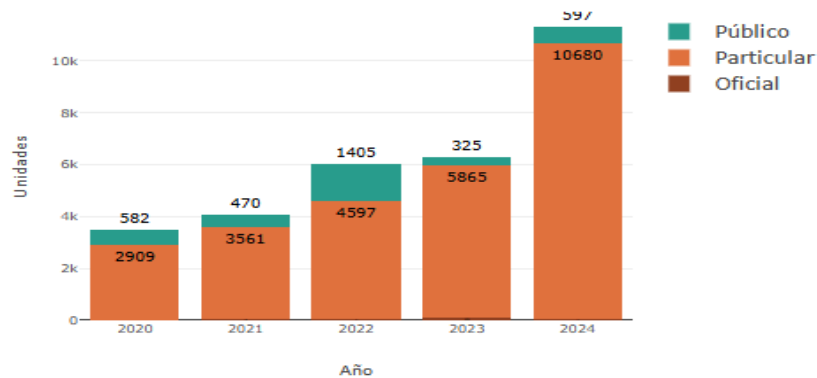


Gráfica 6.2 Vehículos registrados en el RUNT, con funcionamiento a través de Gas Natural. Elaborado con datos de RUNT. :

Por otro lado, los vehículos híbridos, presentan un crecimiento acelerado y consistente desde 2020, concentrado principalmente en el servicio particular. En 2023 se alcanzó el máximo con 27.738 unidades, lo que evidencia una fuerte aceptación por parte de los consumidores privados. Sin embargo, los registros para servicios públicos y oficiales siguen siendo bajos, lo cual refleja una falta de incorporación de esta tecnología en los vehículos de uso estatal o de transporte colectivo, a pesar de sus beneficios ambientales y operacionales.



Finalmente, muestra un panorama más equilibrado para los vehículos eléctricos. Aunque el crecimiento sigue liderado por el servicio particular (de 2.909 vehículos en 2020 a 10.680 en 2024), también se observa un leve pero constante aumento en el servicio público. Este comportamiento sugiere un mayor interés institucional por incorporar vehículos eléctricos a las flotas de transporte público, posiblemente en respuesta a políticas ambientales y compromisos de descarbonización. No obstante, los registros de vehículos oficiales siguen siendo muy limitados.



Gráfica 6.4 Vehículos registrados en el RUNT, con funcionamiento eléctrico. Elaborado con datos de RUNT. 2024

En conjunto, estos resultados indican que la transición hacia tecnologías limpias en Colombia está ocurriendo, pero está siendo impulsada principalmente por el sector particular, mientras que el sector público y oficial avanza con más lentitud. Esto plantea desafíos en términos de políticas públicas, inversiones y estrategias para una adopción más equitativa y estructural de la movilidad sostenible a nivel nacional.

MOVILIDAD URBANA

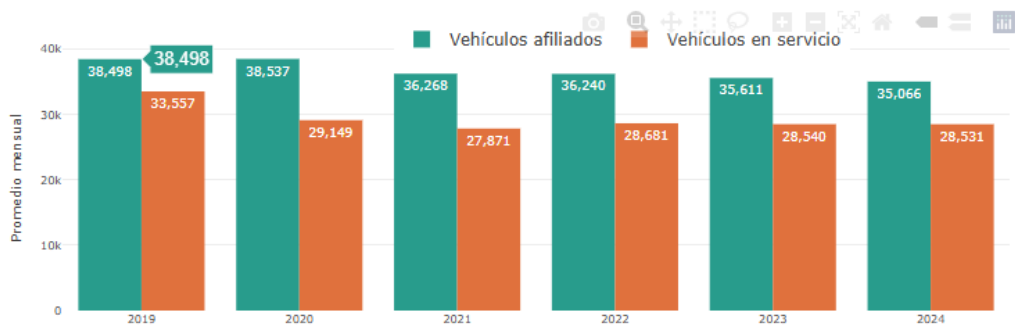
La movilidad urbana en Colombia, centrado en el comportamiento del transporte público colectivo en las principales áreas metropolitanas y ciudades del país entre 2019 y 2024. Con base en la información de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del DANE, se examinan tres dimensiones fundamentales: (i) la evolución del parque vehicular afiliado y en servicio, (ii) la dinámica del volumen total de pasajeros transportados y (iii) la distribución de dichos pasajeros según el tipo de sistema de transporte urbano, diferenciando entre transporte tradicional y sistemas integrados como SITM, Metro y Cable. Además, se incorporan análisis de variación porcentual anual y desagregaciones por nivel de servicio y área geográfica, lo cual permite comprender el impacto de eventos como la pandemia de COVID-19, así como las transformaciones estructurales en la oferta y demanda del servicio. Esta información es clave para identificar brechas, evaluar el desempeño de los sistemas actuales y orientar la formulación de políticas públicas hacia una movilidad urbana más eficiente, equitativa y sostenible.

La movilidad urbana representa un componente esencial para el funcionamiento de las ciudades y el bienestar de sus habitantes. Este capítulo reúne la información más reciente sobre el transporte público urbano en Colombia, con el fin de caracterizar su evolución en los últimos años y aportar insumos clave para la planificación sectorial. A través de cifras provenientes de la ETUP-DANE, se analizan las principales tendencias en la cantidad de vehículos afiliados y en operación, el número total de pasajeros movilizados, y la participación relativa de los distintos modos de transporte, incluyendo sistemas tradicionales y sistemas integrados tipo BRT, Metro, Cable o Tranvía. Este análisis busca evidenciar los retos y avances en términos de cobertura, eficiencia operativa y transición modal, así como los efectos que ha tenido la recuperación pospandemia en la demanda por transporte urbano. Todo ello permite dimensionar las brechas entre ciudades y orientar la toma de decisiones hacia sistemas más sostenibles y centrados en el usuario.

Movimiento del parque urbano automotor de pasajeros

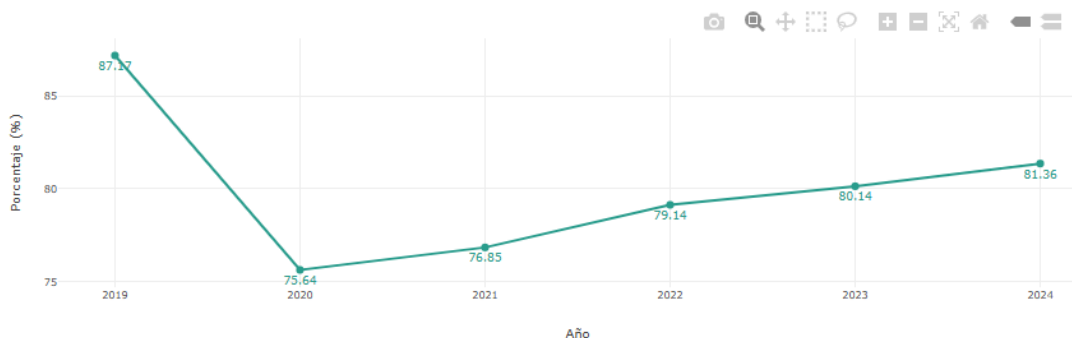
el promedio mensual de vehículos afiliados y en servicio del parque urbano automotor, con base en los datos de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del DANE. Entre 2019 y 2024 se observa una tendencia general a la reducción del número de vehículos afiliados, que pasa de 38.498 en 2019 a 35.066 en 2024. Este comportamiento puede estar relacionado con procesos de reorganización empresarial, renovación de flota o salida de vehículos por obsolescencia.

En cuanto a los vehículos en servicio, el descenso también es evidente, pasando de 33.557 en 2019 a 28.531 en 2024. Este decrecimiento sostenido podría reflejar tanto una menor demanda de transporte público en algunas zonas urbanas como posibles restricciones operativas o ajustes de oferta en los sistemas de transporte masivo. Cabe resaltar que, aunque en 2022 se registró una leve recuperación, los niveles de servicio continúan por debajo de los observados antes de 2020, lo que sugiere que el sector aún no ha retornado completamente a sus niveles prepandemia.



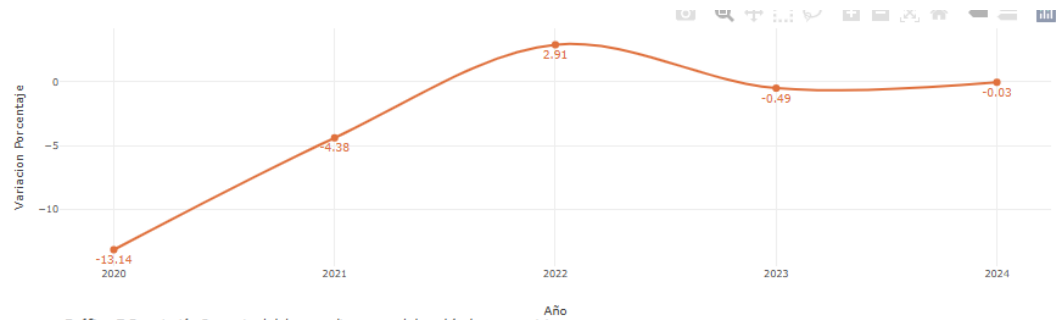
Gráfica 7.1 Promedio mensual de vehículos afiliados y en servicio del parque urbano automotor, Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

La proporción del promedio mensual de vehículos en servicio frente al total de vehículos afiliados, revelando una caída marcada entre 2019 (87.7 %) y 2020 (75.64 %), probablemente como consecuencia de las restricciones operativas durante la pandemia. A partir de 2021 se observa una recuperación gradual, alcanzando el 81.36 % en 2024, aunque sin llegar a los niveles prepandemia.



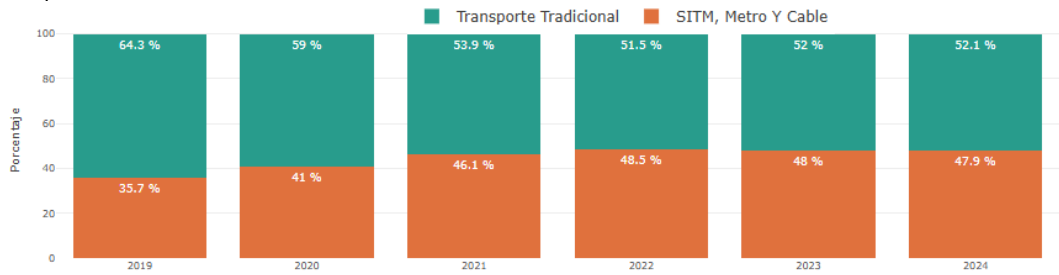
Gráfica 7.2 Porcentaje del promedio mensual de vehículos en servicio con respecto al promedio mensual de vehículos afiliados
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

La variación porcentual anual del promedio mensual de vehículos en servicio, confirma este comportamiento: una fuerte caída en 2020 (-13.14 %) seguida de una recuperación en 2021 (-4.38 %) y un crecimiento positivo en 2022 (2.91 %). Sin embargo, el ritmo de mejora se desacelera en 2023 y 2024, con valores prácticamente neutros (-0.49 % y -0.03 %, respectivamente).



Gráfica 7.3 variación Porcentual del promedio mensual de vehículos en servicio
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

Por su parte, se analiza la distribución porcentual de los vehículos en servicio por tipo de sistema, evidenciando un cambio estructural progresivo: en 2019, el 64.3 % correspondía a transporte tradicional, mientras que para 2024 este valor baja al 52.1 %, con una ganancia correspondiente en la participación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), metro y cable, que pasan del 35.7 % al 47.9 %. Esta tendencia señala un avance en la integración y modernización del transporte urbano en el país.



Gráfica 7.4 Distribución porcentual del promedio mensual de vehículos en servicio por tipo
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

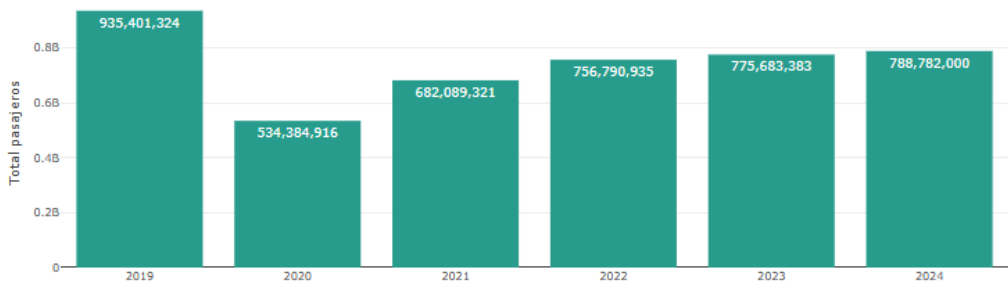
Del promedio mensual de vehículos afiliados para cada una de las áreas metropolitanas y ciudades que proporcionan información para la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP). A nivel general, se destaca que el Área Metropolitana de Bogotá es la que muestra el mayor promedio mensual de vehículos en servicio para el año 2024.

En detalle, el Área Metropolitana de Bogotá reportó un total de 11,667 vehículos afiliados para el año 2024, lo que equivale al 40.89% del total. Le sigue el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (Medellín), con una participación del 18.12%, representando un promedio mensual de 5,171 vehículos en servicio.

Transporte de Pasajeros.

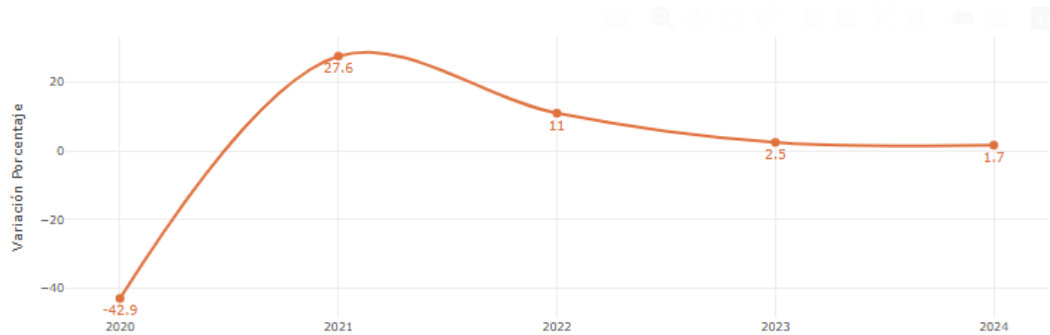
El transporte urbano de pasajeros en Colombia entre 2019 y 2024, destacando tanto el volumen total de pasajeros movilizados como su distribución según tipo de sistema.

Se observa una fuerte caída en el número de pasajeros transportados en 2020 (534 millones), lo que representa una reducción del 42,9% frente a 2019, producto del impacto de la pandemia por COVID-19. A partir de 2021, se inicia un proceso de recuperación sostenida: en 2024 se alcanzan 788 millones de pasajeros, acercándose nuevamente a los niveles prepandemia (935 millones en 2019), aunque sin alcanzarlos completamente.



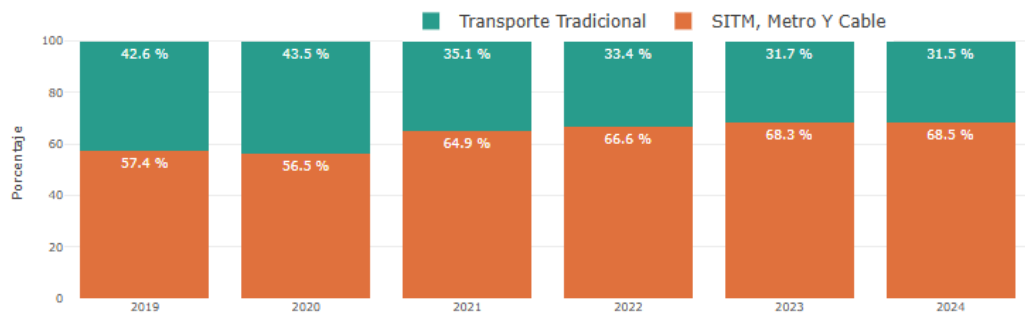
Gráfica 7.9 Movimiento de pasajeros transportados a través de transporte urbano.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

Este comportamiento, mostrando tasas de crecimiento anual positivas desde 2021. Sin embargo, la magnitud de dicha recuperación ha disminuido progresivamente: 27,6% en 2021, 11% en 2022, 2,5% en 2023 y 1,7% en 2024, lo que sugiere una estabilización del volumen de usuarios.



Gráfica 7.10 Variación porcentual de pasajeros transportados a través de transporte urbano,
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

Finalmente, evidencia un cambio estructural en la preferencia de los usuarios por tipo de sistema: mientras en 2019 el transporte tradicional movilizaba el 42,6% de los pasajeros, en 2024 esta proporción se reduce al 31,5%. En contraste, los SITM, Metro y Cable han ganado participación, pasando de 57,4% en 2019 a 68,5% en 2024. Este comportamiento puede reflejar mejoras en cobertura, frecuencia, eficiencia o percepción del servicio en estos sistemas, así como políticas de modernización del transporte urbano en las principales ciudades del país.



Gráfica 7.11 Distribución porcentual de pasajeros transportados a través de transporte urbano por tipo,
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ETUP- DANE.

El total de pasajeros transportados en el sistema de transporte urbano por ciudad o área metropolitana entre 2019 y 2024. A partir de esta información se pueden extraer varios hallazgos relevantes:

Bogotá es la ciudad con mayor volumen de pasajeros transportados, con una participación sostenida cercana al 50% del total nacional a lo largo del periodo. En 2024 movilizó 401,496,000 pasajeros, representando el 50,90% del total nacional. Le siguen en importancia el Valle de Aburrá (Medellín) con una participación cercana al 20%, y Barranquilla, que mantiene un aporte cercano al 6%, aunque con una ligera disminución en los últimos dos años. Ciudades como Santa Marta, Cúcuta, Manizales y Cartagena se mantienen en una franja entre el 1,5% y 3% de participación, reflejando su papel regional sin grandes variaciones porcentuales. Florencia y Sincelejo presentan los valores más bajos de pasajeros movilizados, con niveles que no superan el 0,15% y 0,09% del total nacional respectivamente. En el caso de Sincelejo, no se reportan datos en los últimos cinco años, lo que podría deberse a la ausencia de sistemas de transporte urbano formalizados o a vacíos en la recolección de información. En términos de recuperación pospandemia, ciudades como Medellín, Bogotá, Barranquilla y Bucaramanga han logrado mantener o aumentar progresivamente los niveles de movilización de pasajeros desde el mínimo de 2020. Por ejemplo, Bogotá pasó de 254 millones en 2020 a más de 401 millones en 2024.

En general, el patrón muestra que las grandes áreas metropolitanas concentran la mayor parte de la demanda del sistema de transporte urbano, mientras que las ciudades intermedias y pequeñas presentan valores mucho menores, lo cual debe tenerse en cuenta para políticas de planeación, financiación y modernización del transporte público en el país.

EQUIDAD DE GENERO

La incorporación del enfoque de género en el análisis estadístico del sector transporte permite visibilizar desigualdades históricas y estructurales que afectan de forma diferenciada a mujeres y hombres en distintos ámbitos: desde su rol como usuarias/os del sistema de movilidad, hasta su participación en las instituciones que lo regulan y gestionan. Este capítulo presenta una caracterización detallada de los principales indicadores sectoriales desagregados por sexo, con el fin de identificar patrones diferenciados de exposición a riesgos, como la siniestralidad vial, así como brechas en el acceso a oportunidades laborales dentro del sector. Se abordan aspectos clave como la distribución etaria y el tipo de usuario entre las víctimas de siniestros viales, el comportamiento de los lesionados y fallecidos por sexo, y la participación laboral de mujeres y hombres en las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio de Transporte, incluyendo cargos de dirección.

Asimismo, se incluye un análisis comparativo entre años, lo que permite evidenciar tendencias, avances y retrocesos en términos de equidad de género, con especial énfasis en la vigencia 2024. A través de este enfoque, se busca no solo describir el estado actual de las brechas de género en el transporte, sino también proporcionar insumos técnicos que orienten el diseño de políticas públicas sensibles al género. Esto resulta particularmente relevante en el marco de los compromisos institucionales del sector con la Política Pública de Equidad de Género, la Ley 2335 de 2023 y los lineamientos del Sistema Estadístico Nacional, los cuales promueven una producción y gestión de información estadística que contribuya a la formulación de estrategias más justas, inclusivas y basadas en evidencia.

Movilidad y seguridad vial.

La inclusión de un enfoque diferencial de género en los indicadores de movilidad y seguridad vial resulta fundamental para comprender las desigualdades y particularidades que enfrentan hombres y mujeres en sus patrones de desplazamiento y exposición al riesgo en el entorno vial. Analizar estas dinámicas desde una perspectiva de género no solo enriquece la comprensión del fenómeno, sino que también permite identificar brechas y orientar intervenciones más equitativas y efectivas.

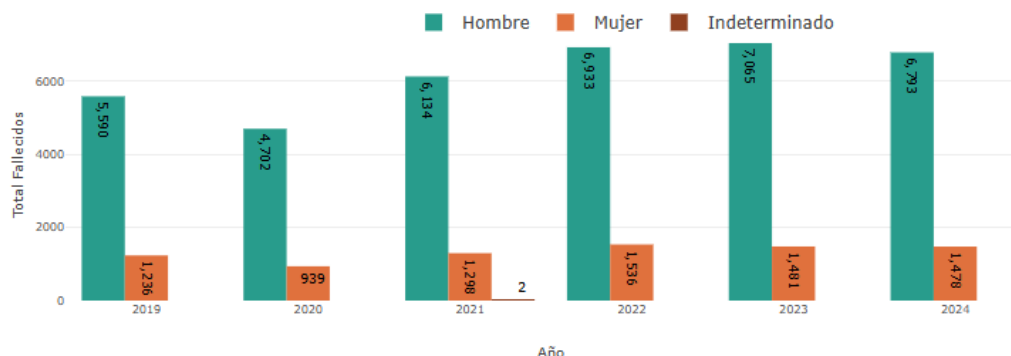
En este capítulo se presenta un análisis desagregado por sexo de los principales indicadores de siniestralidad vial, con el propósito de visibilizar posibles disparidades en la afectación y generar evidencia que contribuya al diseño de políticas públicas sensibles al género en materia de seguridad vial.

Siniestralidad Vial.

El análisis de la siniestralidad vial con enfoque de género es fundamental para identificar patrones diferenciales y factores de riesgo asociados a hombres y mujeres. En esta sección se presentan los principales indicadores estadísticos que caracterizan a las víctimas de siniestros viales durante el año 2024, complementados con información de la serie histórica. Se incluye una desagregación por sexo en variables demográficas como la edad, así como en el tipo de usuario vial, diferenciando entre víctimas fatales y lesionadas.

La información contenida en este apartado amplía, desde una perspectiva diferencial, los datos presentados en el capítulo de Tránsito, permitiendo una visión más completa de las dinámicas de siniestralidad vial y su impacto según el género. Esta caracterización resulta clave para orientar políticas públicas y acciones preventivas más focalizadas y efectivas, que respondan a las necesidades específicas de los distintos grupos poblacionales.

8.1.2.1. Fallecidos.



Gráfica 8.1 Total de personas fallecidas por siniestros viales desagregado por sexo,
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANSV.

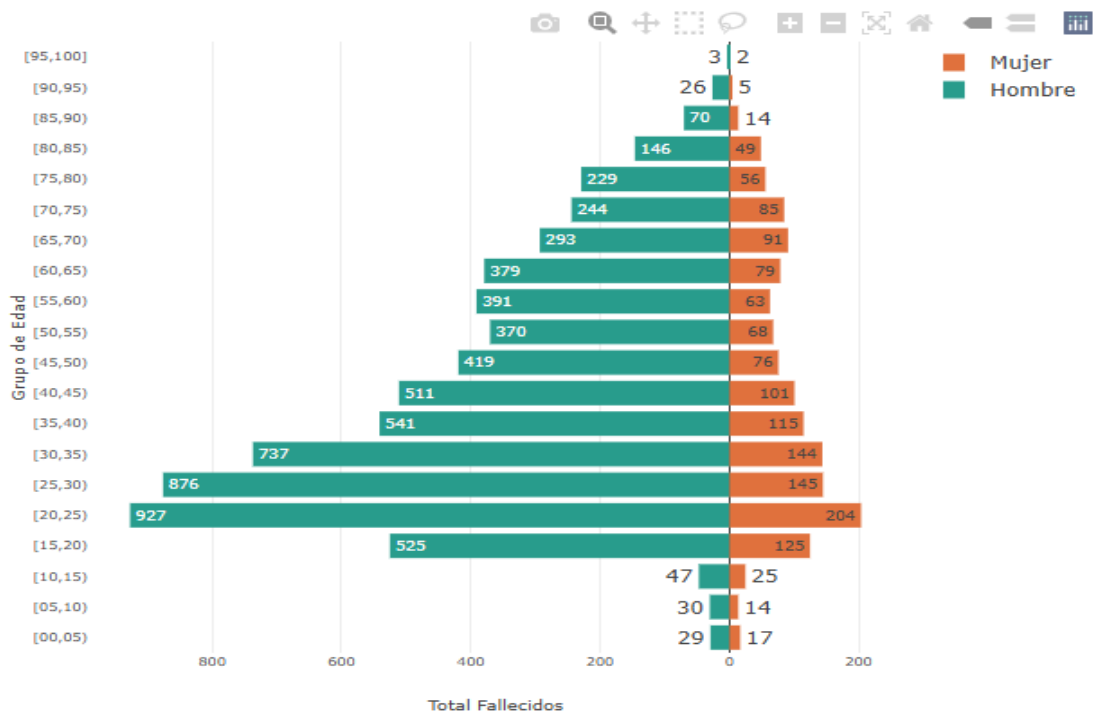
Durante la vigencia 2024, el número total de personas fallecidas en siniestros viales ascendió a 8.271 víctimas, de las cuales 6.793 eran hombres (82,1 %), 1.478 eran mujeres (17,9 %). Este comportamiento se mantiene en línea con la tendencia

histórica observada entre 2019 y 2023, donde los hombres han representado sistemáticamente la mayoría de las víctimas fatales en las vías.

Entre los años 2019 y 2024, el número de fallecimientos masculinos ha mostrado un aumento progresivo, con un pico en 2023 (7.065 casos), seguido por una leve reducción en 2024. En contraste, el número de mujeres fallecidas se ha mantenido más estable, oscilando entre 1.236 casos en 2019 y 1.478 en 2024. Esto sugiere que los hombres continúan estando más expuestos a situaciones de riesgo vial, posiblemente relacionados con patrones de movilidad, conductas más arriesgadas al volante, y una mayor presencia como conductores de vehículos motorizados, especialmente motocicletas.

La proporción de mujeres fallecidas ha crecido de forma muy leve, pasando de representar el 18,1 % del total en 2019 al 17,9 % en 2024, lo que indica que, si bien hay cierta estabilización, aún persiste una brecha significativa en términos de mortalidad vial entre hombres y mujeres. Esta diferencia subraya la importancia de mantener una perspectiva de género en las estrategias de seguridad vial, incorporando medidas que reconozcan y atiendan las diferencias en exposición, modo de transporte predominante, y riesgos diferenciados según el sexo.

El enfoque diferencial de género no solo permite caracterizar con mayor precisión a las víctimas fatales, sino que también es clave para orientar acciones preventivas más efectivas, tanto en términos de comunicación como en intervenciones específicas dirigidas a los grupos más vulnerables según su perfil de movilidad.



Gráfica 8.2 Relación Sexo - Edad en las personas fallecidas por siniestros viales,
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANSV.

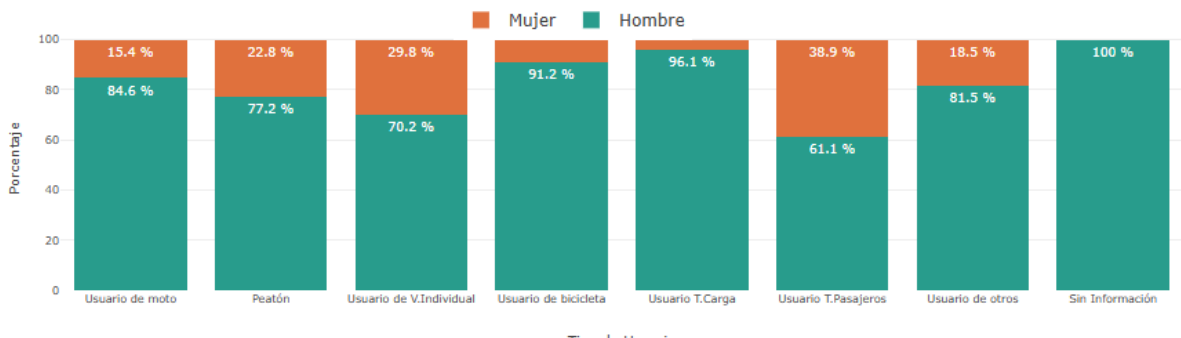
La distribución de las personas fallecidas por siniestros viales en 2024 evidencia diferencias claras entre hombres y mujeres en cuanto a edad y tipo de usuario. En términos etarios, la franja entre los 20 y 25 años concentra el mayor número de víctimas fatales tanto en hombres (927 casos) como en mujeres (204 casos), lo que refleja la vulnerabilidad de este grupo joven frente a situaciones de riesgo vial, posiblemente asociada a una mayor exposición, uso frecuente de motocicletas y comportamientos más arriesgados.

A medida que aumenta la edad, el número de fallecimientos disminuye progresivamente en ambos sexos, aunque los hombres presentan un número superior en casi todos los tramos etarios. Esta tendencia puede estar vinculada con una mayor presencia de hombres en roles activos de conducción o en tipos de transporte de mayor riesgo.

Respecto al tipo de usuario, los datos muestran que el perfil de las víctimas difiere según el sexo. En el caso de las mujeres, el mayor porcentaje de fallecidas corresponde a usuarias de transporte de pasajeros (38,9 %), seguido por usuarias de vehículos individuales (29,8 %) y peatonas (22,8 %). En contraste, entre los hombres predominan los usuarios de motocicleta (84,6 %), seguidos por peatones (77,2 %) y usuarios de vehículos individuales (70,2 %).

Esta diferencia también se refleja en los porcentajes globales: para las mujeres, el 53,1 % de los fallecimientos en 2024 estuvieron asociados a motocicletas, mientras que en los hombres este valor asciende a un 63,4 %, consolidándose como el medio de transporte con mayor letalidad para ambos sexos. Además, el 20,7 % de los hombres fallecidos eran peatones, frente a un 28,1 % en el caso de las mujeres.

Estos datos sugieren que, si bien las motocicletas representan el principal factor de riesgo para ambos géneros, las mujeres tienen una mayor proporción de fallecimientos como pasajeras o peatones. Este panorama refuerza la necesidad de fortalecer políticas públicas que incluyan un enfoque de género, considerando los distintos patrones de movilidad y exposición al riesgo que enfrentan hombres y mujeres en el espacio vial.



Gráfica 8.3 Distribución porcentual del total de personas fallecidas por sexo y tipo de usuario 2024.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ANSV.

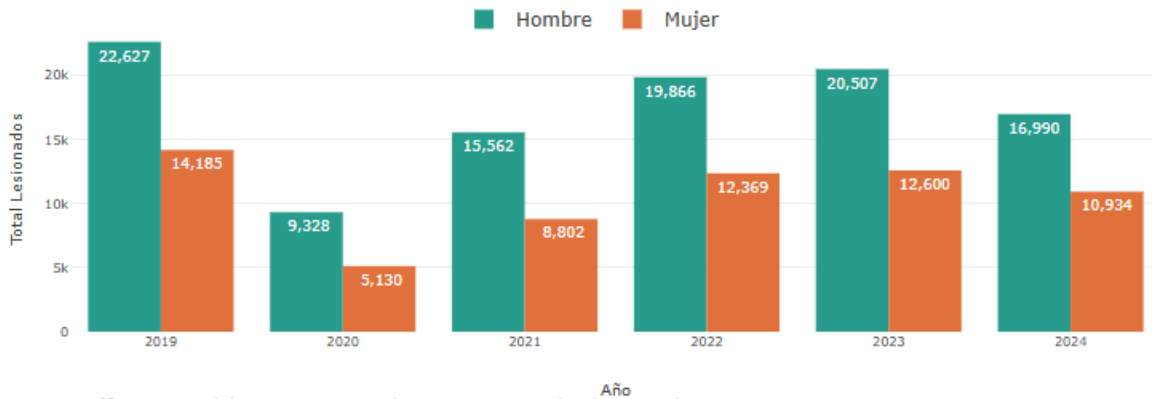
Lesionados.

En el periodo 2019-2024, el total de personas lesionadas en siniestros viales muestra una recuperación progresiva tras la caída observada en 2020, año marcado por las restricciones de movilidad derivadas de la pandemia. En todos los años analizados, los hombres representaron una mayor proporción de personas lesionadas que las mujeres, manteniéndose esta tendencia de forma consistente.

En 2019 se registraron 22.627 hombres lesionados frente a 14.185 mujeres, y aunque en 2020 ambas cifras disminuyeron significativamente (9.328 hombres y 5.130 mujeres), desde 2021 los valores se incrementaron nuevamente. Para 2024, el total de lesionados fue de 16.990 hombres y 10.934 mujeres, lo que indica una ligera disminución frente al año anterior, pero sin alcanzar los niveles prepandemia.

Esta diferencia entre géneros sugiere una mayor exposición de los hombres a situaciones de riesgo vial, probablemente asociada a su rol predominante como conductores o usuarios de modos de transporte con mayor siniestralidad, como motocicletas. No obstante, el hecho de que más de 10 mil mujeres resultaran lesionadas en 2024 también resalta la necesidad de seguir profundizando en las causas específicas de los siniestros que las afectan, y en cómo las características de género inciden en las condiciones de vulnerabilidad frente al riesgo vial.

Este análisis complementa la comprensión de la siniestralidad no solo en términos de víctimas fatales, sino también en cuanto a las consecuencias físicas y sociales de los siniestros en personas que sobreviven, pero enfrentan secuelas o afectaciones posteriores.



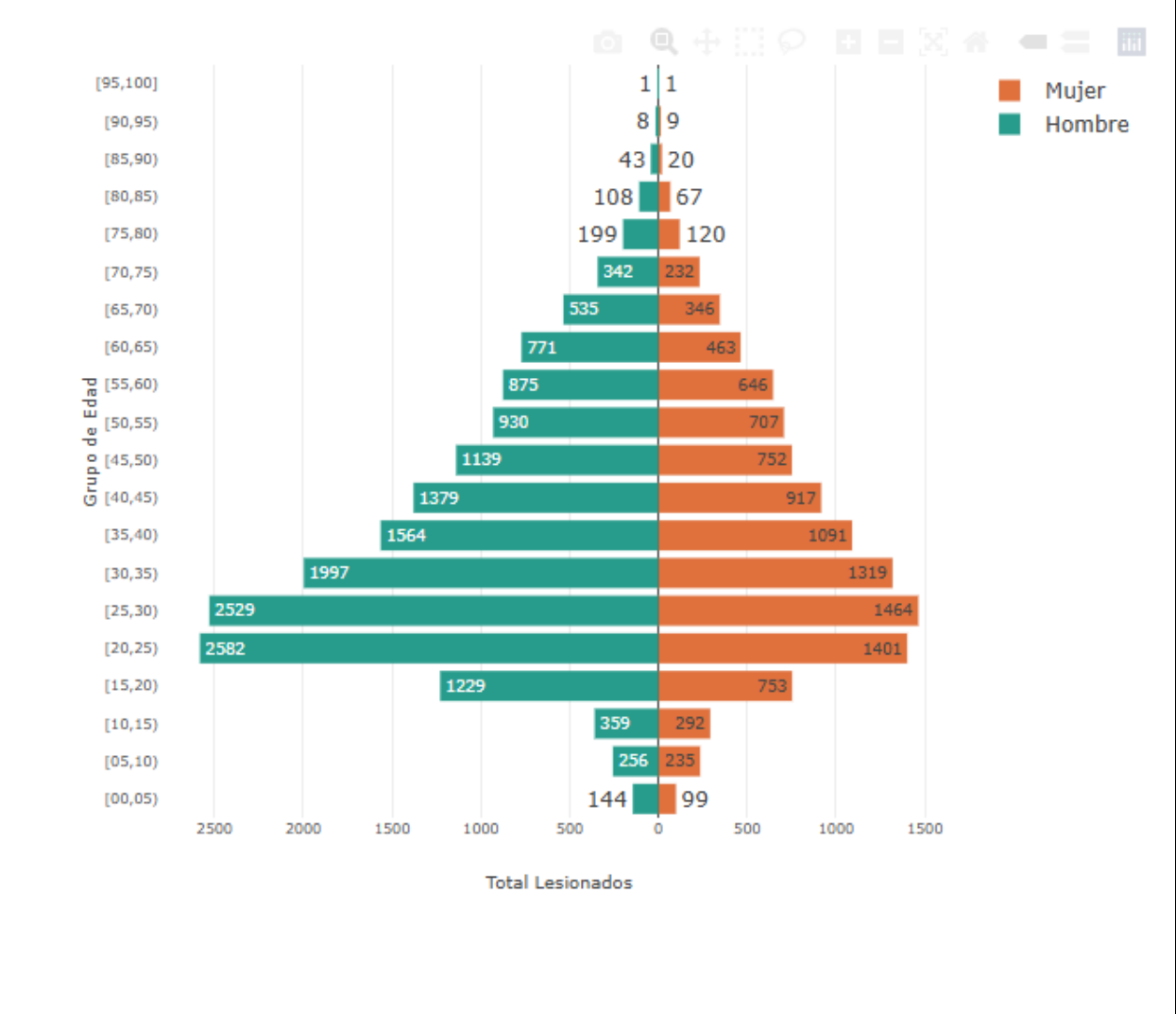
Gráfica 8.4 Total de personas Lesionadas por siniestros viales desagregado por sexo, Año.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANSV.

La distribución por edad y sexo de las personas lesionadas en siniestros viales durante 2024 muestra que los hombres jóvenes entre 20 y 25 años continúan siendo el grupo más afectado, con un total de 2.582 casos reportados. En el caso de las mujeres, la franja etaria con mayor número de lesionadas se sitúa entre los 25 y 30 años, con 1.464 casos. Estas cifras reflejan una alta exposición al riesgo vial entre personas jóvenes, especialmente entre quienes hacen un uso intensivo de medios de transporte como la motocicleta.

Respecto al tipo de usuario, la mayoría de las mujeres lesionadas fueron usuarias de motocicleta (55,1 %), seguidas de peatones (19,9 %). En contraste, los hombres lesionados también fueron en su mayoría usuarios de motocicleta (65,3 %), pero destacan además los peatones (14,9 %). Este patrón resalta la vulnerabilidad de los actores viales no motorizados y de los modos individuales de transporte, sobre todo entre los hombres jóvenes.

La participación femenina en los roles de pasajeras también es significativa, representando el 69,5 % de los casos en esta categoría, mientras que entre los hombres sobresale el rol como conductores de transporte de carga, con un 90,2 % del total de lesionados en esa categoría. Esta diferenciación apunta a la influencia del género en los roles de uso del espacio vial y los modos de transporte más frecuentes, lo que debería ser considerado en el diseño de políticas de seguridad vial con enfoque diferencial.

En conjunto, el análisis refuerza la importancia de considerar tanto el género como la edad y el tipo de usuario para diseñar estrategias preventivas más efectivas y equitativas, orientadas a reducir la siniestralidad vial y sus impactos diferenciados sobre hombres y mujeres.



Gráfica 8.5 Relación Sexo – Edad en las personas Lesionadas por siniestros viales, Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ANSV.

Mujeres En Las entidades Del Sector Transporte.

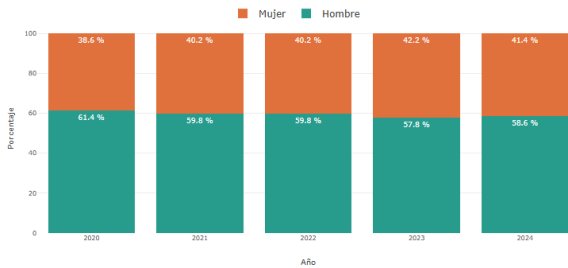
En el marco del compromiso por parte del Gobierno Nacional de promover el empoderamiento de las mujeres y la implementación del enfoque de género en el ámbito público, este apartado presenta información estadística relacionada con la participación de las mujeres en las entidades nacionales del sector transporte en Colombia.

En primer lugar, la Tabla 8.5 desglosa en un horizonte temporal de cuatro años (2020-2024) el total de funcionarios, funcionarias públicas y contratistas en cada una de las entidades adscritas y vinculadas del sector transporte. A partir de esta información se busca presentar la distribución sectorial y los totales generales, estableciendo la base para calcular las proporciones de género y su evolución temporal.

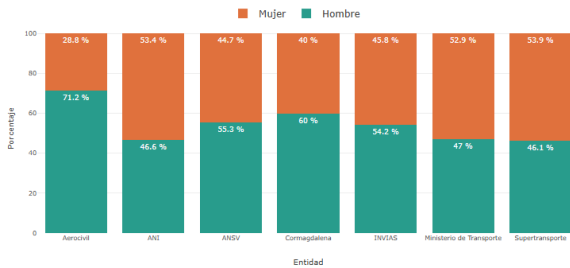
En 2024, la participación de mujeres en el total de funcionarios, funcionarias y contratistas del sector transporte alcanzó el 41,4 %, continuando una tendencia de crecimiento sostenido desde 2020. Aunque los hombres siguen representando la mayoría del personal vinculado (58,6 %), se observa una reducción progresiva de la brecha de género.

Al desagregar la información por entidad, se evidencian contrastes importantes. Por ejemplo, Aerocivil presenta la mayor proporción de hombres (71,2 %), mientras que entidades como la ANI (53,4 %) y la Superintendencia de Transporte (53,9 %) muestran una mayoría femenina en su personal. Este comportamiento pone de relieve avances en términos de paridad en algunas entidades, pero también señala espacios donde persisten brechas significativas.

En términos absolutos, Aerocivil sigue siendo la entidad con mayor número de personas vinculadas (3.219), seguida de INVIAS (2.555) y la ANI (910). Esta información permite dimensionar la magnitud del personal en cada entidad y resaltar la relevancia de promover estrategias institucionales diferenciadas que fortalezcan la equidad de género en los equipos de trabajo.



Gráfica 8.7 Distribución porcentual del total de funcionarios, funcionarias y contratistas por sexo.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por las entidades adscritas y vinculadas.



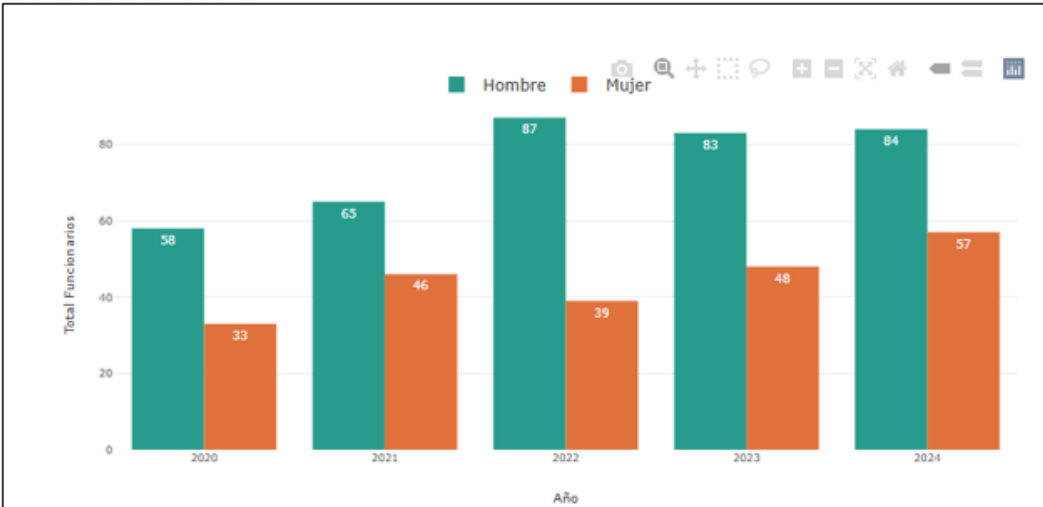
Gráfica 8.8 Distribución porcentual del total de funcionarios, funcionarias y contratistas por entidad y sexo 2024.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por las entidades adscritas y vinculadas.

Cargos Directivos.

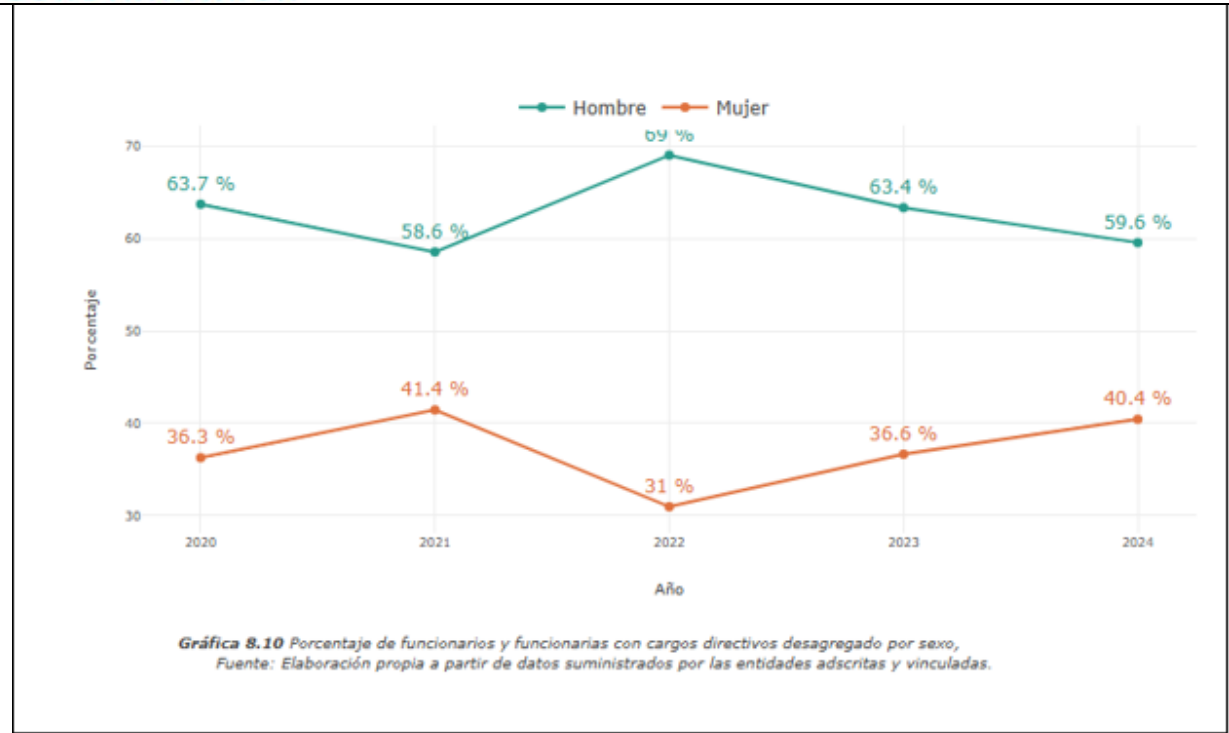
Durante el periodo 2020-2024, se evidencia un aumento progresivo en la participación femenina en cargos directivos dentro del sector transporte. En 2020, las mujeres representaban el 36,3 % del total de directivos, cifra que ascendió al 40,4 % en 2024. Aunque los hombres siguen siendo mayoría, con el 59,6 % en el último año, la tendencia apunta a una mayor paridad de género.

Por entidad, para 2024 se destacan contrastes importantes: la ANI y la Superintendencia de Transporte presentan una baja proporción de mujeres en cargos directivos (16,7 % y 33,3 % respectivamente), mientras que entidades como Cormagdalena y Aerocivil superan el 50 % de participación femenina (75 % y 56,2 %).

Estos datos sugieren avances en la inclusión de las mujeres en roles de liderazgo, aunque aún persisten brechas en algunas entidades que podrían abordarse mediante estrategias institucionales de equidad de género.

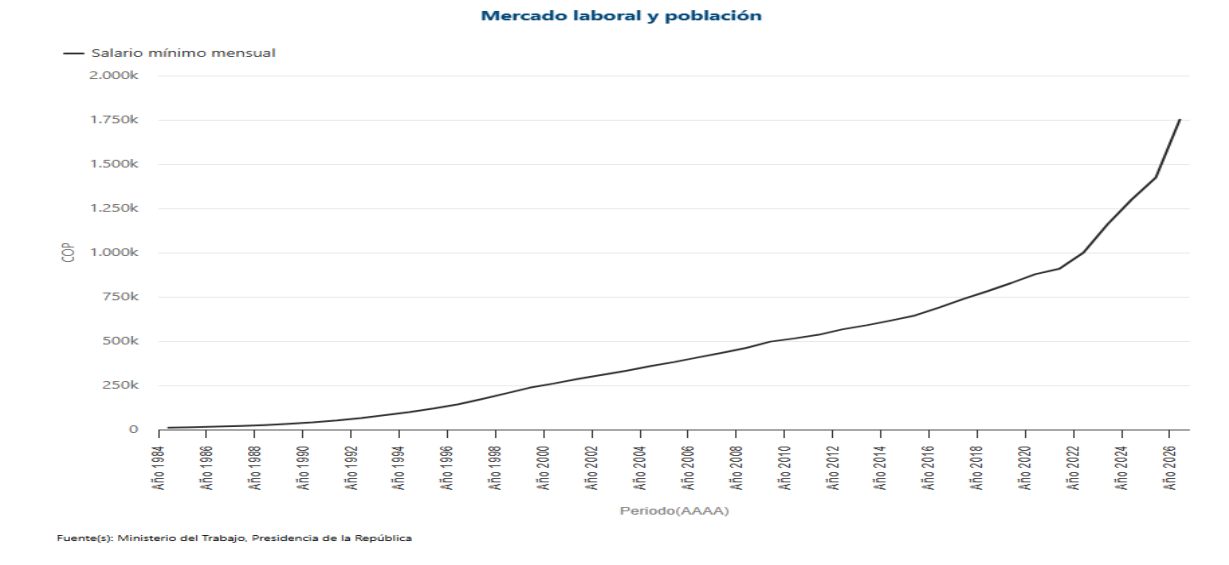


Gráfica 8.9 Total de funcionarios y funcionarias con cargos directivos desagregado por sexo.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por las entidades adscritas y vinculadas.



INCREMENTO DEL SALARIO MINIMO

Se entiende por sueldo y salario la retribución fija u ordinaria que el personal (permanente o contratado directamente por el establecimiento) percibe como pago por los servicios prestados durante el periodo al que se refiere la información, antes de deducir los descuentos por retención en la fuente, seguro social, sindicato, fondo de empleados y similares, etc. En Colombia los salarios de cada sector se determinan mediante la interacción entre oferta y demanda laboral. Sin embargo, existe un salario mínimo que se utiliza como referencia salarial y base para determinar auxilios, pagos mínimos para cotizar a seguridad social y otros. Al final de cada año se instala una Mesa de Concertación Laboral tripartita para acordar el salario mínimo mensual que tendrá vigencia el año inmediatamente siguiente. En esta negociación participa la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales, conformada por representantes del Gobierno nacional, las centrales de trabajadores y dirigentes gremiales. Tanto trabajadores como empleadores proponen una cifra de ajuste teniendo en cuenta como parámetros la meta de inflación del siguiente año fijada por la Junta del Banco de la República, la Productividad Total de los Factores, la Contribución de los Salarios al Ingreso Nacional, el incremento del Producto Interno Bruto (PIB) y el Índice de Precios al Consumidor (IPC). En caso de no lograr un consenso entre las partes, el Gobierno nacional fijará el salario mínimo mediante decreto, teniendo en cuenta los mismos parámetros.⁶



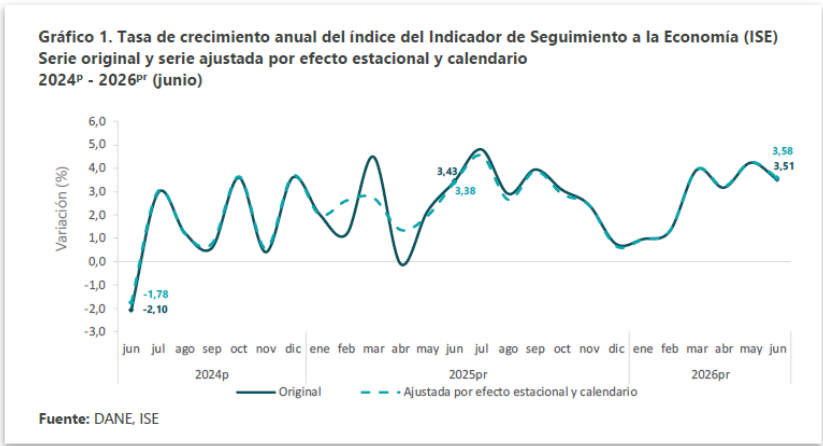
⁶ https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/informacionSerie/500023/mercado_laboral_poblacion_salarios

Año	Salario mínimo	Auxilio de transporte
2026	\$1.750.905	\$249.095
2025	\$1.423.500	\$200.000
2024	\$1.300.000	\$162.000
2023	\$1.160.000	\$140.606
2022	\$1.000.000	\$117.172
2021	\$908.526	\$106.454
2020	\$877.803	\$102.854
2019	\$828.116	\$97.032
2018	\$781.242	\$88.211
2017	\$737.717	\$83.140
2016	\$689.455	\$77.700
2015	\$644.350	\$74.000
2014	\$616.000	\$72.000
2013	\$589.500	\$70.500

Finalmente cabe anotar, que para el presente proceso es fundamental analizar el valor del salario mínimo legal vigente, no solo por la incidencia que tiene en la economía, sino también por los efectos que éste genera y que los posibles oferentes deben tener en cuenta al momento de estructurar sus costos. Además del salario final, también se podrían nombrar otras variables de importancia como lo son; prestaciones, tasas y contribuciones, las cuales debe tener en cuenta el futuro proponente al momento de estructurar costos directos e indirectos.

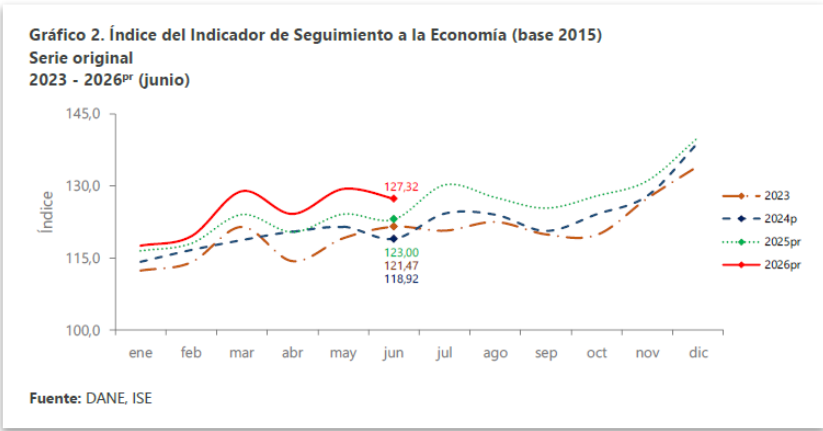
Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) – junio de 2026

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica.



**Resultados del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Comportamiento anual**

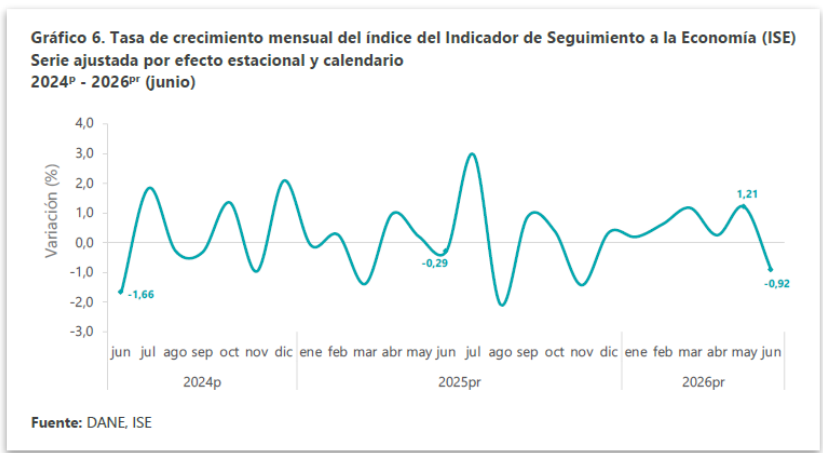
Para el mes de junio de 2026pr, el ISE en su serie original se ubicó en 127,32, lo que representó un crecimiento de 3,51% respecto al mes de junio de 2025pr (123,00). (Ver gráficos 2 y 3).



Para el mes de junio de 2026^{pr}, el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 129,14, lo que representó un crecimiento de 3,58% respecto al mes de junio de 2025^{pr} (124,67). (Ver gráficos 4 y 5).

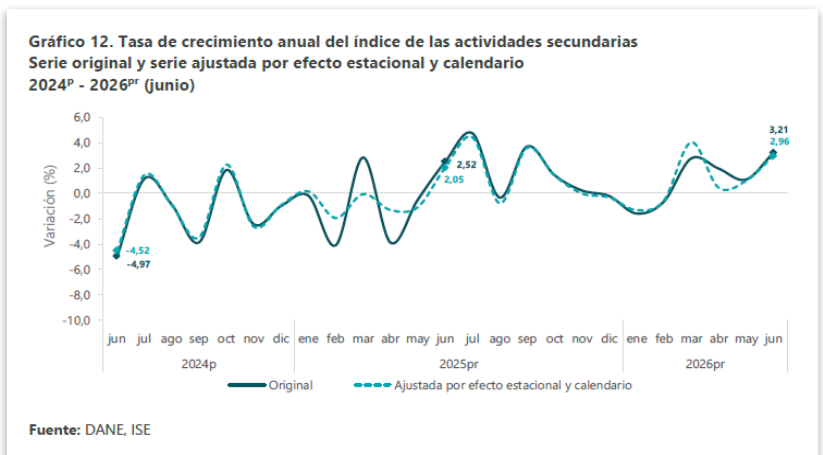
Comportamiento mensual

Para el mes de junio de 2026^{pr}, el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 129,14, lo que representó un decrecimiento de 0,92%, respecto al mes de mayo de 2026^{pr} (130,34). (Ver gráficos 4 y 6).



Resultados del índice de las actividades secundarias⁵

Para el mes de junio de 2026^{pr}, el índice de las actividades secundarias en su serie original se ubicó en 95,79, lo que representó un crecimiento de 3,21% respecto al mes de junio de 2025^{pr} (92,80). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de junio de 2026^{pr}, se ubicó en 99,10, lo que representó un crecimiento de 2,96% respecto al mes de junio de 2025^{pr} (96,25). (Ver gráficos 11 y 12).



Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ISE/bol-ISE-jun2026.pdf>

De conformidad con el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021, mediante el cual se adicionaron los artículos 2.2.1.2.4.2.15, 2.2.1.2.4.2.16 y 2.2.1.2.4.2.18 al Decreto 1082 de 2015, la Entidad efectuó un análisis estadístico de los sectores correspondientes a emprendimientos y empresas de mujeres, personas en especial protección constitucional, en particular,

personas con discapacidad y micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes), con el propósito de identificar su participación en el mercado y evaluar la conveniencia de su vinculación en el presente proceso contractual.

EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE MUJERES

Más de 106.000 empresas lideradas por mujeres nacieron en 2025, pero la mayoría no es rentable

El mapa empresarial colombiano está cambiando y una parte importante de ese movimiento tiene rostro femenino. En medio de un entorno económico marcado por la cautela del consumo y la presión sobre los costos, miles de mujeres decidieron apostar por el emprendimiento como vía de ingreso, autonomía y generación de empleo. Las cifras confirman el auge y también revelaron una paradoja, el crecimiento no siempre se traduce en sostenibilidad financiera.

El mapa empresarial colombiano está cambiando y una parte importante de ese movimiento tiene rostro femenino. En medio de un entorno económico marcado por la cautela del consumo y la presión sobre los costos, miles de mujeres decidieron apostar por el emprendimiento como vía de ingreso, autonomía y generación de empleo. Las cifras confirman el auge y también revelaron una paradoja, el crecimiento no siempre se traduce en sostenibilidad financiera.

Ese desbalance tiene efectos directos en la rentabilidad. Aunque muchas emprendedoras logran vender, pocas consiguen construir utilidades estables. Paola Dorado, gerente de la firma DPD Consulting y emprendedora joven, resumió esta realidad al señalar que muchas mujeres “venden, pero no logran consolidar utilidades sostenibles”. Para ella, el problema no está en la falta de demanda ni en la ausencia de compromiso, sino en factores que suelen quedar fuera del análisis financiero cotidiano.

En su lectura, uno de los principales errores es no reconocer todos los costos reales del negocio. “El problema no suele ser la falta de esfuerzo, sino los costos que no se identifican ni se incorporan en las decisiones financieras”, explicó. Empezar desde la pasión, sin calcular el valor del tiempo propio ni el desgaste asociado, termina afectando el equilibrio del modelo y empuja a muchas empresas a sobrevivir sin margen.

El uso intensivo de tiempo no remunerado aparece como uno de los principales quiebres. Datos del Dane muestran que más del 90% de las mujeres realiza trabajo no remunerado y dedica en promedio 7,2 horas diarias a tareas de cuidado, mientras que los hombres destinan 3,1 horas. Esa brecha, advirtió Dorado, tiene consecuencias directas sobre el desempeño empresarial. Para ella, “esa diferencia reduce la capacidad para vender, planificar o innovar, y conduce a una rentabilidad que depende del sacrificio personal y no de la eficiencia del negocio”.

A esta presión se suma una fijación de precios deficiente. Muchos emprendimientos nacen con ventas constantes, pero sin excedentes reales. El tiempo invertido, el riesgo asumido y la experiencia acumulada no suelen reflejarse en el valor final del producto o servicio. Dorado lo sintetizó así: “uno de los errores más comunes es fijar precios que no reflejan el valor real del trabajo”. El resultado es una operación que se mantiene activa, pero sin capacidad de crecimiento.

La falta de planificación financiera profundiza este escenario. **Según la Encuesta de Micronegocios, más del 60% de los pequeños comercios no lleva registros contables formales y cerca del 70% no realiza proyecciones.** En la práctica, esto implica tomar decisiones reactivas, operar con márgenes mínimos y tener poca capacidad de anticiparse a cambios en la demanda o en los costos.

Además, una alta concentración sectorial aumenta la vulnerabilidad. Cerca de la mitad de las empresas lideradas por mujeres se ubica en comercio y servicios personales, actividades especialmente sensibles a la desaceleración económica y al aumento de precios. La dependencia de un solo canal de venta o de un flujo de ingresos inestable expone a estos negocios a choques externos que afectan de inmediato su liquidez.

El desgaste personal completa el cuadro. Más del 60% de las mujeres ocupadas combina su emprendimiento con responsabilidades intensas de cuidado, lo que se traduce en jornadas fragmentadas, cansancio emocional y poco tiempo para la planeación estratégica. El crecimiento, en muchos casos, se sostiene a costa de la salud y del bienestar.

Fuente: <https://www.infobae.com/colombia/2025/12/20/mas-de-106000-empresas-lideradas-por-mujeres-nacieron-en-2025-pero-la-mayoria-no-es-rentable/>

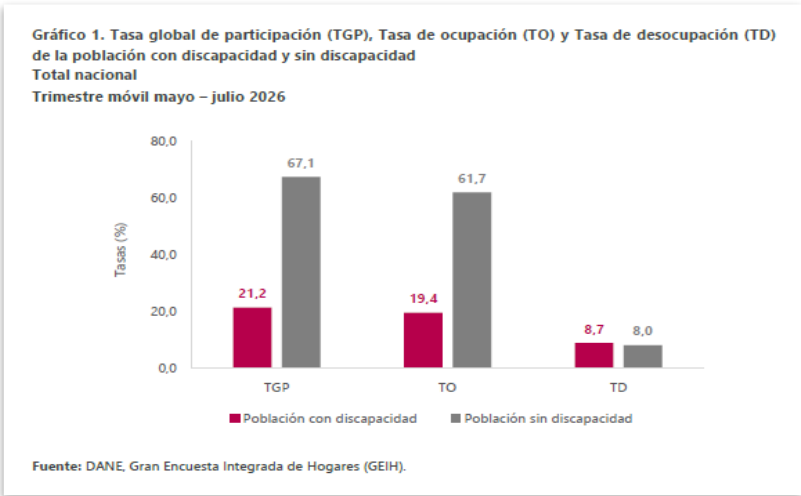
PERSONAS EN ESPECIAL PROTECCION - PERSONAS EN CONDICION DE DISCAPACIDAD

Mercado laboral de la población con discapacidad

Durante el trimestre móvil mayo – julio 2026, la tasa global de participación (TGP) de la población con discapacidad fue de 21,2%, en comparación con la TGP de la población sin discapacidad de 67,1%, lo que significa una diferencia negativa de 45,9 puntos porcentuales (p.p.) entre ambas poblaciones.

En cuanto a la tasa de ocupación, se evidencia que hay una diferencia negativa de 42,4 p.p. entre la población con discapacidad y sin discapacidad, para la primera, esta tasa fue de 19,4% y para la segunda de 61,7%.

Por otro lado, al observar la tasa de desocupación se evidencia que existe una diferencia de 0,6 p.p. dada por una tasa de 8,7% para la población con discapacidad y 8,0% para las personas sin discapacidad.



Comportamiento del mercado laboral de la población ocupada con y sin discapacidad
Población ocupada con y sin discapacidad según ramas de actividad

Para el trimestre móvil mayo – julio 2026, las ramas de actividad donde más se concentró la población ocupada con discapacidad fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (21,7%), seguida de Comercio y reparación de vehículos (19,2%).

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

Ramas de actividad	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	415	100	24.115	100
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	90	21,7	3.238	13,4
Comercio y reparación de vehículos	80	19,2	4.094	17,0
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	42	10,0	1.984	8,2
Industria Manufacturera	37	8,8	2.621	10,9
Alojamiento y servicios de comida	34	8,2	1.870	7,8
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	29	6,9	1.918	8,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	28	6,8	3.142	13,0
Transporte y almacenamiento	28	6,7	1.806	7,5
Construcción	26	6,2	1.671	6,9
Otras ramas^	22	5,3	1.770	7,3

Fuente: DANE, GEIH.

Población ocupada con y sin discapacidad según posición ocupacional

Trabajador por cuenta propia y Obrero, empleado particular fueron las posiciones ocupacionales que presentaron mayor participación de la población ocupada con discapacidad en el trimestre móvil mayo – julio 2026, con 53,7% y 27,7%, respectivamente.

Tabla 3. Participación de la población ocupada con y sin discapacidad según posición ocupacional
Total nacional
Trimestre móvil mayo – julio 2026

Posición ocupacional	Población con discapacidad		Población sin discapacidad	
	Total	Distribución (%)	Total	Distribución (%)
Población ocupada	415	100	24.115	100
Trabajador por cuenta propia	223	53,7	9.904	41,1
Obrero, empleado particular	115	27,7	10.815	44,8
Jornalero o peón	20	4,8	728	3,0
Trabajador familiar sin remuneración	20	4,8	429	1,8
Empleado doméstico	17	4,1	680	2,8
Patrón o empleador	10	2,5	631	2,6
Obrero, empleado del gobierno	10	2,5	918	3,8

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHMLPD-may-jul2026.pdf>

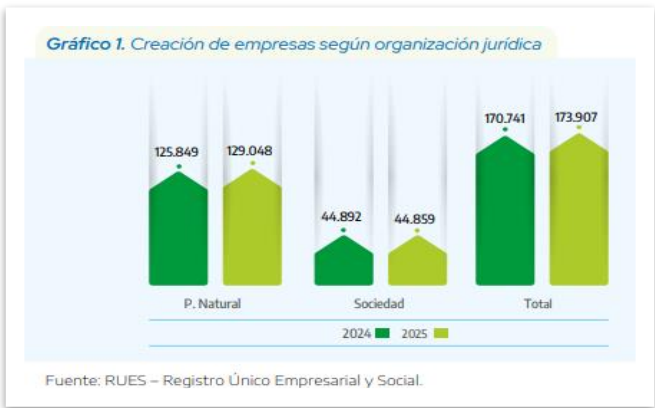
MICRO, PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS MIPYMES.

I. Características generales

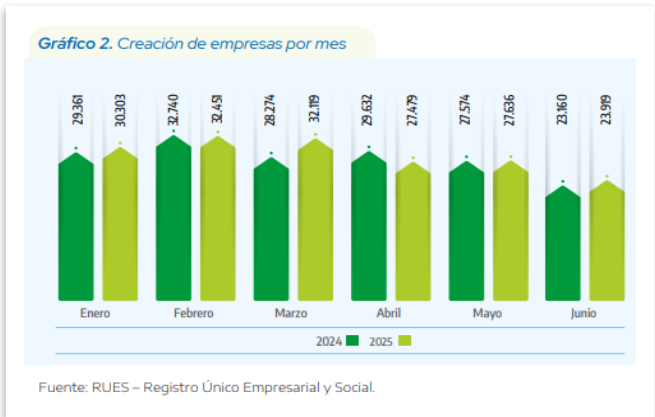
La Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio -Confecámaras- presenta el informe sobre la dinámica de creación de empresas en el país para el primer semestre de 2025. La fuente de las estadísticas reportadas en este informe es el Registro Único Empresarial y Social (RUES) de las cámaras de comercio, el cual recoge información registral de las empresas y permite hacer seguimiento a algunas características de la demografía empresarial del país.

Durante el primer semestre de 2025 se registraron 173.907 empresas, cifra mayor que representa un aumento de 1,9% con respecto al mismo período de 2024, donde nacieron 170.741 empresas. Del total de empresas registradas en 2025, el 74% corresponden a personas naturales y el 26% a sociedades. La creación personas naturales aumentó para el primer semestre de 2025 con respecto al primer semestre de 2024. Las personas naturales pasaron de 125.849 a 129.048, lo que representa una variación de 2,5%. Entre 2024 y el primer semestre de 2025, el número de sociedades se mantuvo estable, con una variación mínima de 0,1%.

Según los registros del RUES de las cámaras de comercio del país, en la primera mitad de 2025 se crearon 173.907 nuevas empresas, un 1,9% más que en 2024 cuando se establecieron 170.741 compañías en el mismo periodo. Del total de nuevas empresas, el 74% fueron creadas por personas naturales y el 26%, por sociedades. En comparación con 2024, las matrículas de nuevas de personas naturales aumentaron un 2,5%, mientras que el de las sociedades disminuyeron en 0,1%.



En 2025, la creación de empresas alcanzó su mayor nivel en marzo y el más bajo en abril. Se resalta que, al cierre del semestre, se evidenció un repunte en la creación de empresas en comparación con el mismo periodo de 2024.



Creación de empresas por tamaño

Al comparar la evolución de la creación de empresas entre el primer semestre de 2024 y 2025, según el tamaño definido por el valor de sus activos, se evidencia un aumento del 1,9% en la creación de microempresas, que además explican en su totalidad el crecimiento neto en el periodo. En contraste, se observa una disminución del 12,6% en la creación de pequeñas empresas, del 15% en las medianas y del 62% en las empresas grandes. Estos resultados reflejan que el dinamismo empresarial en el primer semestre de 2025 se concentró en el segmento de las microempresas, que siguen representando la principal vía de emprendimiento en el país.

Tabla 1. Creación de empresas por tamaño

Tamaño	2024-1	2025-1	Variación %	Contribución
Microempresa	170.213	173.450	1,9%	1,9%
Pequeña	500	437	-12,6%	0,0%
Mediana	20	17	-15,0%	0,0%
Grande	8	3	-62,5%	0,0%
Total	170.741	173.907	1,9%	1,9%

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por organización jurídica

Durante el primer semestre de 2025, se constituyeron 44.859 empresas bajo la figura de sociedades, lo que representa una disminución del 0,1% respecto al mismo periodo de 2024, cuando se registraron 44.892 sociedades. De las sociedades creadas, 44.441 corresponden a microempresas, 421 a pequeñas, 11 a medianas y 7 a grandes.

Tabla 2. Nuevas sociedades por tamaño

Tamaño	2024-1	2025-1	Variación %	Contribución
Microempresa	44.453	44.441	0,0%	-0,03%
Pequeña	421	401	-4,8%	-0,04%
Mediana	11	14	27,3%	0,01%
Grande	7	3	-57,1%	-0,01%
Total	44.892	44.859	-0,1%	-0,1%

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

En cuanto a las empresas constituidas por personas naturales, durante el primer semestre de 2025 se crearon 129.048, lo que representa un aumento del 2,5% frente a las 125.849 registradas en el mismo periodo de 2024. Este incremento se debió principalmente al crecimiento del 2,6% en las microempresas, que pasaron de 125.760 a 129.009. La constitución de empresas pequeñas pasó de 79 a 36 en el primer semestre de 2025, las empresas medianas pasaron de 9 a 3 y no se creó ninguna grande.

Tabla 3. Nuevas empresas de personas naturales por tamaño

Tamaño	2024-1	2025-1	Variación %	Contribución
Microempresa	125.760	129.009	2,6%	2,58%
Pequeña	79	36	-54,4%	-0,03%
Mediana	9	3	-66,7%	0,00%
Grande	1	0	-100,0%	0,00%
Total	125.849	129.048	2,50%	2,50%

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por sectores económicos

Durante el primer semestre de 2025, se observó un aumento en la creación de empresas en los sectores de comercio, servicios y agricultura. El sector comercio fue el principal impulsor, con un crecimiento del 3,3% en el número de nuevas empresas frente al mismo periodo de 2024, seguido por el sector servicios, que registró una variación positiva del 1,9%. En contraste, los sectores de construcción e industria presentaron una disminución en la creación de empresas, con caídas del 8,2% y 3,2%, respectivamente, en comparación con el primer semestre del año anterior.

Tabla 4. Empresas creadas por sector económico

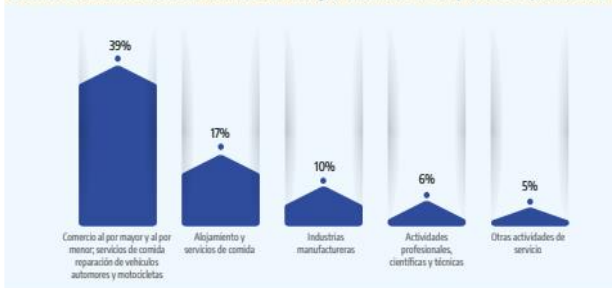
Sector económico	2024-1	2025-1	Variación %	Contribución
Comercio	64.500	66.626	3,3%	1,2%
Servicios	73.857	75.249	1,9%	0,8%
Agricultura	2.932	3.401	16,0%	0,3%
Resto	4.468	4.792	7,3%	0,2%
Extracción	461	472	2,4%	0,0%
Industria	17.037	16.498	-3,2%	-0,3%
Construcción	7.486	6.869	-8,2%	-0,4%
Total	170.741	173.907	1,9%	1,9%

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas y generación de empleo

De acuerdo con el RUES, el 43.8% de las empresas nuevas crearon al menos un empleo; de estas, el 39% pertenece al subsector del comercio al por mayor y al por menor, 17% al subsector de alojamiento y servicios de comida, 10% al subsector industrias manufactureras, 6% al subsector de actividades profesionales, científicas y técnicas y 5% al subsector de otras actividades de servicio.

Gráfico 3. Subsectores económicos con mayor creación de empresas empleadoras



Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Fuente: <https://confecamaras.org.co/wp-content/uploads/2025/08/dinamica-de-creacion-de-empresas-en-colombia-op2-web.pdf>

Técnico

La industria automotriz es una de las más importantes en el campo de la manufactura en los países desarrollados, incluyendo producción de autopartes, concentra casi 10% de la industria de Estados Unidos, Japón y varios países de la Unión Europea quienes invierten mucho dinero en innovación y desarrollo tecnológico. En la actualidad, la tecnología automotriz se centra fuertemente en el desarrollo de vehículos amigables con el medio ambiente y los fabricantes de automóviles orientan sus esfuerzos hacia ese sentido.

Con los nuevos avances en materia de seguridad y tecnología, hoy los nuevos vehículos cuentan con diferentes sistemas de airbags frontales y laterales, además incluyen tecnología avanzada que van de la mano con diversos sistemas de seguridad de frenado como lo son ABS (Anti-Lock Braking System), EBD (Electronic Brake Distribution), ESP (Electronic Stability Program). Estos sistemas están reconocidos por entidades mundiales que son probados por organizaciones que se encargan de comprobar la seguridad de los nuevos automóviles en cuestión de frenado y seguridad.

El ahorro de combustible en los nuevos vehículos debido a la inyección directa se calcula en un 12% de ahorro. Se trata de usuarios de vehículos diésel equipados con un sistema Common Rail, destacado y rentable tanto por la optimización del gasto de combustible. Ahora bien, desde un tiempo a esta parte, también está disponible en los propulsores de gasolina, unido a otros avances como el downsizing o la turboalimentación, logrando reducir el consumo de combustible, y por tanto las emisiones de CO2 (dióxido de carbono), hasta en un 12% menos. Además, los motores de gasolina que incorporan esta tecnología se muestran más potentes y llenos de avances con respecto a su economía e inyección y reduce notablemente el ahorro de combustible.

Por otra parte, encontramos que la comodidad de los pasajeros es una prioridad entre los encargados de diseñar automóviles y la ingeniería. Por tal razón en los interiores del vehículo son intensamente estudiados y evaluados antes de salir al mercado con un nuevo modelo; en cuanto a diseño exterior, la tendencia es crear automóviles que a simple vista no parezcan grandes y robustos automóviles de lo acostumbrado, incluso los tamaños en capó ya han reducido su tamaño, a

diferencia de otros tipos de vehículos en los que era usual encontrar enormes frentes donde se albergaban los grandes motores V8 y turbo, para el futuro todo indica que los vehículos compactos estarán entre los autos más codiciados, pues el espacio donde circularan en las grandes ciudades ya resulta escaso y a su tamaño reducido lo hace mejor su tránsito, por ser así son más prácticos de parquear en lugares pequeños y hacen más eficiente debido a su tecnología en el momento de parquear debido a la tecnología de cámara de parqueo. Esto sin reducirles espacio y confort a los pasajeros, de igual manera los vehículos modernos cuentan con baúles amplios en los que se puede guardar equipaje y todo lo necesario para los conductores y sus pasajeros debido a su amplio lugar asignado en el vehículo.

Contamos hoy en día con vehículos más inteligentes al tener todo tipo de dispositivos tecnológicos incorporados en el vehículo inmediatamente nos permite disfrutar más de ellos en cuanto a conectividad, interactividad, sensores y cámara de reversa, manos libres gracias al Bluetooth que nos ofrece los vehículos hoy en día.

PRESTACIÓN PRIVADO DE TRANSPORTE

Tiene las siguientes características:

La actividad de movilización de personas o cosas, la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado:

- Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad;
- Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo.
- No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad particular;
- Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.

Dentro de la necesidad servicios que requiere la corporación se encuentra la disponibilidad de transporte que garantice el desplazamiento continuo de los servidores públicos con el fin de realizar labores o actividades de campo a donde generalmente transportan equipos, materiales y/o herramientas, así como la atención de emergencias ambientales, que podrían conllevar a la utilización de un solo vehículo, o de todos a la vez, el traslado de los animales desde las direcciones regionales o del lugar donde éstos se encuentren por haber sido recuperados, decomisados o entregados voluntariamente hasta el CAV de Fauna ubicado en el municipio de Tocaima; igualmente requieren representar a la Institución en diferentes foros o reuniones; ejecutar labores de supervisión y control entre otras, en sitios distintos a la Sede Central o Direcciones Regionales.

Con esta finalidad, debe adelantarse proceso de selección para la escogencia del contratista que se encargará de prestar ese servicio vital que garantice el desplazamiento continuo de los servidores públicos con el fin de realizar labores o actividades de campo a donde generalmente transportan equipos, materiales y/o herramientas, así como la atención de emergencias ambientales, que podrían conllevar a la utilización de un solo vehículo, o de todos a la vez, el traslado de los animales desde las direcciones regionales o del lugar donde éstos se encuentren por haber sido recuperados, decomisados o entregados voluntariamente hasta el CAV de Fauna ubicado en el municipio de Tocaima; igualmente requieren representar a la Institución en diferentes foros o reuniones; ejecutar labores de supervisión y control entre otras, en sitios distintos a la Sede Central o Direcciones Regionales, servicio que no puede dejarse de prestar;.

Téngase en cuenta que la Corporación cuenta bajo su cuidado y administración con 6 parques naturales, para cuyo cuidado y conservación requiere contar con una infraestructura administrativa que le permite contar con un servicio adeudado y óptimo, a saber:

SEDES ADMINISTRATIVAS Y PARQUES NATURALES:

ITEM	UBICACIÓN	DIRECCIÓN
1	SEDE CENTRAL PISO 6 Y 7 COMPLEJO EMPRESARIAL GRAN ESTACION	CALLE 24 NO. 62-49 COMPLEJO EMPRESARIAL GRAN ESTACIÓN II PISO 6 Y 7-BOGOTÁ
2	PISO 5° Y ARCHIVO CENTRAL OFIC 304 EDIFICIO CRA 10 CALLE 17	CARRERA 10 N° 16 - 92-BOGOTÁ
3	BOGOTA LA CALERA EDIFICIO MANUEL MEJIA PISO 4° - CARRERA 10 N° 16 - 82	CARRERA 10 N° 16 - 82B OGOATÁ
4	SEDE TEUSAQUILLO	CARRERA 20 N° 37 – 34-BOGOTÁ
5	DIRECCION REGIONAL SABANA OCCIDENTE-FACATATIVA	CARRERA 4 N° 4 – 38

6	DIRECCION REGIONAL GUALIVA- VILLET A	CALLE 7 N° 10-243
7	DIRECCION REGIONAL BAJO MAGDALENA -GUADUAS	CALLE 4 N° 5 – 68
8	DIRECCION REGIONAL VIANÍ- VIANÍ	CARRERA 5 N° 3 – 02
9	DIRECCION REGIONAL RIONEGRO - PACHO	CALLE 10 N° 19 – 72
10	DIRECCION REGIONAL SABANA CENTRO – ZIPAQUIRA INCLUYE 2 BODEGAS DEL ARCHIVO HISTÓRICO	CALLE 7ª N° 11 – 40
11	DIRECCION REGIONAL ALTO MAGDALENA- GIRARDOT	CALLE 21 N° 8 – 21/23
12	DIRECCION REGIONAL SUMAPAZ- FUSAGASUGÁ	AV. LAS PALMAS N° 15 – 17
13	DIRECCION REGIONAL TEQUENDAMA - LA MESA	CARRERA 20 N° 2 – 57
14	DIRECCION REGIONAL SOACHA	CALLE 21 N° 7 – 90
15	DIRECCION REGIONAL CHOCONTÁ	CARRERA 5 N° 6 – 53 PISO 2 Y 4
16	DIRECCION REGIONAL CHIQUINQUIRÁ	CARRERA 6 N° 9 – 40
17	DIRECCION REGIONAL UBATÉ	TRANSVERSAL 2 N° 1E – 40
18	LABORATORIO AMBIENTAL MOSQUERA	BODEGA 13 MANZ C, PARQUE INDUSTRIAL SANTO DOMINGO
19	CABAÑAS PARQUE NEUSA	MUNICIPIO DE COGUA, VEREDA QUEBRADA HONDA Y CARDONAL
20	PARQUE EL HATO	MUNICIPIO CARMEN DE CARUPA, VEREDA EL HATO
21	PARQUE SOPO	KM 17 AUTOPISTA NORTE
22	PARQUE JUAN PABLO II	MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA
23	PARQUE LAGUNA DE GUATAVITA	MUNICIPIO DE SESQUILE
24	PARQUE RIO NEUSA	MUNICIPIO COGUA-VEREDA CARDONAL
25	EMBALSE NEUSA	MUNICIPIO COGUA, VEREDA LA PLAZUELA
26	CAV DE FLORA	BODEGA 16 MANZ I, PARQUE INDUSTRIAL SANTO DOMINGO
27	CAV DE FAUNA	TOCAIMA

Así las cosas, a efectos de cumplir con las metas propuestas, se requieren contar con un parque automotor que contribuya a garantizar el desplazamiento seguro, eficaz y oportuno del personal dentro de la Jurisdicción CAR (Área rural de Bogotá y 104 municipios) y fuera de ella cuando las necesidades del servicio así lo requieran.

Es preciso señalar que actualmente la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR cuenta con treinta y nueve (39) vehículos propios, diferenciados así:

ITEM	MARCA	TIPO DE VEHICULO	PLACA	MODELO
1	Hino	VOLQUETA	OCK417	2013
2	Hino	VOLQUETA	OJG704	2013
3	Volkswagen	CARRO TANQUE	OJG775	2018
4	International	VOLQUETA	JKY190	2021

	5	International	VOLQUETA	JKY191	2021	
	6	International	VOLQUETA	JKY192	2021	
	7	International	VOLQUETA	JKY193	2021	
	8	International	VOLQUETA	JKY194	2021	
	9	International	VOLQUETA	JKY195	2021	
	10	International	VOLQUETA	JKY196	2021	
	11	International	VOLQUETA	JKY197	2021	
	12	Volkswagen	DOBLE CABINA	ODR765	2017	
	13	Volkswagen	DOBLE CABINA	ODR766	2017	
	14	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	OKZ669	2017	
	15	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	OKZ670	2017	
	16	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	OKZ671	2017	
	17	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	OKZ672	2017	
	18	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	ODT437	2020	
	19	Renault	CAMIONETA LABORATORIO	ODT438	2020	
	20	Chevrolet	CAMIONETA LABORATORIO	LIT043	2023	
	21	Chevrolet	CAMIONETA LABORATORIO	LIT045	2023	
	22	BYD	CAMIONETA LABORATORIO	OSM800	2023	
	23	Toyota	DOBLE CABINA	OCK719	2013	
	24	Suzuki	CAMPERO	OLO297	2019	
	25	Suzuki	CAMPERO	OLO299	2019	
	26	Suzuki	CAMPERO	OLO300	2019	
	27	Suzuki	CAMPERO	OLO301	2019	
	28	Suzuki	CAMPERO	OLO302	2019	
	29	Mitshubishi	DOBLE CABINA	LIS978	2023	
	30	Mitshubishi	DOBLE CABINA	LIS979	2023	
	31	Mitshubishi	CAMPERO	LIS980	2023	
	32	Mitshubishi	CAMPERO	LIS981	2023	
	33	Toyota	DOBLE CABINA	OBI348	2011	
	34	Toyota	DOBLE CABINA	OBI349	2011	
	35	Mitshubishi	CAMION	OHK533	2009	
	36	Toyota	CAMIONETA	OJJ938	2001	
	37	Ford	DOBLE CABINA	OKZ329	2016	

38	Chevrolet	BUS	OKZ704	2017
39	JMC	CAMIONETA LABORATORIO	NGQ516	2025

Ha de señalarse que el parque automotor relacionado anteriormente resulta insuficiente para atender la totalidad de las comisiones requeridas y programadas por la Corporación, las cuales durante el primer semestre de 2026 ascienden a la suma de 28.273, es decir, que corresponden a 4.712 comisiones por mes.

Cabe destacar que el territorio que comprende la jurisdicción de la Corporación contiene condiciones geográficas difíciles, zonas de topografía quebrada, trochas y zonas de difícil acceso, vías urbanas pavimentadas y otras destapadas, precisando que las comisiones asignadas realizan recorridos diarios promedios entre 280 y 380 kilómetros, movilizand o a dos o más personas, transportando materiales, equipos y/o herramientas de acuerdo a las necesidades, traslado de material de fauna y flora rescatados, decomisados y/o entregados voluntariamente; aunado a lo anterior, fue factible establecer que el 76% de las solicitudes de comisión efectuadas a la Dirección Administrativa y Financiera son atendidas en zonas rurales y un 24% en zonas urbanas; en cuyo caso las necesidades de desplazamiento pueden satisfacerse con distintos vehículos; como por ejemplo:

.En desarrollo del análisis técnico del sector, y atendiendo la necesidad de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR de disponer de una operación de transporte integral, se efectuó la revisión de las diferentes tecnologías de propulsión disponibles en el mercado y su correspondencia con las tipologías de vehículos requeridas para la ejecución del contrato. Lo anterior resulta particularmente relevante teniendo en cuenta que la operación contempla diferentes condiciones de desplazamiento, tipos de terreno, capacidad de pasajeros y carga, así como requerimientos asociados a actividades ambientales y misionales, por lo que la selección de los vehículos debe responder tanto a criterios de seguridad, funcionalidad y capacidad operativa como a las alternativas tecnológicas disponibles en el mercado.

En este sentido, las especificaciones técnicas previstas para las **camionetas doble cabina platón 4x4, camperos y/o camionetas Wagon 4x4 y camionetas Wagon 4x2** contemplan expresamente diferentes alternativas de motorización, entre ellas diésel, gasolina, gas vehicular, gas vehicular-gasolina, eléctrico-gasolina y eléctrico. Esta configuración permite que el mercado pueda ofrecer vehículos con diferentes tecnologías de propulsión, incluyendo alternativas híbridas y eléctricas, sin restringir la operación a una única tecnología, siempre que los vehículos cumplan integralmente las condiciones de capacidad, tracción, autonomía, seguridad y demás características requeridas para cada tipología.

La incorporación de estas alternativas responde a que las necesidades de transporte de la CAR presentan características diferenciadas. Las **camionetas Wagon 4x2**, destinadas principalmente a desplazamientos en la sede central, áreas urbanas y rurales de Bogotá y corredores con condiciones favorables de transitabilidad, pueden admitir alternativas de movilidad sostenible, particularmente vehículos híbridos o eléctricos, siempre que sus condiciones de autonomía, capacidad y desempeño resulten adecuadas para las rutas y jornadas previstas. De esta manera, la tecnología del vehículo se articula con las condiciones de operación y no constituye un elemento independiente de la necesidad institucional.

Para las **camionetas doble cabina platón 4x4 y los camperos y/o camionetas Wagon 4x4**, la consideración de tecnologías híbridas o eléctricas deberá atender adicionalmente las exigencias propias de la operación en terrenos irregulares, vías sin pavimentar y zonas de difícil acceso. En estos casos, además de la tecnología de propulsión, adquieren especial relevancia características como la tracción 4x4, capacidad de carga, potencia, autonomía, condiciones de seguridad y capacidad para responder a las particularidades del terreno. Por ello, la posibilidad de utilizar vehículos con tecnologías de movilidad sostenible estará condicionada a que estos cumplan las especificaciones funcionales requeridas para garantizar la continuidad y seguridad del servicio.

En particular, para las **camionetas doble cabina platón 4x4**, se requiere una capacidad mínima de cinco pasajeros, incluido el conductor, y una capacidad mínima de carga de 700 kilogramos, además de tracción 4x4, entre otras condiciones. En uno de los vehículos se contempla adicionalmente la adaptación de carrocería tipo capacet e, tiro de arrastre y demás elementos destinados al apoyo de actividades ambientales. Por consiguiente, la eventual utilización de tecnologías híbridas o eléctricas deberá garantizar el cumplimiento de dichas condiciones sin afectar la capacidad funcional del vehículo ni la finalidad para la cual se requiere.

Por su parte, las necesidades correspondientes al **transporte ocasional de microbuses, busetas y buses**, así como al transporte de carga mediante camiones, tractocamiones con cama baja y camiones autocargables, obedecen a requerimientos específicos de capacidad y funcionalidad. En estos casos, la consideración de tecnologías alternativas deberá evaluarse de acuerdo con las características particulares de cada vehículo, la capacidad de carga o pasajeros, la disponibilidad efectiva de estas tecnologías en el mercado y las condiciones operativas de los servicios requeridos. Para el camión autocargable, por ejemplo, la especificación técnica contempla expresamente motor diésel, atendiendo a las características particulares de capacidad de carga y operación del vehículo, razón por la cual la incorporación de tecnologías eléctricas o híbridas no se plantea de manera general para todas las tipologías.

En consecuencia, la revisión de las tecnologías de movilidad sostenible realizada en el presente Análisis del Sector **sí guarda relación con las especificaciones técnicas previstas para los vehículos**, en particular respecto de aquellas tipologías en las cuales se admite como alternativa de motorización el sistema eléctrico, híbrido eléctrico-gasolina u otras

tecnologías de menor impacto ambiental. Su incorporación responde a una valoración de las alternativas disponibles en el mercado y a la posibilidad de que estas sean utilizadas cuando resulten técnica y operativamente compatibles con las necesidades de la Corporación.

De igual manera, la definición de las tipologías y características técnicas de los vehículos se encuentra asociada a criterios objetivos derivados de la operación requerida. Así, la utilización de **Wagon 4x2** se relaciona con corredores de mejores condiciones de transitabilidad y necesidades de transporte de personal; los **vehículos 4x4** responden a desplazamientos hacia zonas rurales, terrenos irregulares y vías de difícil acceso; las **camionetas doble cabina platón** permiten combinar el transporte de personal con el traslado de equipos, herramientas, materiales e insumos; y los vehículos de mayor capacidad atienden necesidades ocasionales de transporte de maquinaria, equipos, materiales y desplazamientos colectivos. Esta diferenciación permite relacionar las características técnicas exigidas con la naturaleza de cada servicio y con las condiciones reales en las que se desarrollará la operación.

Por lo anterior, la información relacionada con la evolución de las tecnologías eléctricas, híbridas y de gas natural vehicular no se incorpora exclusivamente como una referencia general o de contextualización del mercado, sino como un **insumo técnico para la estructuración de las alternativas de motorización admisibles en determinadas tipologías vehiculares**. No obstante, su consideración se realiza bajo un criterio de correspondencia con las necesidades operativas de la CAR, de manera que la incorporación de tecnologías de movilidad sostenible no comprometa los requerimientos de seguridad, autonomía, capacidad de pasajeros o carga, tracción, desempeño, cobertura territorial y atención de las actividades misionales.

Finalmente, debe precisarse que la posibilidad de incorporar vehículos eléctricos o híbridos se encuentra condicionada a la existencia de una oferta suficiente y técnicamente apta para atender las condiciones particulares del servicio. En consecuencia, el análisis de mercado permite identificar estas alternativas como opciones tecnológicas disponibles y ambientalmente favorables, mientras que las especificaciones técnicas del proceso determinan las condiciones mínimas que deberán cumplir los vehículos para garantizar la adecuada prestación del servicio. De esta manera, se procura armonizar la necesidad institucional de contar con una operación segura, eficiente y con cobertura territorial suficiente con la posibilidad de incorporar progresivamente soluciones de movilidad sostenible, especialmente en aquellos servicios y corredores donde sus características técnicas resulten compatibles con la operación requerida.

AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS:

Se requieren las siguientes autorizaciones, permisos y licencias para la ejecución del servicio:

DOCUMENTO	CLASIFICACION
LICENCIA	HABILITACIÓN SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGA.
PERMISO	CAPACIDAD TRANSPORTADORA.
PERMISO	CERTIFICACIÓN EXPEDIDA POR LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES.
AUTORIZACION	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV.
AUTORIZACION	RESOLUCIÓN DE AUTORIZACION DE HORAS EXTRAS EMITIDA POR EL MINISTERIO DEL TRABAJO

La operación de transporte requerida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR debe desarrollarse en un ámbito geográfico amplio, que comprende los municipios que integran su jurisdicción, así como la zona rural de Bogotá y los desplazamientos que, de acuerdo con las necesidades institucionales, deban realizarse fuera de esta. Esta cobertura territorial implica atender diferentes condiciones de movilidad, acceso y transitabilidad, incluyendo corredores urbanos, rurales y vías con condiciones variables. En consecuencia, el servicio requiere una capacidad operativa que permita disponer de vehículos de diferentes características y atender de manera oportuna los requerimientos de las dependencias de la Corporación, de acuerdo con la ubicación, naturaleza y condiciones particulares de cada comisión o actividad misional.

DIVERSIDAD Y ESPECIALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS

La operación contempla diferentes modalidades y tipologías de transporte, en atención a la diversidad de actividades administrativas y misionales desarrolladas por la Corporación. Se requiere disponer de vehículos para el transporte de pasajeros, personal, equipos, herramientas, materiales, maquinaria e insumos, así como para atender requerimientos especiales relacionados con las funciones de autoridad ambiental. Esta diversidad exige que la operación cuente con vehículos que respondan a diferentes necesidades de capacidad, tracción, carga, pasajeros y condiciones de acceso, permitiendo seleccionar la tipología adecuada de acuerdo con las características de cada servicio.

SERVICIOS ESPECIALES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES MISIONALES

Dentro de las necesidades particulares de transporte se encuentra el traslado de fauna silvestre recuperada, decomisada, aprehendida preventivamente o entregada voluntariamente, así como el transporte de material vegetal, los cuales deben efectuarse bajo condiciones que permitan preservar su integridad y garantizar el cumplimiento de los protocolos técnicos y

ambientales aplicables. De igual manera, se requiere atender el transporte de materiales, maquinaria, equipos especializados, elementos logísticos e insumos asociados a proyectos de descontaminación, restauración ecológica, reforestación, construcción y mantenimiento de reservorios de agua, atención de emergencias ambientales y demás actividades misionales de la Corporación. Estas necesidades determinan la utilización ocasional de vehículos con características específicas de capacidad de carga, dimensiones, adaptaciones y condiciones de operación.

EXTENSIÓN TERRITORIAL Y COMPLEJIDAD OPERATIVA

Las características geográficas y misionales de la CAR generan una operación de transporte con requerimientos variables en cuanto a distancias, tiempos de desplazamiento, condiciones de las vías y características del terreno. En este contexto, se requiere contar con diferentes tipologías vehiculares, entre ellas camionetas Wagon 4x2, camperos y/o camionetas Wagon 4x4, camionetas doble cabina platón 4x4 y 4x2, así como vehículos de mayor capacidad para el transporte ocasional de pasajeros, maquinaria y carga pesada. La asignación de cada tipología deberá responder a las condiciones específicas de la comisión, considerando factores como la ubicación geográfica, el estado de las vías, las condiciones del terreno, el número de pasajeros, el volumen y peso de la carga y la naturaleza de la actividad a desarrollar.

CAPACIDAD Y DISPONIBILIDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

La operación requiere una capacidad de respuesta suficiente para atender de manera simultánea o sucesiva los requerimientos de las diferentes dependencias de la Corporación. Por esta razón, el parque automotor requerido contempla un total de 164 vehículos, distribuidos en diferentes tipologías, de acuerdo con las necesidades consolidadas por las áreas misionales y administrativas. Esta diversidad permite atender desde desplazamientos ordinarios de personal hasta requerimientos especiales de transporte de carga, maquinaria, equipos, fauna silvestre y material vegetal, garantizando que el vehículo asignado corresponda a las condiciones técnicas y operativas de cada servicio.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS

En atención a la naturaleza ambiental de la Corporación y a la evolución del mercado automotor, dentro de las alternativas técnicas consideradas para determinadas tipologías de vehículos se contemplan tecnologías de movilidad sostenible, particularmente vehículos híbridos y eléctricos. En las especificaciones técnicas correspondientes a camionetas doble cabina platón 4x4, camperos y/o camionetas Wagon 4x4 y camionetas Wagon 4x2 se admiten diferentes alternativas de motorización, incluyendo vehículos eléctrico-gasolina y eléctricos, siempre que cumplan las demás condiciones técnicas, funcionales y de seguridad requeridas.

La posibilidad de incorporar estas tecnologías deberá guardar correspondencia con las características de cada servicio y con las condiciones reales de operación, particularmente en aspectos como autonomía, disponibilidad de infraestructura de recarga, capacidad de pasajeros o carga, condiciones del terreno, distancias y cobertura territorial. De esta manera, las alternativas de movilidad sostenible se integran al análisis técnico como una posibilidad compatible con determinadas necesidades de transporte, sin desconocer los requerimientos específicos que deben atenderse en las diferentes tipologías vehiculares.

SEGURIDAD, FUNCIONALIDAD Y CONDICIONES TÉCNICAS

Independientemente de la tipología o tecnología de propulsión, los vehículos destinados a la operación deberán cumplir las condiciones técnicas establecidas para garantizar la seguridad de los usuarios, conductores, bienes, equipos, materiales y especímenes objeto de traslado. Entre estas condiciones se contemplan, según corresponda, modelo mínimo, capacidad de pasajeros o carga, sistema de tracción, cinturones de seguridad de tres puntos, apoyacabezas, aire acondicionado, dispositivo de control de velocidad, sistema GPS, placa de servicio público y demás elementos requeridos de acuerdo con la naturaleza del vehículo y del servicio.

Para los vehículos destinados al transporte de carga pesada o maquinaria especializada se contemplan, adicionalmente, condiciones relacionadas con la capacidad de carga, número de ejes, elementos de seguridad, herramientas y accesorios necesarios para garantizar una operación segura. En particular, el transporte mediante tractocamión con cama baja y camión autocargable responde a necesidades ocasionales en las que las dimensiones, peso o características de los bienes a transportar exceden la capacidad de los vehículos convencionales.

En consecuencia, las características técnicas de la operación se encuentran determinadas por la diversidad de servicios que debe atender la Corporación, las condiciones geográficas de su jurisdicción, las características de las vías y terrenos, los requerimientos de pasajeros y carga, las necesidades especiales asociadas a las actividades ambientales y la posibilidad de incorporar alternativas tecnológicas de movilidad sostenible. Estos elementos constituyen los principales aspectos técnicos y operativos que deben ser considerados para garantizar que el servicio de transporte responda de manera adecuada, segura y eficiente a las necesidades institucionales.

Regulatorio

Teniendo en cuenta las actividades a desarrollar en ejecución del objeto contractual pretendido, las normas aplicables relacionadas con la protección ambiental y los productos esperados son:

NORMA	OBJETO
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Modificado por Decreto 575 de 2020 (estado de emergencia).
Ley 336 de 1996	Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte
Decreto 1554 de 1998	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.
Decreto 171 de 2001	Por et cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera
Decreto 175 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto
Ley 769 de 2002	Por el cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones
Decreto 3366 de 2003	Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.
Resolución Ministerio de Transportes 1122 de 2005	Por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se deroga la Resolución No. 865 de 2005 y los artículos 1, 2 y 3 de la Resolución No. 4110 de 2004
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones
Resolución Ministerio de Transportes 315 de 2013	Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad del transporte público terrestre automotor y otras disposiciones
Resolución Ministerio de Transportes 572 de 2013	Por la cual se reglamentan las condiciones técnicas de los adhesivos que deben portar los vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor
Resolución Ministerio de Transportes 1558 de 2014	Por el cual se reglamenta el parágrafo del artículo 23 del Decreto 174 de 2001 y se dictan otras disposiciones
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte
Decreto 348 de 2015	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones
Resolución Ministerio de Transportes 1069 de 2015	Por el cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015 y se dictan otras disposiciones
Decreto 431 de 2017	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones
Ley 1955 de 2019	Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad

Decreto 478 de 2021	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte
RESOLUCIÓN 20223040045295 DE 2022	Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte
Resolución 2328 de 2025	Por la cual se modifica el capítulo 6 del Título V de la Circular Única de Infraestructura y Transporte
Código de Comercio – Artículo 981	La Prestación del servicio de transporte previsto en el artículo 981 del Código de Comercio, que establece: “El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales

ENTIDAD DE CONTROL Y VIGILANCIA

Este servicio se encuentra regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte, quien delega la vigilancia y control de la prestación del servicio, acorde con la clasificación definida según el medio de transporte; para el objeto de la contratación, se encuentra principalmente a cargo la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Es importante aclarar que el Ministerio ejerce control por medio de las entidades encargadas según la modalidad del servicio y según la clasificación de los organismos de tránsito, tales como la Policía de Carreteras, Policía Fluvial, Dirección General de Transporte Fluvial, Inspecciones Fluviales, entre otros, los cuales imparten control del modelo operativo y condiciones en la prestación del servicio.

B. ESTUDIO DE LA OFERTA

DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DEL SERVICIO

El servicio requerido corresponde a la operación de transporte terrestre destinada a garantizar el traslado oportuno, seguro y eficiente de **carga, pasajeros y, cuando las necesidades misionales así lo demanden, animales silvestres y material vegetal**, tanto dentro como fuera de la jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR. En consecuencia, la dinámica de prestación del servicio se encuentra determinada principalmente por las necesidades operativas y misionales de la Entidad, las cuales pueden presentarse en diferentes municipios, zonas rurales y urbanas y, eventualmente, fuera de su jurisdicción.

La prestación del servicio se desarrolla mediante la disposición y operación de vehículos adecuados para los diferentes requerimientos de transporte, junto con los conductores y demás recursos humanos, técnicos y operativos necesarios para garantizar los desplazamientos programados. De acuerdo con la naturaleza del requerimiento, el servicio podrá comprender el transporte de servidores públicos, contratistas y demás personas autorizadas por la Entidad; el traslado de equipos, herramientas, materiales, elementos e insumos; y, cuando corresponda, el transporte especializado de especímenes de fauna silvestre y material vegetal, atendiendo las condiciones técnicas, ambientales, sanitarias y de seguridad que resulten aplicables.

La dinámica de distribución y entrega del servicio no corresponde a la entrega física de un producto determinado, sino a la **puesta a disposición de la capacidad operativa de transporte** requerida por la CAR, de acuerdo con las solicitudes y programaciones que se generen durante la ejecución contractual. El contratista deberá coordinar la asignación de los vehículos y conductores, atender los lugares de origen y destino definidos por la Entidad, cumplir los horarios y condiciones de desplazamiento establecidos y garantizar la continuidad del servicio conforme a las necesidades institucionales.

En este sentido, la prestación podrá efectuarse mediante servicios programados con anticipación o mediante requerimientos que surjan de las actividades misionales de la Corporación, particularmente aquellas relacionadas con seguimiento, control y vigilancia ambiental, atención de situaciones que requieran desplazamiento de personal, transporte de elementos o apoyo a las actividades de protección y manejo de los recursos naturales.

Para el caso particular del traslado de fauna silvestre y material vegetal, la prestación deberá efectuarse bajo condiciones que permitan preservar la integridad de los especímenes y elementos transportados, de conformidad con las instrucciones impartidas por la CAR y con la normativa vigente aplicable. Por tanto, la operación deberá contemplar, cuando sea necesario, vehículos, elementos y condiciones de manejo acordes con la naturaleza del traslado.

La entrega del servicio se materializa con la efectiva realización de los desplazamientos solicitados por la Entidad y con la disponibilidad de los vehículos y demás recursos requeridos durante la ejecución contractual. La verificación de la prestación se efectuará mediante los mecanismos de control y seguimiento establecidos por la CAR, tales como las solicitudes de servicio, planillas, registros de recorridos, soportes de prestación y demás documentos que permitan acreditar la efectiva ejecución de las actividades contratadas.

De esta manera, la dinámica del mercado se caracteriza por una prestación de servicios **bajo demanda, territorialmente dispersa y sujeta a las necesidades institucionales**, en la cual resulta fundamental que el proveedor cuente con capacidad operativa, disponibilidad de vehículos, conductores idóneos, cobertura geográfica y capacidad de respuesta para atender los diferentes tipos de transporte requeridos por la Corporación.

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR adquirirá el servicio de transporte a **personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, legalmente constituidas y habilitadas para desarrollar actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte**, que acrediten las condiciones jurídicas, técnicas, operativas y financieras requeridas para atender el objeto contractual.

En atención a la naturaleza del servicio, los potenciales proveedores corresponden principalmente a empresas u operadores que cuenten con capacidad para disponer de vehículos, conductores y demás recursos necesarios para atender los diferentes requerimientos de la Entidad. Dependiendo de las características específicas de cada servicio, deberán contar con los permisos, habilitaciones, autorizaciones, seguros, documentación de los vehículos y demás requisitos establecidos en la normativa colombiana aplicable al transporte terrestre.

El mercado potencial está conformado por proveedores con capacidad de prestar servicios de transporte de pasajeros y carga, así como, cuando sea requerido, servicios que permitan atender condiciones especiales asociadas al traslado de fauna silvestre y material vegetal. La pluralidad de posibles proveedores estará determinada por su capacidad de cobertura territorial, disponibilidad de vehículos y personal, experiencia, infraestructura operativa y cumplimiento de los requisitos legales y técnicos aplicables.

La Entidad, en desarrollo del proceso de selección, determinará las condiciones y requisitos necesarios para garantizar que el eventual contratista cuente con la capacidad suficiente para atender de manera integral las necesidades de transporte de la CAR, sin que el análisis del sector constituya, por sí mismo, el instrumento mediante el cual se establezcan los requisitos habilitantes o las condiciones definitivas del proceso de selección.

USUARIOS O BENEFICIARIOS FINALES DEL SERVICIO

Los usuarios directos del servicio serán principalmente los servidores públicos, contratistas y demás personas autorizadas por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR que, en desarrollo de sus funciones, obligaciones o actividades institucionales, requieran desplazarse hacia los diferentes municipios y territorios donde la Entidad desarrolla sus competencias y actividades misionales.

De igual manera, serán usuarios directos del servicio las diferentes dependencias, oficinas y direcciones de la CAR que requieran el traslado de equipos, herramientas, materiales, insumos, elementos técnicos y demás bienes necesarios para el desarrollo de actividades administrativas, operativas y misionales.

Cuando las necesidades de la Corporación así lo requieran, el servicio también estará destinado al traslado de fauna silvestre y material vegetal, en el marco de las actividades de protección, control, seguimiento, recuperación, manejo y conservación de los recursos naturales y demás actuaciones que sean competencia de la Entidad. En estos casos, los especímenes de fauna y material vegetal constituyen elementos objeto de traslado y requieren condiciones adecuadas de transporte para preservar su integridad y garantizar el cumplimiento de las actuaciones ambientales correspondientes.

Los beneficiarios finales del servicio, aunque no necesariamente tengan la calidad de usuarios directos del transporte, comprenden a la Corporación y a la población ubicada en su jurisdicción, en la medida en que la disponibilidad de una operación de transporte adecuada permite fortalecer la capacidad institucional para desarrollar las funciones de administración, protección, vigilancia, seguimiento y conservación de los recursos naturales y del ambiente.

En particular, la adecuada operación del servicio contribuye al cumplimiento de las funciones misionales de la CAR en materia ambiental, al facilitar el desplazamiento del personal y de los recursos requeridos para desarrollar actividades en los territorios bajo su jurisdicción, así como la atención de situaciones que requieran el traslado de fauna silvestre y material vegetal.

Por lo anterior, el servicio de transporte constituye un medio operativo para garantizar el cumplimiento de las funciones institucionales de la CAR, de manera que sus beneficiarios finales trascienden a los usuarios inmediatos del servicio y comprenden, de manera indirecta, las comunidades y población beneficiaria de las acciones de gestión ambiental adelantadas por la Corporación.

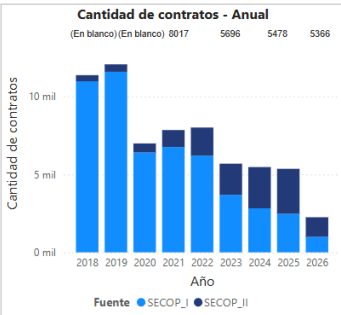
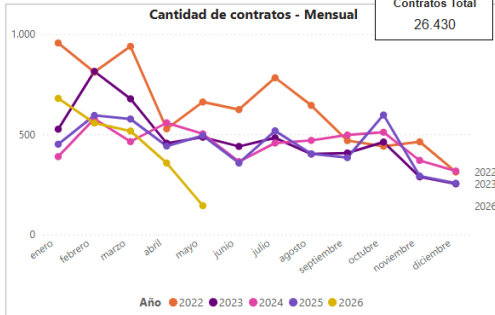
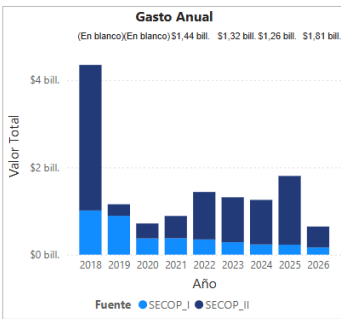
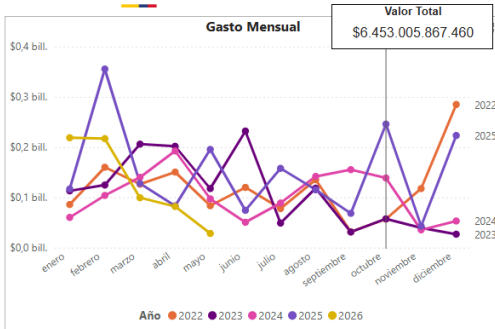
GRUPO	CODIFICACION	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
F (SERVICIOS)	78101800	78. Servicio de Transporte, Almacenaje y Correo.	10. Transporte de correo y carga.	18. Transporte de carga por carretera.
	78111800	78. Servicio de Transporte, Almacenaje y Correo.	11. Transporte de pasajeros.	18. Transporte de pasajeros por carretera.



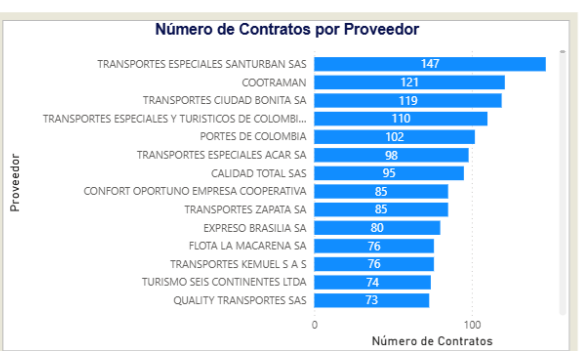
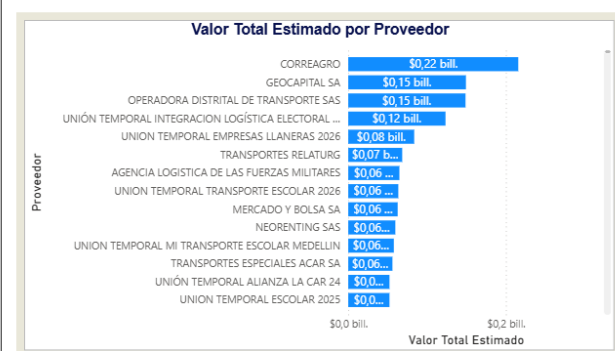
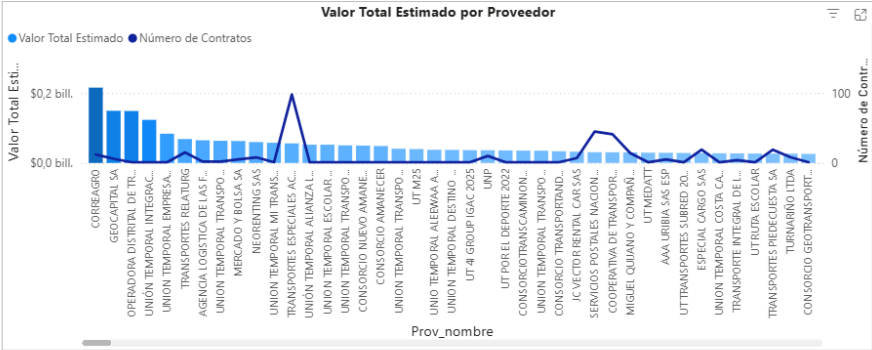
ANÁLISIS DE LA OFERTA

Atrás

Reiniciar



Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
\$6,45 bill.	7499	26,43 mil



FILTROS:

Seleccione el año:

2020 2021 2022 2023 2024 2025

Seleccione la Fecha

Fecha_firma 12/01/2022 23/05/2026

Seleccione una categoría:

(Segmento / Familia / Clase)

781018 - Transporte de carga por carret...
781019 - Transporte de carga intermodal
781020 - Transporte de carga en naves e...
781021 - Servicios de oleoductos
781022 - Servicios postales de paquete...
7811 - Transporte de pasajeros
781115 - Transporte de pasajeros aérea...
781116 - Transporte de pasajeros por fe...
781117 - Transporte de pasajeros por mar
781118 - Transporte de pasajeros por ca...

Filtro de Departamento - Proveedor:

Departamento estandar

Seleccionar todo
Amazonas
Antioquia
Arauca
Atlántico
Bolívar
Boyacá

Plataforma:

SECOP_I SECOP_II

Nombre de Proveedor

Seleccionar todo
ASOCIACION DE VIGIAS AMBIENTALES ALTOS DE ...
COLSUBSIDIO
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE ...
EL TRAILERO SAS

Documento de Proveedor (Plataforma)

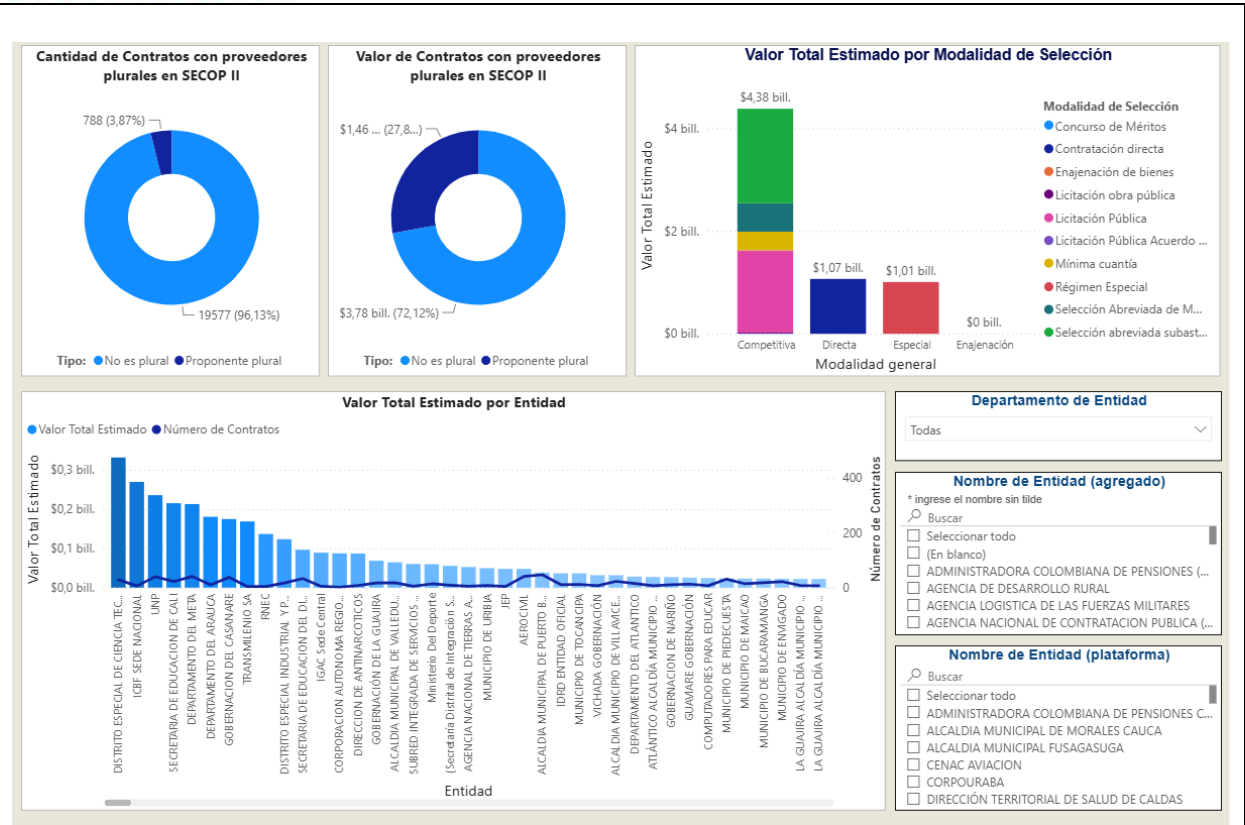
Seleccionar todo
40762345

Valor contratado:

\$0 \$861.780.101.092

Modalidad de selección

Competitiva Enajenación
Directa Especial



Con base en la información presentada en el tablero de **Análisis de la Oferta** de Colombia Compra Eficiente, correspondiente a la categoría de transporte terrestre de pasajeros y transporte de carga por carretera, se evidencia que el mercado cuenta con una oferta amplia y consolidada de proveedores, lo cual favorece la competencia y garantiza la existencia de múltiples empresas con capacidad para atender las necesidades de las entidades estatales.

El valor total de la contratación analizada asciende aproximadamente a **\$6,45 billones**, distribuido en **26.430 contratos** adjudicados a **7.499 proveedores**. Estas cifras reflejan un mercado con una importante participación empresarial y una oferta suficiente para responder a los procesos de contratación pública.

Respecto al comportamiento del gasto, las gráficas muestran que durante los años analizados el valor contratado ha presentado variaciones, siendo el año 2018 el de mayor ejecución presupuestal. Posteriormente se observa una disminución en los montos contratados, aunque en los años más recientes se evidencia una recuperación del gasto, especialmente durante el año 2025, en el que se presentan incrementos importantes en algunos meses. Este comportamiento demuestra que la contratación de estos servicios se mantiene activa y responde a las necesidades operativas de las entidades públicas.

En cuanto al número de contratos, se observa una tendencia decreciente frente a los primeros años del periodo analizado; sin embargo, el valor de la contratación continúa siendo significativo. Esto permite inferir que, aunque actualmente se realizan menos contratos, estos corresponden a procesos de mayor cuantía o a contratos con mayor alcance, lo que evidencia una mayor concentración del gasto sin afectar la dinámica del mercado.

El análisis de los proveedores muestra que existe una participación importante de empresas especializadas en el sector. Entre los proveedores con mayor valor contratado se encuentran **Corredor Cargopaq**, **Operadora Distrital de Transporte S.A.S.**, **Unión Temporal Integración Logística Electoral**, **Unión Temporal Empresas Aliadas 2025** y la **Agencia Logística de las Fuerzas Militares**, cuyos valores contratados superan los cincuenta mil millones de pesos. Esto evidencia la presencia de empresas con amplia experiencia y capacidad técnica, administrativa y financiera para ejecutar contratos de gran magnitud.

De igual manera, al analizar el número de contratos adjudicados por proveedor, se observa que empresas como **Transportes Especiales Santurbán S.A.S.**, **Cotranma**, **Transportes Ciudad Bonita S.A.S.**, **Transportes Especiales y Turísticos de Colombia** y **Colosal** registran el mayor número de contratos, lo cual refleja una participación constante en los procesos de contratación pública y una trayectoria importante dentro del sector.

Las cifras evidencian que, aunque existe cierta concentración del valor contratado en algunos proveedores de gran trayectoria, el mercado mantiene una alta pluralidad de oferentes, representada en los **7.499 proveedores** registrados. Esta situación favorece la libre competencia, incrementa las posibilidades de participación de nuevos oferentes y fortalece los principios de transparencia, selección objetiva y eficiencia en la contratación estatal.

En conclusión, el análisis del sector permite establecer que el mercado para la prestación de servicios de **transporte terrestre de pasajeros y transporte de carga por carretera** presenta condiciones adecuadas de competencia, una oferta suficiente de proveedores y una amplia experiencia en la ejecución de contratos con entidades públicas. En consecuencia, se concluye

que existe pluralidad de oferentes con capacidad para participar en futuros procesos de selección, lo que reduce el riesgo de concentración del mercado y garantiza condiciones favorables para la contratación de este tipo de servicios.

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR para identificar la oferta de empresas que de acuerdo con su naturaleza y objeto social pueden ofrecer la prestación del servicio, verificó el historial de diferentes procesos similares en SECOP II, las empresas seleccionadas en el Acuerdo Marco de Precios Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente, logrando obtener una muestra representativa de empresas, que pueden ofrecer el servicio de transporte terrestre por demanda de acuerdo con las condiciones y objeto del presente proceso.

No	PROVEEDOR	NIT	OBSERVACION	OBSERVACION
1	ESTURIVANNS SAS	830038996-6		SI
2	TRANSMAMONAL SAS	800113955-6		NO
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	830117701-1		NO
4	TRANSTECOL S.A.S.	804004470-3		NO
5	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	900912423-0		NO
6	INVERSIONES TRANS-SABANA	900512082		NO
7	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	800214037		SI
8	CELUTAXI CITY S.A.S	822006560		SI
9	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	901250270		SI
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CHINCHINA	890802386		SI
11	RENTING COLOMBIA SAS	811011779		NO
12	COOPERATIVA INTEGRAL DE TAXIS BELALCAZAR	891500277		SI
13	PLATINO VIP SAS	800105371		SI
14	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	901133114		SI
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	813012357		SI
16	BCC SAS	900823438		SI
17	SERVITRANSTUR S.A.S	830007737		SI
18	TURES DE LOS ANDES LTDA	800235694		SI
19	COOPERATIVA DE TRANSPORTES PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TURÍSTICOS PURIESTUR	900208338		SI
20	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	830087371		NO
21	TRANSVISA SAS	901590354		SI
22	TRANSCOVALLE SAS	900945182		SI
23	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	901253727		SI
24	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	800149076		SI
25	EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	860005108		NO
26	TRASCABLES LTDA	830101819		SI
27	TAQSAS	900803277		SI
28	TRANSPORCOL	900293125		SI
29	ZAVI TOURS S.A.S	901416965		SI
30	CAPITAL TOURING SAS	901031904		SI
31	CALMORI SAS	900298418		NO
32	MEGATRANS SAS	901539575		SI
33	CONFORT EXPRESS S.A.S.	804011303		SI
34	ESCOTURS S.A.S.	822005127		SI
35	TRANSPORTES BESIMOR SAS	800197776		SI
36	Expreso Brasilia S.A.	890100531		-
37	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE BOSCONIA	824000029		SI
38	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	900350113		SI
39	TRANSPORTES ESPECIALES COLEGIOS Y TURISMO S.A.	860517112		SI
40	TRANSRUBIO S.A.S.	900325433		SI
41	TRANSMARCAS SAS	901225029		SI
42	OVER LAND TOURS SAS	900912102		SI

43	PONY ESPECIAL S.A.S	900121943		SI
44	SERVICIOS AEREOS DEL GUAVIARE LIMITADA	800152647		SI
45	DOLPHIN EXPRESS S.A	830098216		SI
46	TRANSTOURS LTDA	900237518		SI
47	PARAISO ECOLOGICO SAS	900666106		SI
48	CONTINENTAL BUS S.A.	800227937		NO
49	BESTRAVEL SERVICE LTDA	800226324		SI
50	MOVLIFE SAS	901184493		SI
51	SERVIMOREL LTDA	820003414		SI
52	TRANSSERVICIOS CJ SAS	9005541247		SI
53	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	811031159		SI
54	GRUPO EMPRESARIAL ASERTRANSPORTE TOUR SAS	901220017	RUP NO RENOVADO	SI
55	INLOGISTIC SAS	900726468		NO
56	NSSR Transporte Seguro 24 365 sas	901208937		SI
57	CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A	890904598		SI
58	COOPERATIVA DE TRANSPORTES R.S.	800202887	RUP NO RENOVADO	SI
59	T.S.E. Especiales	901151964		SI
60	TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO ANTIOQUIA	901379128		SI
61	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	811034456		-
62	TRANSPORTES Y OPERACIONES LOGISTICAS SAS	816008309		SI
63	TRANSPORTES TRANSAMAR S.A.S.	901065949	RUP NO RENOVADO	SI
64	COFLONORTE LTDA	891800045		-
65	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	9015916865		SI
66	TRANSCOLOMBIANA S.A.S.	901303967	RUP NO RENOVADO	SI
67	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	901481913		SI
68	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSCOY	800247506		SI
69	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	830114351		SI
70	TRANSPORTES DE VIDA S A S	8301319354	RUP NO RENOVADO	SI

De la muestra anterior de setenta (70) empresas para el análisis del sector, se tienen en cuenta sesenta y cinco (65) de ellas, toda vez que las empresas GRUPO EMPRESARIAL ASERTRANSPORTE TOUR SAS, COOPERATIVA DE TRANSPORTES R.S, TRANSPORTES TRANSAMAR S.A.S., TRANSCOLOMBIANA S.A.S. y TRANSPORTES DE VIDA S A S no cuentan con el RUP Renovado.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021 referente a la participación de MiPymes en el sistema de compras públicas, es de indicar que la entidad dentro del análisis de la muestra financiera evidencio que el **84%** de las empresas ostentan la calidad de MiPymes.

Una vez determinada la necesidad a satisfacer y las especificaciones técnicas conexas, se procedió a solicitar cotizaciones en el mercado a algunas empresas del sector, la Entidad mediante evento de cotización No. **CAR-SIP-011-2026** realizó invitación a cotizar, cómo se relaciona a continuación:

Proceso : TRANSPORTE - CAR-SIP-011-2026 (id.CO1.BDOS.10335598)

EN ANÁLISIS

Solicitud de información a los Proveedores

CAR-SIP-011-2026 (En análisis) Pliegos

Unidad de contratación DIRECCIÓN DE GESTIÓN CONTRACTUAL

Ver Enlace

PROVEEDORES

Interesados 6

788

Competidores 5

CONTRATAR LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE QUE GARANTICE EL TRASLADO DE CARGA, PASAJEROS Y CUANDO ASÍ SE REQUIERA, TRASLADO ANIMAL SILVESTRE Y VEGETAL, DENTRO Y FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA CAR

(Zona horaria (UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de presentación de ofertas 12/06/2026 11:59 PM - Fecha de publicación 11/06/2026 10:10 AM

LÍNEA DE TIEMPO

✓ Fecha de publicación de concurso

✓ Plazo para solicitar aclaraciones

Presentación de ofertas

11/06/2026

12/06/2026

12/06/2026

LISTA DE OFERTAS

Opciones

Referencia de oferta	Entidad	Presentada	Oferta
CAR-SIP-011-2026	TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS	12/06/2026 5:08 PM	1
COTIZACION EVENTO LA CAR TRANSTECOL	TRANSTECOL S.A.S	12/06/2026 12:52 PM	506.557.432
CAR -ESTURIVANNS SAS	ESTURIVANNS S.A.S	12/06/2026 11:48 AM	1
Oferta CAR-SIP-011-2026	TRANSMAMONAL	12/06/2026 11:31 AM	1
COTIZACIÓN - VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S.	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA SAS	12/06/2026 11:08 AM	537.301.000

OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES

Contestar

No tiene ninguna observación a los documentos del proceso

MENSAJES

Crear

Sin mensajes

TAREAS

Crear

Sin tareas

MODIFICACIONES / ADENDAS

Crear

No tiene ninguna modificación

EVALUACIÓN ECONÓMICA

Nuevo

Opciones

EVALUACIÓN

Opciones

Una vez identificada la necesidad que pretende satisfacer la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y determinadas las especificaciones técnicas asociadas al objeto contractual, se adelantó una consulta al mercado con el propósito de obtener información que permitiera conocer las condiciones económicas y operativas bajo las cuales se presta este tipo de servicio.

Para tal efecto, la Entidad acudió al mecanismo de solicitud de información a proveedores a través de la plataforma SECOP II, mediante el Evento de Cotización No. CAR-SIP-011-2026, instrumento utilizado para efectuar una consulta abierta y documentada a potenciales proveedores del sector y obtener referencias de mercado respecto de los costos asociados a la operación requerida.

La solicitud de cotización incorporó la información relacionada con la necesidad de la Entidad, el alcance del servicio y las especificaciones técnicas requeridas, de manera que los potenciales proveedores pudieran presentar sus propuestas económicas con base en las condiciones particulares de la operación de transporte requerida por la CAR.

En desarrollo del evento de cotización, la Entidad realizó la invitación a proveedores del sector que desarrollan actividades relacionadas con la prestación de servicios de transporte, con capacidad potencial para atender los requerimientos de traslado de pasajeros, carga y, cuando las necesidades misionales así lo requieran, el traslado de fauna silvestre y material vegetal.

Como resultado de la consulta efectuada a través de SECOP II, se recibieron cotizaciones de los siguientes proveedores:

- TRANSPORTES ESPECIALES FSG S.A.S.
- TRANSTECOL S.A.S.
- ESTURIVANS S.A.S.
- TRANSMAMONAL
- VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S.

La participación de estos proveedores permitió contar con diferentes referencias económicas del mercado y obtener información sobre los valores asociados a la prestación del servicio requerido. Las cotizaciones recibidas fueron utilizadas como insumo para el análisis económico del sector y la estructuración del presupuesto oficial, permitiendo

a la Entidad contrastar los precios ofertados por diferentes operadores frente a las características, cobertura, disponibilidad y condiciones particulares del servicio que requiere contratar.

En consecuencia, la metodología empleada permitió obtener información directamente del mercado mediante un mecanismo trazable y verificable en SECOP II, contar con referencias provenientes de varios operadores del sector y disponer de elementos objetivos para adelantar el análisis de precios y condiciones económicas relacionados con la operación de transporte que requiere la Corporación.

C. ESTUDIO DE LA DEMANDA

La CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA – CAR ha contratado la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor especial y de carga, de tal modo que, se al verificar los procesos publicados en el sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP) se evidencian diversos procesos contractuales, tanto por parte de la Corporación como por otras entidades estatales y empresas del sector privado.

A continuación se relacionan los contratos celebrados y liquidados por la CAR publicados en el SECOP, cuyos objetos son similares al del proceso que nos ocupa, a saber:

HISTÓRICO CAR

CONTRAT O No.	ENTIDAD	MODALIDAD DE SELECCIÓN	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO	LINK
148 DE 2013	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL Y DE CARGA - EN VEHÍCULOS DOBLE CABINA 4X4 Y MOTO CON CONDUCTOR PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES LO REQUIERAN, CON EL FIN DE ATENDER LOS DIFERENTES PROYECTOS QUE ADELANTA LA CORPORACIÓN.	\$ 10.000.918.529	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-87258
594 DE 2014	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS Y DE CARGA VEHÍCULOS DOBLE CABINA 4X4 Y UNA MOTO CON CONDUCTOR PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS EN LOS	\$11.901.031.62 1	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-1-120657

			MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES LO REQUIERAN, CON EL FIN DE ATENDER LOS DIFERENTES PROYECTOS QUE ADELANTA LA CORPORACIÓN		
1608 DE 2017	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRE STRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS Y DE CARGA ¿ VEHÍCULOS DOBLE CABINA 4X4 CON CONDUCTOR PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA JURISDICCIÓN O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES DEL SERVICIO LO REQUIERAN, CON EL FIN DE ATENDER LOS DIFERENTES PROYECTOS QUE ADELANTA LA CORPORACIÓN	\$16.943.635.005	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-1-173767
002 DE 2019	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRE STRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS Y DE CARGA – VEHÍCULOS 4X4 CON CONDUCTOR PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS EN LOS MUNICIPIOS DE	\$24.013.192.162	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=18-1-195656

			LA JURISDICCIÓN O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES DEL SERVICIO LO REQUIERAN, CON EL FIN DE ATENDER LOS DIFERENTES PROYECTOS QUE ADELANTA LA CORPORACIÓN		
2263 DE 2021	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRE STRE AUTOMOTOR ESPECIAL, DE PASAJEROS Y DE CARGA, PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS DENTRO DE LA JURISDICCIÓN DE LA ENTIDAD O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES DEL SERVICIO LO REQUIERAN	\$22.053.267.084	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=21-1-215800
3751 DE 2022	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRE STRE AUTOMOTOR ESPECIAL, DE PASAJEROS Y DE CARGA, PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO DE PERSONAL, MATERIALES Y EQUIPOS DENTRO DE LA JURISDICCIÓN DE LA ENTIDAD O FUERA DE ELLA CUANDO LAS NECESIDADES DEL SERVICIO LO REQUIERAN	\$22.094.761.688	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.3601519&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
CAR-LP-004-2024	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR	Licitación Pública	CONTRATAR LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE QUE GARANTICE EL TRASLADO DE CARGA PASAJEROS Y CUANDO ASÍ SE REQUIERA, TRASLADO ANIMAL SILVESTRE Y VEGETAL, DENTRO Y FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL	\$38.487.795.669	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.6716369&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

			DE CUNDINAMARCA - CAR"		
--	--	--	------------------------	--	--

Fuente de información: Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOPI).
Vínculo Web: <http://www.colombiacompra.gov.co/>

CONCLUSION: Una vez revisados los procesos celebrados por parte de la Entidad, se puede determinar que se han realizado procesos con similares objetos contractuales, cuya modalidad de selección correspondió a Licitación Pública teniendo en cuenta la cuantía de los procesos.

HISTÓRICO OTRAS ENTIDADES (PÚBLICAS Y PRIVADAS)

Mediante la búsqueda realizada a través del portal de SECOP, se identificó que varias entidades públicas han adelantado contratos con objeto contractual similar al de la Entidad, como se muestra a continuación:

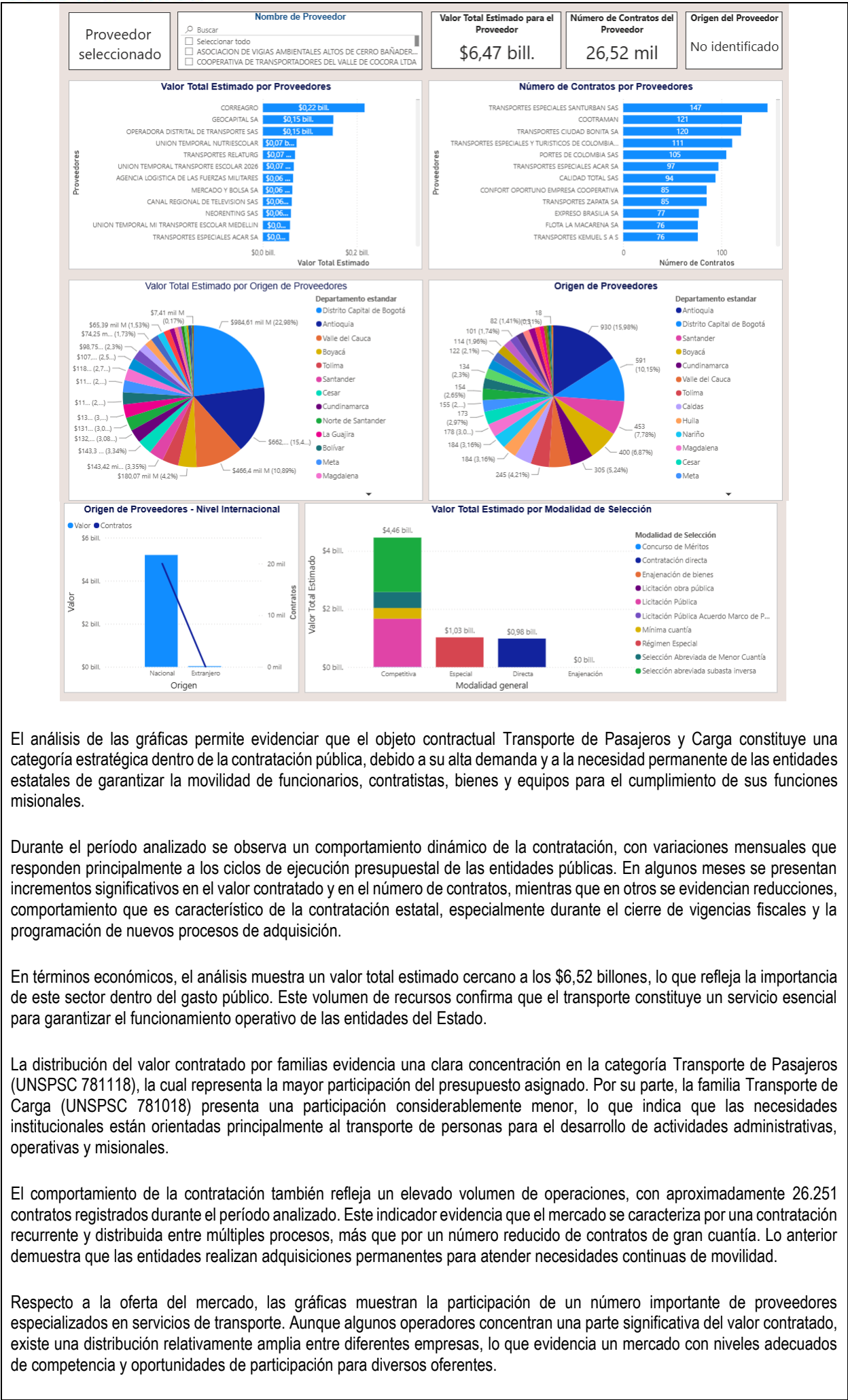
CONTRAT O No.	ENTIDAD	MODALIDAD DE SELECCIÓN	OBJETO DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO	LINK
187-2023	IDEARTES	LICITACION	Contratar la prestación de servicio de transporte terrestre de pasajeros y de carga; según requerimientos para la realización de actividades y eventos desarrollados y/o en las que haga parte el IDARTES; acorde con las especificaciones técnicas definidas por la entidad; de conformidad con la normatividad que rige la materia	\$863.000.000	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4481760&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
LP-007-2025	CORMACARENA	LICITACION	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DE PASAJEROS Y CARGA PROPORCIONAL, MEDIANTE VEHÍCULOS COMPLETAMENTE EQUIPADOS, DESTINADOS DE MANERA EXCLUSIVA AL APOYO DE LAS ACTIVIDADES DESAR	\$734.559.000	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.9244378&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
LP-005-2022	CORPOCESAR	LICITACION	CONTRATAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL DENTRO Y FUERA DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR PARA MOVILIZAR LAS PERSONAS DE CORPOCESAR Y TRANSPORTE DE CARGA ELEMENTOS INCAUTADOS DENTRO DE LAS COMPETENCIAS DERIVADA DE LA LEY 1333 DE 2009	\$749.400.000	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2983322&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
LP-CVV-001-2026	CORVIVIENDA	LICITACION	PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGA,	\$1300.226.190	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2983322&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true

			NECESARIOS PARA EL DESPLAZAMIENTO DE FUNCIONARIOS Y COLABORADORES, ASÍ COMO LA MOVILIZACIÓN DE INSUMOS Y EQUIPOS, PARA APOYAR EL DESARROLLO DE LAS FUNCIONES MISIONALES Y ADMINSTRATIVAS DEL FONDO DE VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL Y REFORMA URBANA DISTRITAL "CORVIVIENDA		eUID=CO1.NTC.10004956&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
LP-004-2026	ALCALDIA MUNICIPAL DE COTA	LICITACION	PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS Y CARGA PARA LA OPERACIÓN Y NECESIDADES QUE SE PRESENTEN Y REQUIERAN EN LOS DISTINTOS PROGRAMAS, PROYECTOS, ACTIVIDADES Y SERVICIOS INSTITUCIONALES DEL MUNICIPIO DE COTA.	\$1.513.040.000	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10348106&amp;isFromPublicArea=True&amp;isModal=true&amp;asPopupView=true
2-1591-2015	ICBF	LICITACION	Contratar la prestación del servicio de transporte terrestre y aéreo de carga, desde y hacia cualquier dependencia (Sede de la Dirección General, Sedes Regionales y Centros Zonales) del ICBF en todo el territorio nacional.	\$2.541.943.805	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7570021&amp;isFromPublicArea=True&amp;isModal=true&amp;asPopupView=true
IDEARTE S-LP-003-2020	IDEARTES	LICITACION	PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA REQUERIDOS PARA EL DESARROLLO DE EVENTOS Y/O ACTIVIDADES PROGRAMADAS Y/O PRODUCIDAS POR EL IDEARTES O EN LOS QUE HAGA PARTE, DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEFINIDAS POR LA ENTIDAD Y CON LOS PROTOCOLOS Y NORMAS DISPUESTOS PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA SANITARIA DEL COVID-19.	\$400.000.000	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.1517903&amp;isFromPublicArea=True&amp;isModal=true&amp;asPopupView=true

Fuente: <https://www.colombiacompra.gov.co/proveedores/consulte-en-el-secop-i> y <https://www.colombiacompra.gov.co/secop-ii>

GRUPO	CODIFICACION	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
F (SERVICIOS)	78101800	78. Servicio de Transporte, Almacenaje y Correo.	10. Transporte de correo y carga.	18. Transporte de carga por carretera.
	78111800	78. Servicio de Transporte, Almacenaje y Correo.	11. Transporte de pasajeros.	18. Transporte de pasajeros por carretera.





El análisis de las gráficas permite evidenciar que el objeto contractual Transporte de Pasajeros y Carga constituye una categoría estratégica dentro de la contratación pública, debido a su alta demanda y a la necesidad permanente de las entidades estatales de garantizar la movilidad de funcionarios, contratistas, bienes y equipos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

Durante el período analizado se observa un comportamiento dinámico de la contratación, con variaciones mensuales que responden principalmente a los ciclos de ejecución presupuestal de las entidades públicas. En algunos meses se presentan incrementos significativos en el valor contratado y en el número de contratos, mientras que en otros se evidencian reducciones, comportamiento que es característico de la contratación estatal, especialmente durante el cierre de vigencias fiscales y la programación de nuevos procesos de adquisición.

En términos económicos, el análisis muestra un valor total estimado cercano a los \$6,52 billones, lo que refleja la importancia de este sector dentro del gasto público. Este volumen de recursos confirma que el transporte constituye un servicio esencial para garantizar el funcionamiento operativo de las entidades del Estado.

La distribución del valor contratado por familias evidencia una clara concentración en la categoría Transporte de Pasajeros (UNSPSC 781118), la cual representa la mayor participación del presupuesto asignado. Por su parte, la familia Transporte de Carga (UNSPSC 781018) presenta una participación considerablemente menor, lo que indica que las necesidades institucionales están orientadas principalmente al transporte de personas para el desarrollo de actividades administrativas, operativas y misionales.

El comportamiento de la contratación también refleja un elevado volumen de operaciones, con aproximadamente 26.251 contratos registrados durante el período analizado. Este indicador evidencia que el mercado se caracteriza por una contratación recurrente y distribuida entre múltiples procesos, más que por un número reducido de contratos de gran cuantía. Lo anterior demuestra que las entidades realizan adquisiciones permanentes para atender necesidades continuas de movilidad.

Respecto a la oferta del mercado, las gráficas muestran la participación de un número importante de proveedores especializados en servicios de transporte. Aunque algunos operadores concentran una parte significativa del valor contratado, existe una distribución relativamente amplia entre diferentes empresas, lo que evidencia un mercado con niveles adecuados de competencia y oportunidades de participación para diversos oferentes.

Asimismo, el análisis de los principales proveedores permite identificar que las empresas con mayor participación corresponden a operadores con experiencia, cobertura nacional y capacidad logística para atender contratos de gran volumen, mientras que un grupo importante de proveedores participa mediante contratos de menor cuantía, especialmente en mercados regionales y locales. Desde la perspectiva de la demanda institucional, las entidades compradoras pertenecen a diversos sectores de la administración pública, incluyendo organismos nacionales, entidades territoriales, corporaciones autónomas regionales, instituciones de salud y demás entidades que requieren permanentemente servicios de transporte para el desarrollo de sus actividades. Esta diversidad de compradores confirma que el servicio de transporte constituye una necesidad transversal para el funcionamiento del Estado. Finalmente, las tendencias observadas permiten concluir que el sector mantiene un comportamiento estable y sostenido en el tiempo, con una demanda permanente y un volumen significativo de recursos públicos destinados a la contratación de estos servicios. La alta participación del transporte de pasajeros, el número de contratos celebrados, la diversidad de entidades compradoras y la presencia de múltiples proveedores evidencian un mercado consolidado, competitivo y con perspectivas de continuidad, lo que convierte a este objeto contractual en una de las categorías de mayor relevancia dentro de la contratación pública colombiana.
D. ANÁLISIS FINANCIERO DEL SECTOR
Acorde al artículo 2.2.1.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015 y la circular No 002 de enero 31 de 2014 de la Superintendencia de Industria y Comercio, la información financiera debe estar actualizada. Por otra parte, el artículo 2.2.1.1.6.1° del Decreto 1082 de 2015 establece que las entidades estatales deben hacer un análisis para conocer el sector relativo al objeto del proceso. Las empresas consideradas para el análisis financiero fueron seleccionadas a partir del estudio de mercado realizado para el presente proceso y de la información disponible en la base de datos de Datos Abiertos de Colombia Compra Eficiente, identificando específicamente aquellas que registraron objetos similares en contratos celebrados con entidades estatales. Esta selección permitió conformar una muestra de sesenta y cinco (65) empresas con experiencia verificable en el objeto del proceso, asegurando que el análisis financiero se fundamentara en empresas que participan activamente en el mercado y que cuentan con antecedentes contractuales relevantes para la evaluación. Para el desarrollo del análisis financiero del presente proceso, se tomó como referencia la información financiera de las empresas consultadas en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), correspondiente a la información disponible en el momento de la consulta. La información utilizada fue la reportada oficialmente por las empresas ante la cámara de comercio competente y consolidada en dicha plataforma, lo que garantiza su trazabilidad, confiabilidad y homogeneidad para efectos de comparación y análisis financiero. Con base en estos datos, se efectuó el análisis de la situación financiera y demás indicadores relevantes de las empresas consideradas en el proceso. De acuerdo con la información obtenida, se consolidó la información, que servirá de base para la determinación de los requisitos financieros habilitantes, teniendo en cuenta la mayor o menor probabilidad de riesgo para la entidad, así como la relación de dependencia entre el indicador y la ejecución del contrato. Las siguientes son las empresas que se tuvieron en cuenta para el análisis de datos:

No	PROVEEDOR	NIT	ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE	ACTIVO TOTAL	PASIVO TOTAL	PATRIMONIO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERESES	CODIGO UNSPSC	FILTRO. SECTOR	FUENTE DE INFORMACION
1	ESTURVANNIS SAS	830038996-6	3.887.489.437	1.314.294.623	6.565.534.980	2.123.363.498	4.442.171.482	1.736.095.151	155.629.513	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
2	TRANSMAMONAL SAS	800113955-6	23.263.721.898	9.810.182.536	82.000.291.590	29.082.424.330	52.917.867.260	14.364.521.632	2.736.617.159	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G.S.A.S	830117701-1	31.162.457.555	10.125.264.922	34.084.957.466	19.787.165.604	14.297.791.862	5.454.025.658	977.479.237	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
4	TRANSTECOL S.A.S.	804004470-3	33.400.471.000	18.974.206.000	104.033.472.000	45.431.005.000	58.602.467.000	18.088.462.000	2.977.825.000	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
5	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	900912423-0	13.158.809.210	4.761.796.486	25.763.322.376	15.424.048.315	10.339.274.061	7.055.091.962	770.500	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
6	INVERSIONES TRANS SABANA	900.512.082	14.610.862.150	13.200.343.262	34.612.348.961	20.917.195.154	13.695.154.807	3.252.258.932	1.522.792.232	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
7	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	800.214.037	5.437.154.264	583.950.060	6.478.067.601	583.950.060	5.894.117.541	1.337.954.105	1.168.786.00	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
8	CELUTAXI CITY S.A.S	822.006.560	3.924.958.781	554.124.447	6.975.810.709	2.380.274.479	4.595.536.230	874.851.382	87.710.650	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
9	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	901.250.270	321.532.434	31.885.640	884.675.202	31.885.640	852.789.562	186.773.860	4.829.095	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CHINCHINA	890.802.386	1.016.291.200	823.670.649	2.215.375.829	823.670.649	1.391.705.180	79.446.631	12.327.358	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
11	RENTING COLOMBIA SAS	811.011.779	863.577.032.012	705.494.540.934	2.426.466.504.066	2.030.450.203.829	396.016.300.237	250.998.013.531	242.251.418.232	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
12	COOPERATIVA INTEGRAL DE TAXIS BELALCAZAR	891.500.277	4.977.609.424	2.494.760.106	9.963.900.931	4.487.104.029	5.476.796.902	33.740.462	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
13	PLATINO VIP SAS	800.105.371	6.537.625.861	771.792.229	8.275.748.999	969.069.657	7.306.679.342	2.402.643.925	148.719	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
14	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	901.133.114	2.606.315.983	129.153.861	2.997.856.038	433.714.982	2.564.141.056	651.233.459	25.840	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
15	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	813.012.357	1.819.134.023	65.279.065	2.732.589.434	342.399.201	2.390.190.233	605.909.612	2.052.795	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
16	BCC SAS	900.823.438	6.667.446.298	665.458.564	7.907.302.108	1.684.224.064	6.223.078.044	1.094.972.367	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
17	SERVITRANSTUR S.A.S	830.007.737	3.195.748.515	869.654.102	8.903.587.930	3.178.169.153	5.725.418.777	2.450.776.002	294.592.537	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
18	TURES DE LOS ANDES LTDA	800.235.694	10.437.491.598	6.827.954.385	18.191.851.572	9.183.715.753	9.008.135.819	1.317.364.188	379.058.703.00	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
19	PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TRANSPORTES	900.208.338	3.703.335.572	10.877.897	4.421.388.199	108.514.825	4.312.874.374	526.868.953	-	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
20	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S	830.087.371	7.654.267.865	1.011.175.692	7.948.983.109	3.413.701.417	4.535.281.692	5.730.459.949	218.317.483	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
21	TRANSVISA SAS	901.590.354	101.869.227	5.100.000	711.568.170	117.592.672	593.975.498	141.814.260	100.000.00	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
22	TRANSCOVALLE SAS	900.945.182	2.036.689.746	164.424.585	2.245.370.579	164.424.585	2.080.946.014	654.940.179	55.085	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
23	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	901.253.727	1.063.823.674	170.661.292	1.739.110.594	170.661.292	1.568.449.302	450.347.219	13.534.980	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
24	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	800.149.076	3.108.956.972	508.466.764	3.755.023.125	1.742.641.121	2.012.382.004	333.230.265	135.232.149	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
25	EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	860.005.108	42.932.510.000	35.546.567.000	118.974.308.000	75.055.516.000	43.918.792.000	6.296.960.000	377.391.000	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
26	TRANSCABLES LTDA	830.101.819	14.507.161.269	529.410.327	14.738.810.010	8.102.053.768	6.636.756.242	267.250.964	784.560.210	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
27	TAQSAS	900.803.277	528.050.787	78.691.108	685.300.787	78.691.108	606.609.679	94.243.167	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
28	TRANSPORCOL	900.293.125	1.428.445.665	5.325.900	1.532.979.700	10.841.900	1.542.137.800	1.542.137.800	-	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
29	ZAVI TOURS S.A.S	901.416.965	3.554.875.708	1.232.890.720	5.564.438.382	2.943.219.534	2.621.218.848	314.851.908	217.546.090.00	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
30	CAPITAL TOURING SAS	901.031.904	2.544.538.450	1.343.060.678	3.372.233.810	1.343.060.678	2.029.173.132	1.300.635.623	0	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
31	CALMORI SAS	900.298.418	50.635.679.047	22.946.169.382	144.238.578.840	96.480.675.974	47.755.902.866	18.209.019.674	3.451.269.095	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
32	MEGATRANS SAS	901.539.575	1.696.841.121	185.360.984	2.529.642.284	418.536.431	2.111.105.853	40.585.353	61.783.066	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
33	CONFORT EXPRESS S.A.S.	804.011.303	2.478.526.872	772.132.674	6.473.260.720	2.588.230.885	3.885.029.835	898.346.192	130.767.515	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
34	ESCOTURS S.A.S.	822.005.127	8.525.562.326	457.120.200	17.790.608.156	4.095.637.465	13.694.970.661	9.095.175.582	180.003.483.00	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
35	TRANSPORTES BESIMOR SAS	800.197.776	2.175.420.305	681.784.152	4.890.811.190	681.784.152	4.209.027.038	1.001.047.029	213.894.419	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
36	Expreso Brasilia S.A.	890.100.531	53.106.619.551	41.110.563.763	130.005.501.749	92.703.688.149	37.301.813.600	5.706.092.589	1.683.121.084	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
37	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE BOSCONIA	824.000.029	1.641.297.283	633.627.746	2.826.260.789	1.799.707.473	1.026.553.316	170.680.237	90.782.689	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
38	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	900.350.113	518.915.847	121.096.215	1.372.780.226	121.096.215	1.251.684.011	154.455.058	5.311.974	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
39	TRANSPORTES ESPECIALES COLEGIOS Y TURISMO S.A.	860.517.112	11.262.014.604	6.041.390.681	27.904.434.737	15.232.889.525	12.671.545.212	107.968.159	1.400.280.759	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
40	TRANSRUBIO S.A.S.	900.325.433	8.594.483.627	3.195.315.623	18.607.001.974	3.653.648.956	14.953.353.018	1.435.200.682	177.325.358	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
41	TRANSMARCAS SAS	901.225.029	1.988.077.421	296.233.737	5.482.895.924	1.439.717.725	4.043.178.199	1.914.774.357	82.775.100	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
42	OVER LAND TOURS SAS	900.912.102	1.086.126.627	131.001.662	3.394.990.644	1.725.334.798	1.669.655.846	677.653.957	130.575.807	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
43	PONY ESPECIAL S.A.S	900.121.943	2.509.753.587	312.918.436	3.480.938.482	936.025.151	2.544.913.331	1.031.530.645	40.829.922.91	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
44	SERVICIOS AEREOS DEL GUAVARE LIMITADA	800.152.647	179.473.381	71.410.965	948.176.802	133.317.787	814.859.015	61.013.519	896.751	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
45	DOLPHIN EXPRESS S.A	830.098.216	6.453.376.800	1.072.178.898	15.739.662.152	5.550.323.918	10.189.338.234	1.942.685.065	-	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
46	TRANSTOURS LTDA	900.237.518	1.606.495.418	140.588.121	1.988.334.683	928.472.747	1.059.861.936	309.258.274	30.020.023	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
47	PARAISO ECOLOGICO SAS	900.666.106	1.208.286.019	292.167.025	1.766.087.536	702.408.770	1.063.678.766	202.407.344	546.331	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
48	CONTINENTAL BUS S.A.	800.227.937	11.052.813.000	6.193.123.000	68.374.039.000	13.780.797.000	54.593.242.000	1.600.979.000	227.161.000	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
49	BESTRAVEL SERVICE LTDA	800.226.324	15.307.887.028	10.997.568.975	16.380.662.369	12.114.484.970	4.266.177.399	1.915.965.769	643.170.00	78101800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
50	MOLIFE SAS	901.184.493	1.588.640.794	783.120.018	2.827.564.940	783.120.018	2.044.444.922	512.142.002	-	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
51	SERVIMOREL LTDA	820.003.414	1.458.961.656	228.479.829	2.166.669.487	942.946.492	1.223.722.995	189.423.029	12.086.634	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
52	TRANSSERVICIOS CJ SAS	9.005.541.247	1.523.413.355	316.942.906	2.676.253.720	885.068.180	1.791.185.540	101.721.352	53.466.481	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
53	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	811.031.159	9.456.654.889	2.239.193.679	11.620.139.388	5.936.196.672	5.683.942.716	1.423.172.920	158.678.181	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
54	INLOGISTIC SAS	900.726.468	4.799.468.586	648.196.842	6.601.901.585	648.196.842	5.953.704.743	4.803.902.648	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
55	NSRR Transporte Seguro 24 365 sas	901.208.937	5.353.506.040	2.858.724.297	7.972.112.544	4.038.598.262	3.933.544.262	1.968.056.400	292.092.267.00	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
56	CONDUCCIONES LAS ARRERITAS S.A.	890.904.598	762.790.826	620.292.790	4.045.006.695	2.187.897.837	1.857.108.858	632.818.529	148.570.169	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
57	T.S.E. Especiales	901.151.964	482.797.490	180.571.964	918.187.947	180.571.964	737.615.983	45.769.696	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
58	TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO ANTIOQUIA	901.379.128	368.612.173	29.537.239	1.210.087.941	29.537.239	1.180.550.702	61.324.953	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
59	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	811.034.456	975.482.892	261.681.554	1.733.805.070	536.939.648	1.196.865.422	584.854.410	40.611.607	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
60	TRANSPORTES Y OPERACIONES LOGISTICAS SAS	816.008.309	604.206.628	140.293.124	1.696.066.141	142.678.124	1.553.388.017	102.237.787	-	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
61	COFLONORTE LTDA	891.800.045	24.651.374.061	18.338.556.346	79.746.311.786	46.071.495.326	33.674.816.460	881.630.264	179.851.365	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	RUES
62	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	9.015.916.865	1.237.143.636	579.818.373	2.365.008.693	1.008.104.254	1.356.904.439	506.779.575	19.129.834	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
63	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	901.481.913	3.967.962.082	1.837.347.145	12.373.781.735	7.373.147.561	5.000.634.174	1.909.527.214	42.863.800	78101800	Transporte de carga por carretera.	RUES
64	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSROY	800.247.506	2.454.197.755	1.184.211.637	4.571.813.639	1.184.211.637	3.387.602.002	2.311.387.123	11.730.684	78101800	Transporte de carga por carretera.	

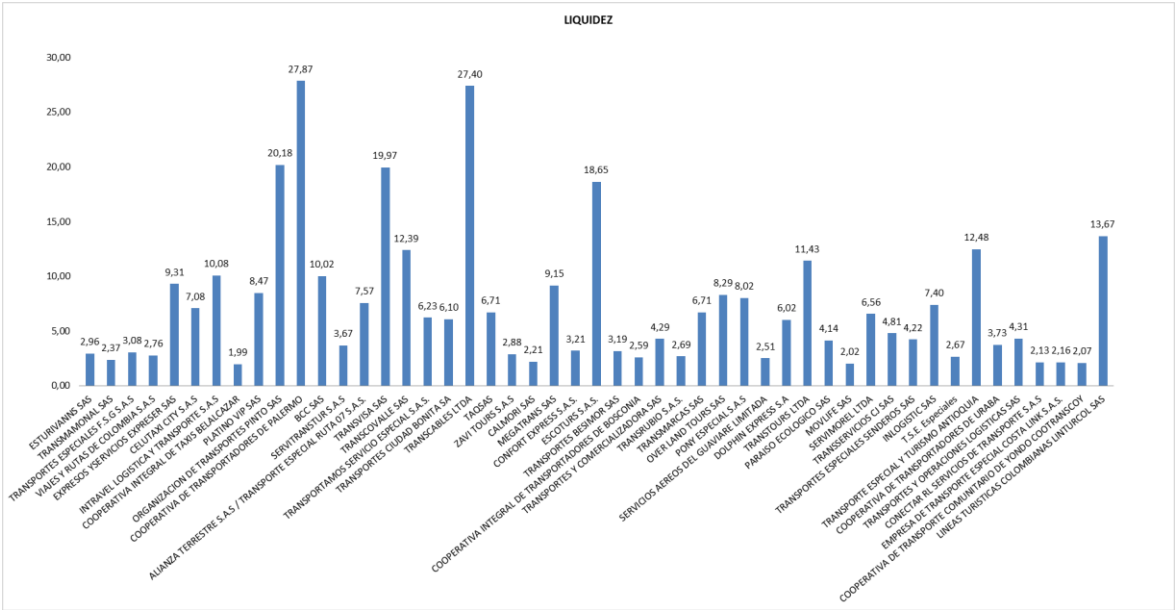
Para la determinación de cada indicador, la Corporación aplicó sobre esta muestra de 65 empresas medidas de tendencia central (Promedio y Mediana) y de dispersión (Desviación Estándar, Mínimo y Máximo). Con base en estos resultados estadísticos, se procedió a definir un Límite Inferior y un Límite Superior con el propósito de depurar los datos atípicos o extremos que pudieran distorsionar la realidad del mercado.

Posteriormente, a partir de la concentración de los datos depurados, y en estricto cumplimiento de los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, la aplicación del Método del Rango Intercuartílico (RIC) sobre la muestra depurada de 65 empresas para la determinación de los límites de referencia de los indicadores financieros y organizacionales del proceso arrojó los siguientes resultados:

INDICE DE LIQUIDEZ

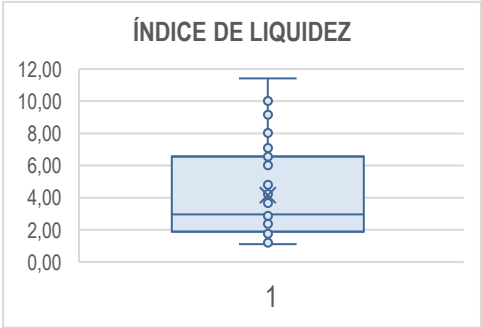
No	PROVEEDOR	LIQUIDEZ
1	ESTURIVANNS SAS	2,96
2	TRANSMAMONAL SAS	2,37
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	3,08
4	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	2,76
5	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	9,31
6	CELUTAXI CITY S.A.S	7,08
7	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	10,08
8	COOPERATIVA INTEGRAL DE TAXIS BELALCAZAR	1,99
9	PLATINO VIP SAS	8,47
10	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	20,18
11	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	27,87
12	BCC SAS	10,02
13	SERVITRANSTUR S.A.S	3,67
14	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	7,57
15	TRANSVISA SAS	19,97
16	TRANSCOVALLE SAS	12,39
17	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	6,23
18	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	6,10
19	TRANSCABLES LTDA	27,40
20	TAQSAS	6,71
21	ZAVI TOURS S.A.S	2,88
22	CALMORI SAS	2,21
23	MEGATRANS SAS	9,15
24	CONFORT EXPRESS S.A.S.	3,21
25	ESCOTURS S.A.S.	18,65
26	TRANSPORTES BESIMOR SAS	3,19
27	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE BOSCONIA	2,59
28	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	4,29
29	TRANSRUBIO S.A.S.	2,69
30	TRANSMARCAS SAS	6,71
31	OVER LAND TOURS SAS	8,29
32	PONY ESPECIAL S.A.S	8,02
33	SERVICIOS AEREOS DEL GUAVIARE LIMITADA	2,51
34	DOLPHIN EXPRESS S.A	6,02
35	TRANSTOURS LTDA	11,43
36	PARAISO ECOLOGICO SAS	4,14
37	MOVLIFE SAS	2,02
38	SERVIMOREL LTDA	6,56
39	TRANSSERVICIOS CJ SAS	4,81
40	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	4,22
41	INLOGISTIC SAS	7,40
42	T.S.E. Especiales	2,67

43	TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO ANTIOQUIA	12,48
44	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	3,73
45	TRANSPORTES Y OPERACIONES LOGISTICAS SAS	4,31
46	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	2,13
47	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	2,16
48	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSCOY	2,07
49	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	13,67



Para el Índice de Liquidez las medidas de tendencia central arrojaron el siguiente resultado:

MEDIDAS DE TENDENCIA CENTRAL	
PROMEDIO	6,05
MEDIANA	3,67
DESVIACION ESTANDAR	6,03
MINIMO	1,11
MAXIMO	27,87



De la muestra inicial de 65 empresas, se excluyeron los valores de liquidez de 268.21 y 340.45 debido a su carácter de datos atípicos severos, los cuales superaban desproporcionadamente el comportamiento general del grupo (ubicado entre 1.11 y 27.87). Esta depuración previa es metodológicamente necesaria para evitar distorsiones en el cálculo de la media y la desviación estándar, garantizando así un análisis de tendencia central y dispersión fiel a la realidad financiera del sector.

Posteriormente, para la delimitación de nuevos valores atípicos, se determinó el límite inferior teniendo en cuenta el promedio de la muestra (6.05) menos la desviación estándar (6.03) y se definió el límite superior de acuerdo con el promedio (6.05) de la muestra más la desviación estándar (6.03) como se ve a continuación.

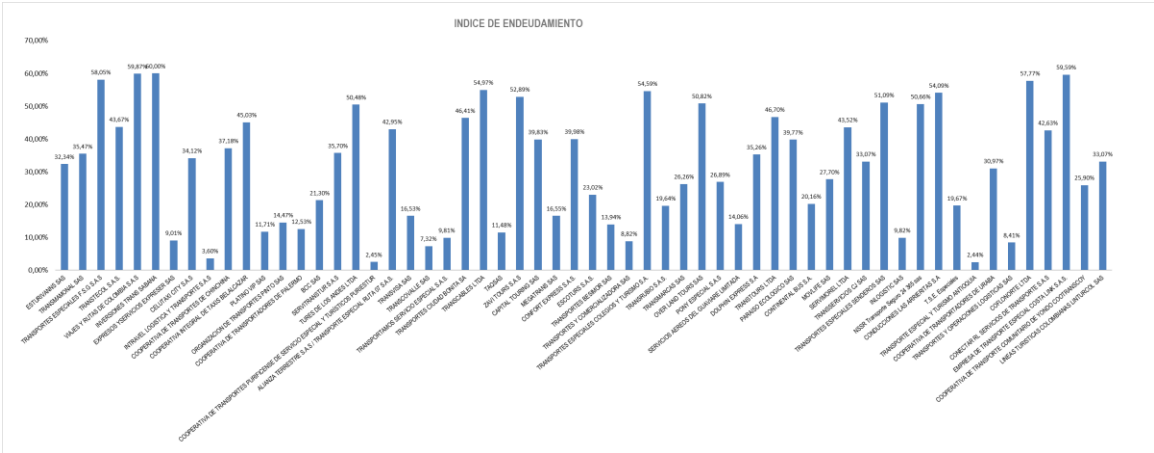
LIMITE INFERIOR	0,02
LIMITE SUPERIOR	12,08

Para la determinación del indicador de Liquidez el estudio de mercado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de 1.94 en el primer cuartil (Q1), cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por ajustar la exigencia fijando el indicador en 1.9.

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO

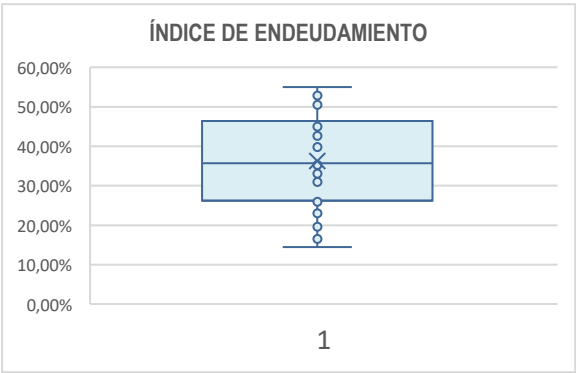
No	PROVEEDOR	INDICE DE ENDEUDAMIENTO
1	ESTURIVANNS SAS	32,34%
2	TRANSMAMONAL SAS	35,47%
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	58,05%
4	TRANSTECOL S.A.S.	43,67%
5	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	59,87%
6	INVERSIONES TRANS SABANA	60,00%
7	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	9,01%
8	CELUTAXI CITY S.A.S	34,12%
9	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	3,60%
10	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CHINCHINA	37,18%
11	COOPERATIVA INTEGRAL DE TAXIS BELALCAZAR	45,03%
12	PLATINO VIP SAS	11,71%
13	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	14,47%
14	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	12,53%
15	BCC SAS	21,30%
16	SERVITRANSTUR S.A.S	35,70%
17	TURES DE LOS ANDES LTDA	50,48%
18	COOPERATIVA DE TRANSPORTES PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TURÍSTICOS PURIESTUR	2,45%
19	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	42,95%
20	TRANSVISA SAS	16,53%
21	TRANSCOVALLE SAS	7,32%
22	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	9,81%
23	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	46,41%
24	TRANSCABLES LTDA	54,97%
25	TAQSAS	11,48%
26	ZAVI TOURS S.A.S	52,89%
27	CAPITAL TOURING SAS	39,83%
28	MEGATRANS SAS	16,55%
29	CONFORT EXPRESS S.A.S.	39,98%
30	ESCOTURS S.A.S.	23,02%
31	TRANSPORTES BESIMOR SAS	13,94%
32	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	8,82%
33	TRANSPORTES ESPECIALES COLEGIOS Y TURISMO S.A.	54,59%
34	TRANSRUBIO S.A.S.	19,64%
35	TRANSMARCAS SAS	26,26%
36	OVER LAND TOURS SAS	50,82%
37	PONY ESPECIAL S.A.S	26,89%
38	SERVICIOS AEREOS DEL GUAVIARE LIMITADA	14,06%
39	DOLPHIN EXPRESS S.A	35,26%
40	TRANSTOURS LTDA	46,70%
41	PARAISO ECOLOGICO SAS	39,77%
42	CONTINENTAL BUS S.A.	20,16%
43	MOVLIFE SAS	27,70%
44	SERVIMOREL LTDA	43,52%
45	TRANSSERVICIOS CJ SAS	33,07%
46	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	51,09%
47	INLOGISTIC SAS	9,82%
48	NSSR Transporte Seguro 24 365 sas	50,66%
49	CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A	54,09%
50	T.S.E. Especiales	19,67%
51	TRANSPORTE ESPECIAL Y TURISMO ANTIOQUIA	2,44%
52	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	30,97%
53	TRANSPORTES Y OPERACIONES LOGISTICAS SAS	8,41%
54	COFLONORTE LTDA	57,77%
55	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	42,63%
56	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	59,59%

57	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSCOY	25,90%
58	LÍNEAS TURÍSTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	33,07%



Para el Índice de Endeudamiento las medidas de tendencia central arrojaron el siguiente resultado:

MEDIDAS DE TENDENCIA CENTRAL	
PROMEDIO	34,76%
MEDIANA	35,26%
DESVIACION ESTANDAR	20,62%
MINIMO	0,70%
MAXIMO	83,68%



Para la identificación de datos atípicos se determinó el límite inferior teniendo en cuenta el promedio de la muestra (34.76%) menos la desviación estándar (20.62%) y se definió el límite superior de acuerdo con el promedio (34.76%) de la muestra más la desviación estándar (22.62%) como se ve a continuación.

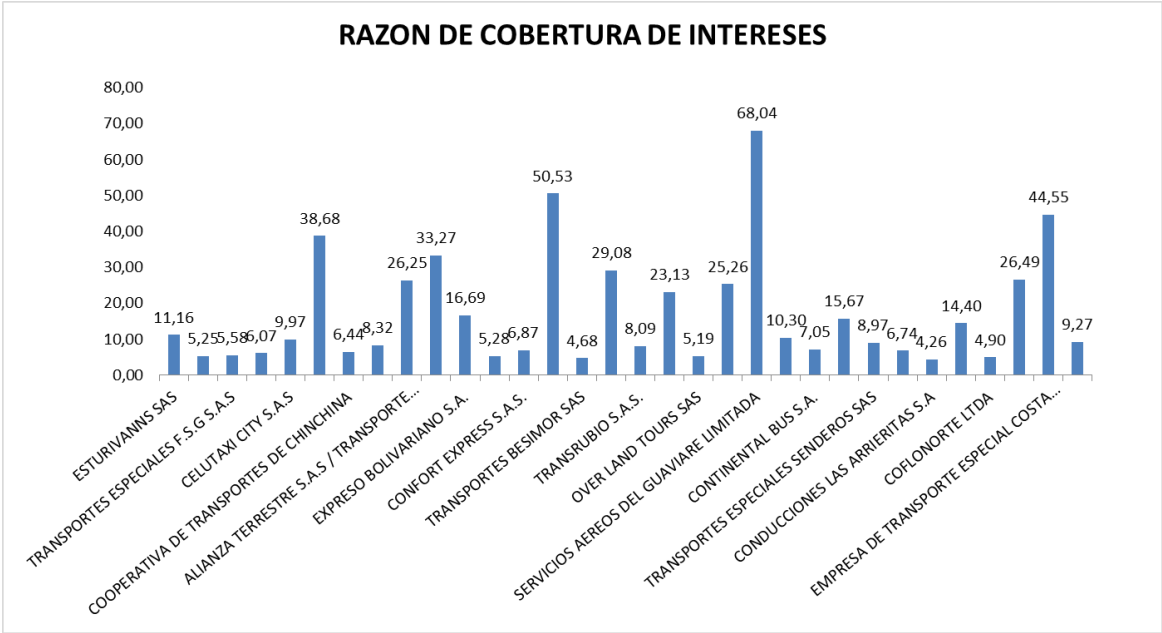
LÍMITE INFERIOR	14,14%
LÍMITE SUPERIOR	55,38%

Para la determinación de este indicador, el estudio de mercado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor máximo de 54,97%. Sin embargo, con el propósito de garantizar la máxima pluralidad de oferentes y promover la concurrencia en el proceso, la Entidad decidió fijar un requisito más favorable de 60% (máximo permitido).

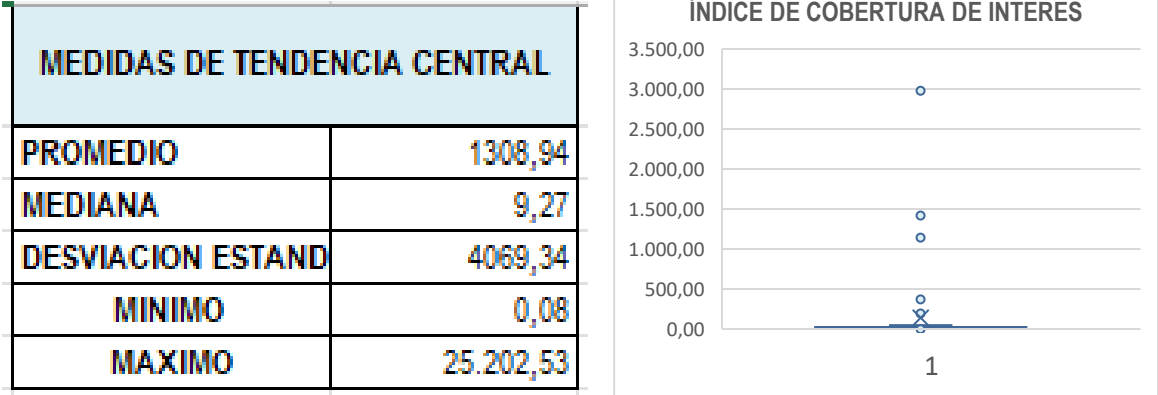
RAZON DE COBERTURA DE INTERESES

No	PROVEEDOR	COBERTURA DE INTERES
1	ESTURIVANNS SAS	11,16
2	TRANSMAMONAL SAS	5,25
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	5,58
4	TRANSTECOL S.A.S.	6,07
5	CELUTAXI CITY S.A.S	9,97
6	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	38,68
7	COOPERATIVA DE TRANSPORTES DE CHINCHINA	6,44
8	SERVITRANSTUR S.A.S	8,32
9	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	26,25
10	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	33,27
11	EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	16,69
12	CALMORI SAS	5,28

13	CONFORT EXPRESS S.A.S.	6,87
14	ESCOTURS S.A.S.	50,53
15	TRANSPORTES BESIMOR SAS	4,68
16	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	29,08
17	TRANSRUBIO S.A.S.	8,09
18	TRANSMARCAS SAS	23,13
19	OVER LAND TOURS SAS	5,19
20	PONY ESPECIAL S.A.S	25,26
21	SERVICIOS AEREOS DEL GUAVIARE LIMITADA	68,04
22	TRANSTOURS LTDA	10,30
23	CONTINENTAL BUS S.A.	7,05
24	SERVIMOREL LTDA	15,67
25	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	8,97
26	NSSR Transporte Seguro 24 365 sas	6,74
27	CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A	4,26
28	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	14,40
29	COFLONORTE LTDA	4,90
30	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	26,49
31	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	44,55
32	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	9,27



Para el Índice de Razón de Cobertura de Intereses las medidas de tendencia central arrojaron el siguiente resultado:



Para la identificación de datos atípicos se determinó el límite inferior teniendo en cuenta el promedio de la muestra (1308.94) menos la desviación estándar (4069.34) y se definió el límite superior de acuerdo con el promedio (1308,94) de la muestra más la desviación estándar (4069,34) como se ve a continuación.

LIMITE INFERIOR	-	2.760,40
LIMITE SUPERIOR		5.378,28

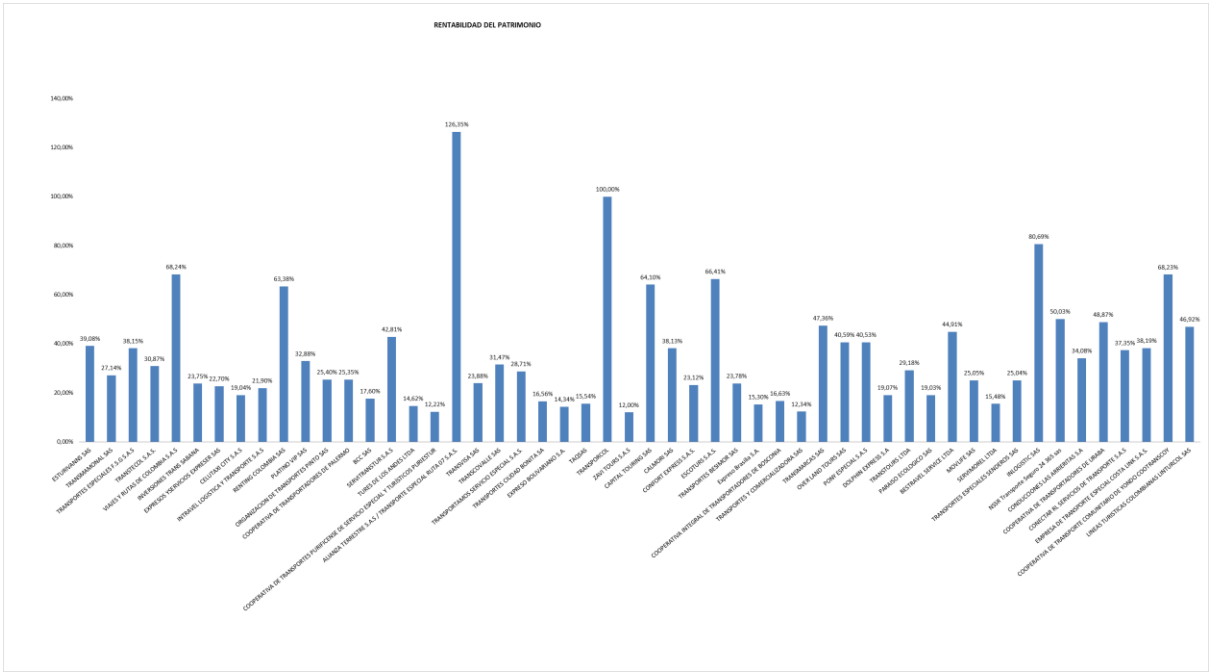
La capacidad de una empresa para atender oportunamente el servicio de su deuda constituye un indicador relevante de estabilidad y solidez financiera. Incluso en escenarios de dificultades financieras u operativas, una compañía puede mantener la continuidad de su actividad económica y el giro ordinario de sus negocios en la medida en que conserve la capacidad de cumplir con el pago de intereses y demás compromisos financieros.

Para la determinación de este indicador, el estudio de mercado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de 4.68 en el primer cuartil (Q1), cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por ajustar la exigencia fijando el indicador en 4.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

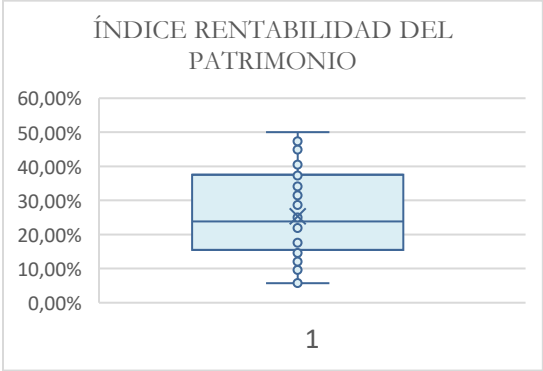
No	PROVEEDOR	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO
1	ESTURIVANNS SAS	39,08%
2	TRANSMAMONAL SAS	27,14%
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	38,15%
4	TRANSTECOL S.A.S.	30,87%
5	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	68,24%
6	INVERSIONES TRANS-SABANA	23,75%
7	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	22,70%
8	CELUTAXI CITY S.A.S	19,04%
9	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	21,90%
10	RENTING COLOMBIA SAS	63,38%
11	PLATINO VIP SAS	32,88%
12	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	25,40%
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	25,35%
14	BCC SAS	17,60%
15	SERVITRANSTUR S.A.S	42,81%
16	TURES DE LOS ANDES LTDA	14,62%
17	COOPERATIVA DE TRANSPORTES PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TURÍSTICOS PURIESTUR	12,22%
18	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	126,35%
19	TRANSVISA SAS	23,88%
20	TRANSCOVALLE SAS	31,47%
21	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	28,71%
22	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	16,56%
23	EXPRESO BOLIVARIANO S.A.	14,34%
24	TAQSAS	15,54%
25	TRANSPORCOL	100,00%
26	ZAVI TOURS S.A.S	12,00%
27	CAPITAL TOURING SAS	64,10%
28	CALMORI SAS	38,13%
29	CONFORT EXPRESS S.A.S.	23,12%
30	ESCOTURS S.A.S.	66,41%
31	TRANSPORTES BESIMOR SAS	23,78%
32	Expreso Brasilia S.A.	15,30%
33	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DE BOSCONIA	16,63%
34	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	12,34%
35	TRANSMARCAS SAS	47,36%
36	OVER LAND TOURS SAS	40,59%
37	PONY ESPECIAL S.A.S	40,53%
38	DOLPHIN EXPRESS S.A	19,07%

39	TRANSTOURS LTDA	29,18%
40	PARAISO ECOLOGICO SAS	19,03%
41	BESTRAVEL SERVICE LTDA	44,91%
42	MOVLIFE SAS	25,05%
43	SERVIMOREL LTDA	15,48%
44	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	25,04%
45	INLOGISTIC SAS	80,69%
46	NSSR Transporte Seguro 24 365 sas	50,03%
47	CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A	34,08%
48	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	48,87%
49	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	37,35%
50	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	38,19%
51	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSCOY	68,23%
52	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	46,92%



Para el Índice de Rentabilidad del Patrimonio las medidas de tendencia central arrojaron el siguiente resultado:

MEDIDAS DE TENDENCIA CENTRAL	
PROMEDIO	29,60%
MEDIANA	23,88%
DESVIACION ESTANDAR	24,18%
MINIMO	0,62%
MAXIMO	126,35%



Para la identificación de datos atípicos se determinó el límite inferior teniendo en cuenta el promedio de la muestra (29.60%) menos la desviación estándar (24.18%) y se definió el límite superior de acuerdo con el promedio (29.60%) de la muestra más la desviación estándar (24.18%) como se ve a continuación.

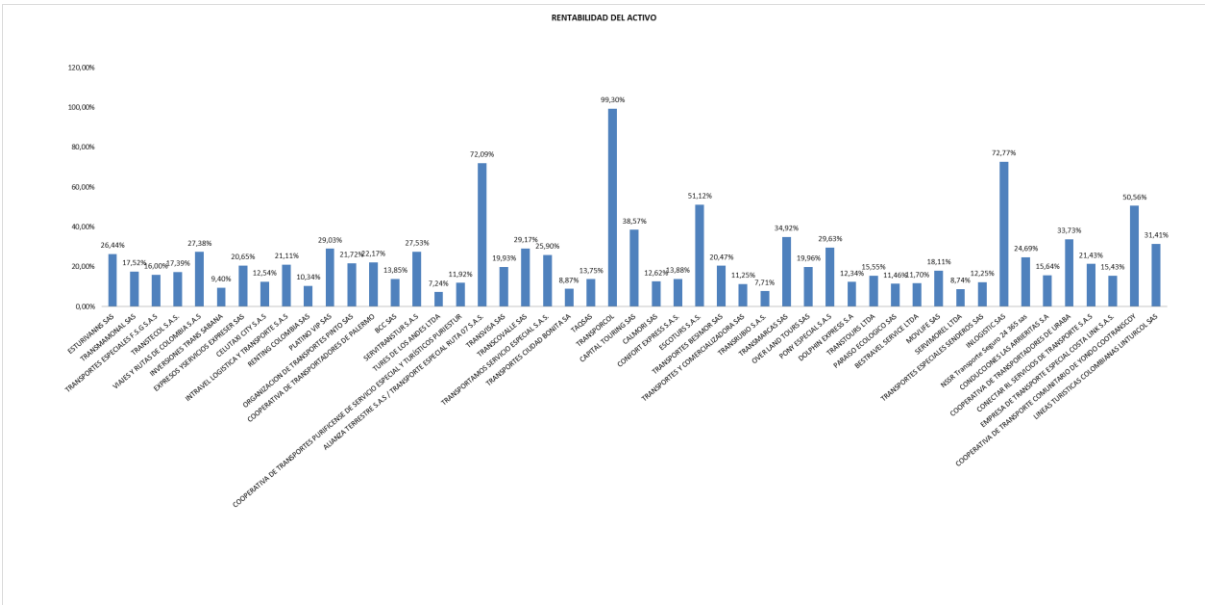
LIMITE INFERIOR	5,42%
LIMITE SUPERIOR	53,77%

Para la determinación de este indicador, el estudio de mercado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de 15,49% en el primer cuartil (Q1), cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en **12%**.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

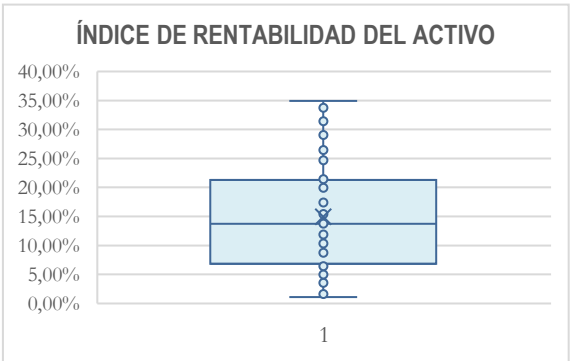
No	PROVEEDOR	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
1	ESTURIVANNS SAS	26,44%
2	TRANSMAMONAL SAS	17,52%
3	TRANSPORTES ESPECIALES F.S.G S.A.S	16,00%
4	TRANSTECOL S.A.S.	17,39%
5	VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA S.A.S	27,38%
6	INVERSIONES TRANS-SABANA	9,40%
7	EXPRESOS YSERVICIOS EXPRESER SAS	20,65%
8	CELUTAXI CITY S.A.S	12,54%
9	INTRAVEL LOGISTICA Y TRANSPORTE S.A.S	21,11%
10	RENTING COLOMBIA SAS	10,34%
11	PLATINO VIP SAS	29,03%
12	ORGANIZACION DE TRANSPORTES PINTO SAS	21,72%
13	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PALERMO	22,17%
14	BCC SAS	13,85%
15	SERVITRANSTUR S.A.S	27,53%
16	TURES DE LOS ANDES LTDA	7,24%
17	COOPERATIVA DE TRANSPORTES PURIFICENSE DE SERVICIO ESPECIAL Y TURÍSTICOS PURIESTUR	11,92%
18	ALIANZA TERRESTRE S.A.S / TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 S.A.S.	72,09%
19	TRANSVISA SAS	19,93%
20	TRANSCOVALLE SAS	29,17%
21	TRANSPORTAMOS SERVICIO ESPECIAL S.A.S.	25,90%
22	TRANSPORTES CIUDAD BONITA SA	8,87%
23	TAQSAS	13,75%
24	TRANSPORCOL	99,30%
25	CAPITAL TOURING SAS	38,57%
26	CALMORI SAS	12,62%
27	CONFORT EXPRESS S.A.S.	13,88%
28	ESCOTURS S.A.S.	51,12%
29	TRANSPORTES BESIMOR SAS	20,47%
30	TRANSPORTES Y COMERCIALIZADORA SAS	11,25%
31	TRANSRUBIO S.A.S.	7,71%
32	TRANSMARCAS SAS	34,92%
33	OVER LAND TOURS SAS	19,96%
34	PONY ESPECIAL S.A.S	29,63%
35	DOLPHIN EXPRESS S.A	12,34%
36	TRANSTOURS LTDA	15,55%
37	PARAISO ECOLOGICO SAS	11,46%
38	BESTRAVEL SERVICE LTDA	11,70%
39	MOVLIFE SAS	18,11%
40	SERVIMOREL LTDA	8,74%
41	TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS	12,25%
42	INLOGISTIC SAS	72,77%
43	NSSR Transporte Seguro 24 365 sas	24,69%
44	CONDUCCIONES LAS ARRIERITAS S.A	15,64%
45	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE URABA	33,73%

46	CONECTAR RL SERVICIOS DE TRANSPORTE S.A.S	21,43%
47	EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL COSTA LINK S.A.S.	15,43%
48	COOPERATIVA DE TRANSPORTE COMUNITARIO DE YONDO COOTRANSCOY	50,56%
49	LINEAS TURISTICAS COLOMBIANAS LINTURCOL SAS	31,41%



Para el Índice de Rentabilidad del Activo las medidas de tendencia central arrojaron el siguiente resultado:

MEDIDAS DE TENDENCIA CENTRAL	
PROMEDIO	19,02%
MEDIANA	13,88%
DESVIACION ESTANDAR	18,03%
MINIMO	0,34%
MAXIMO	99,30%



Para la identificación de datos atípicos se determinó el límite inferior teniendo en cuenta el promedio de la muestra (19.02%) menos la desviación estándar (18.03%) y se definió el límite superior de acuerdo con el promedio (19.02%) de la muestra más la desviación estándar (18.03%) como se ve a continuación.

LIMITE INFERIOR	0,98%
LIMITE SUPERIOR	37,05%

Para la determinación de este indicador, el estudio de mercado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de 7,24% en el primer cuartil (Q1), cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por ajustar la exigencia fijando el indicador en 7%.

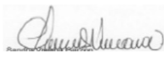
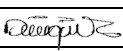
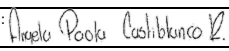
Teniendo en cuenta la muestra de la anterior información y, de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, se determina que la capacidad financiera y de organización para el presente proceso es la siguiente:

INDICADOR	FORMULA	MARGEN SOLICITADO
Liquidez	Activo corriente / Pasivo corriente.	Mayor o igual a 1.9
Nivel de endeudamiento	Pasivo total / Activo total.	Menor o igual a 60%
Razón de Cobertura de intereses	Utilidad Operacional / Gasto de intereses.	Mayor o igual a 4

Rentabilidad del Patrimonio	Utilidad Operacional / Patrimonio.	Mayor o igual a 12%
Rentabilidad del Activo	Utilidad Operacional / Activo Total.	Mayor o igual a 7%



NELLY YOLANDA RUSSI QUIROGA
DIRECTORA ADMINISTRATIVA Y DE SERVICIO AL CIUDADANO

Proyección	Revisión	Revisión
Firma: 	Firma: 	Firma: 
Nombre Completo: Jenny Lizette Orjuela	Nombre Completo: Mauricio Carrillo López	Nombre Completo: Sandra Viviana Garzón Moreno
Cargo: Contratista	Cargo: Contratista	Cargo: Contratista
Dependencia: DASC	Dependencia: DASC	Dependencia: DASC
Proyección	Revisión	Revisión
Firma: 	Firma: 	Firma:
Nombre Completo: Antonia Aguilar Pinilla	Nombre Completo: Angela Paola Castiblanco Rodríguez	Nombre Completo:
Cargo: Contratista	Cargo: Contratista	Cargo: Contratista
Dependencia: DGC	Dependencia: DGC	Dependencia