El análisis del sector hace parte de la planeación del Proceso de Contratación y materializa los principios de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993.

El presente análisis se elabora con el objeto de analizar el sector relacionado al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo, en virtud de lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015; el cual se desarrolla en los siguientes términos:

ANÁLISIS DEL SECTOR	
Fecha del Estudio:	**Noviembre de 2026**
Secretaría que elabora el estudio:	**SECRETARÍA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD**
Modalidad de selección:	**SELECCIÓN DE MINIMA CUANTIA**
Objeto de la Contratación:	**REALIZAR EL ESTUDIO TÉCNICO LEGAL Y OPERATIVO PARA LA DETERMINACIÓN DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHCIULOS TAXI, EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA, DE CONFORMIDAD CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.**

1. ASPECTOS GENERALES



1.1. ESTRUCTURA DEL SECTOR ECONÓMICO.

Para identificar la ubicación económica del servicio a contratar, se utiliza la agrupación general de las actividades productivas en sectores primario, secundario y terciario. Esta aproximación permite distinguir la actividad principal que satisface la necesidad del Municipio de Cota de aquellas que suministran bienes o recursos de apoyo para su ejecución.

Sector primario.

El sector primario comprende las actividades relacionadas con la obtención directa de recursos naturales, como la agricultura, la ganadería, la pesca, la silvicultura y la extracción de minerales e hidrocarburos.

Para el presente proceso, este sector no tiene una participación directa en la satisfacción de la necesidad contractual. El Municipio requiere realizar un estudio técnico, legal y operativo para determinar la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi dentro de su jurisdicción, cuyo resultado corresponde a información especializada y recomendaciones sustentadas.

Por tanto, las actividades extractivas y agropecuarias no constituyen el mercado de referencia para identificar potenciales oferentes ni para establecer los costos del estudio.

Sector secundario.

El sector secundario comprende las actividades de transformación industrial y fabricación de bienes. Su relación con esta contratación es complementaria, a través de los equipos informáticos, dispositivos de captura de información, instrumentos de medición y demás elementos que puedan requerirse para desarrollar el trabajo de campo y procesar sus resultados.

La disponibilidad de estos recursos debe analizarse según la metodología y las especificaciones del estudio. Su utilización constituye un medio para ejecutar las actividades contratadas y no transforma el objeto en una adquisición de equipos ni permite incorporar suministros que no estén previstos en los documentos del proceso.

Desde la perspectiva económica, corresponde identificar los costos atribuibles al uso de dichos recursos durante la ejecución, diferenciándolos de la compra de activos que permanecerán bajo propiedad del contratista.

Sector terciario.

El objeto contractual se ubica principalmente en el sector terciario, dentro de los servicios profesionales especializados relacionados con ingeniería de transporte, consultoría técnica, análisis operacional, procesamiento de información y evaluación de las condiciones de prestación del transporte público individual.

La necesidad del Municipio de Cota consiste en obtener un estudio que permita determinar la capacidad transportadora del servicio de taxi a partir del examen de sus antecedentes administrativos, la caracterización de la oferta, la medición de la demanda, el análisis de la operación y la evaluación económica correspondiente. Estos elementos deben integrarse para sustentar las conclusiones sobre las necesidades de equipo, conforme al alcance establecido en el estudio previo.

Para delimitar el mercado relevante deben diferenciarse dos actividades: la elaboración del estudio especializado que será contratado y la prestación del servicio de taxi que será objeto de análisis. La identificación de potenciales oferentes debe concentrarse en quienes puedan desarrollar el estudio; las empresas transportadoras, los propietarios, los conductores y los usuarios constituyen actores relevantes para conocer las condiciones de operación y obtener información.

El componente técnico comprende la caracterización de la oferta y la demanda, el tratamiento de los datos y la construcción de indicadores. El componente legal examina los antecedentes y las condiciones regulatorias que deben considerarse al interpretar los resultados. El componente operativo permite establecer cómo funciona efectivamente el servicio, mediante las mediciones y verificaciones previstas

en el alcance contractual. Su articulación debe permitir una conclusión sustentada, sin anticipar que el resultado necesariamente será un incremento de vehículos.

En consecuencia, la búsqueda de potenciales oferentes debe orientarse hacia personas naturales o jurídicas con experiencia pertinente en estudios de tránsito, transporte, movilidad, oferta y demanda o capacidad transportadora. Para cada posible proveedor deberá verificarse la correspondencia entre su experiencia, los recursos disponibles y las actividades efectivamente requeridas, evitando equiparar la sola inscripción de una actividad económica con la capacidad para ejecutar integralmente el contrato.

El análisis de la oferta debe examinar la disponibilidad de profesionales, la capacidad para organizar el trabajo de campo, los procedimientos de depuración y validación de datos, las herramientas de análisis y la posibilidad de entregar resultados verificables dentro del plazo contractual. Estas variables permiten valorar la aptitud del mercado para atender la necesidad y reconocer los factores que pueden afectar la calidad, el costo y la oportunidad del estudio.

Relación con la Clasificación CIIU.

Como referencia para identificar actividades económicas relacionadas con el objeto, la CIIU Rev. 5 A.C. incluye la clase 7112, “Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica”, cuyas notas explicativas comprenden servicios de ingeniería y consultoría relativos, entre otros, a proyectos de tráfico. [1] dane.gov.co Por su contenido técnico, esta clase constituye un referente pertinente para iniciar la búsqueda de proveedores del estudio.

La conformación de una eventual muestra empresarial deberá identificar la versión de la CIIU utilizada por la fuente consultada. Cuando se empleen registros históricos, será necesario conservar esa referencia y verificar su correspondencia con las actividades analizadas, para evitar diferencias de clasificación que afecten la consistencia de la muestra.

Para este proceso, la clasificación económica se utilizará como herramienta de identificación del mercado y se complementará con la revisión de experiencia y capacidad técnica. La definición de los códigos UNSPSC deberá guardar correspondencia con los servicios de estudio y análisis requeridos y mantenerse uniforme en el estudio previo, el análisis del sector y los demás documentos contractuales.

1.2. ECONÓMICO.

El análisis económico tiene como finalidad identificar los recursos y factores de costo necesarios para realizar el estudio técnico, legal y operativo destinado a determinar la capacidad transportadora del servicio de taxi en Cota. Su desarrollo debe permitir comparar propuestas equivalentes en alcance y establecer un presupuesto consistente con las actividades, la metodología y los productos requeridos.

Para efectos de la estructuración económica, el servicio se examina de manera integral, considerando la revisión de información administrativa, la preparación y ejecución del trabajo de campo, el procesamiento de datos, los análisis técnicos y económicos y la elaboración de las conclusiones. Esta desagregación facilita reconocer los costos del estudio sin convertir sus componentes en prestaciones independientes ni modificar la forma de contratación prevista por la Entidad.

El primer factor corresponde a la dedicación del equipo profesional y de apoyo. Su estimación debe relacionar las actividades asignadas, los perfiles necesarios y el tiempo requerido para desarrollarlas. La revisión de antecedentes, el diseño metodológico, la supervisión del levantamiento de información, el

[1] Fuente: DANE. Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, Revisión 5 Adaptada para Colombia. CIIU Rev. 5 A.C. 6 de agosto de 2026.
URL: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_5_AC.pdf#page=585

procesamiento de datos y la formulación de resultados demandan dedicaciones diferentes que deben reflejarse de manera coherente en las propuestas económicas.

El segundo factor corresponde al trabajo de campo. Su costo dependerá del diseño de la muestra, la cobertura territorial, los puntos de observación, las jornadas y franjas horarias, los instrumentos de recolección, el personal requerido y los mecanismos de seguimiento a los vehículos. Estas variables deberán definirse con suficiente precisión para que las cotizaciones respondan a un esfuerzo de medición comparable.

El tercer factor comprende los recursos tecnológicos y de procesamiento: captura y almacenamiento de información, depuración de bases de datos, análisis estadístico, georreferenciación y herramientas de seguimiento, cuando sean necesarias para la metodología adoptada. La valoración debe reconocer su utilización efectiva en el contrato y evitar duplicidades entre costos de personal, equipos y servicios de apoyo.

Finalmente, deben considerarse los desplazamientos, la coordinación operativa, el control de calidad, la elaboración y revisión de los documentos, la atención de observaciones y los costos administrativos y tributarios aplicables. La inclusión de estos conceptos dependerá de las obligaciones y condiciones de ejecución establecidas por la Entidad.

La comparación de cotizaciones debe verificar que todas comprendan el mismo alcance, dedicaciones suficientes, cobertura de campo y productos exigidos. Un menor valor no resulta directamente comparable cuando proviene de reducir mediciones, excluir actividades o trasladar a la Entidad costos que deben estar incluidos en la oferta.

También debe distinguirse entre el costo de elaborar el estudio y los costos de operación del servicio de taxi que serán examinados por el contratista. Los primeros sustentan el presupuesto de esta contratación; los segundos forman parte de la información necesaria para evaluar las condiciones económicas del transporte individual. Confundir ambas categorías alteraría la estimación presupuestal y la interpretación del mercado proveedor.

La estimación del valor contractual se consolidará con las cotizaciones y demás referencias verificables que se obtengan para el alcance definido. Las condiciones de pago deberán corresponder a las previstas en los documentos del proceso, sin trasladar del modelo modalidades de ejecución o unidades de remuneración ajenas al estudio[2].

1.2.1 Estudio Macroeconómico de la Economía Colombiana

El análisis macroeconómico se orientará a identificar las variables que puedan modificar el costo de los recursos requeridos para elaborar el estudio. Para este proceso, la revisión debe concentrarse en los servicios profesionales y técnicos, los costos del personal de campo, los desplazamientos y los recursos tecnológicos utilizados durante la ejecución.

El Producto Interno Bruto y los indicadores de actividad de los servicios profesionales pueden utilizarse para contextualizar el entorno económico del proveedor. Su comportamiento agregado no determina por sí solo el precio del estudio ni acredita la existencia de oferta suficiente para ejecutarlo; estas condiciones deberán contrastarse con la identificación de proveedores y las referencias económicas obtenidas.

La inflación se analizará como una variable de contexto para los gastos de ejecución y, cuando corresponda, para actualizar referencias históricas. Cualquier actualización deberá identificar el período de origen del precio, la fecha de comparación y el índice empleado. No se aplicará automáticamente una

[2] Fuente: Decreto 1082 de 2015. URL: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=60511

misma variación a todos los componentes, pues las dedicaciones profesionales, la logística y los recursos tecnológicos pueden presentar estructuras de costo diferentes. [3]

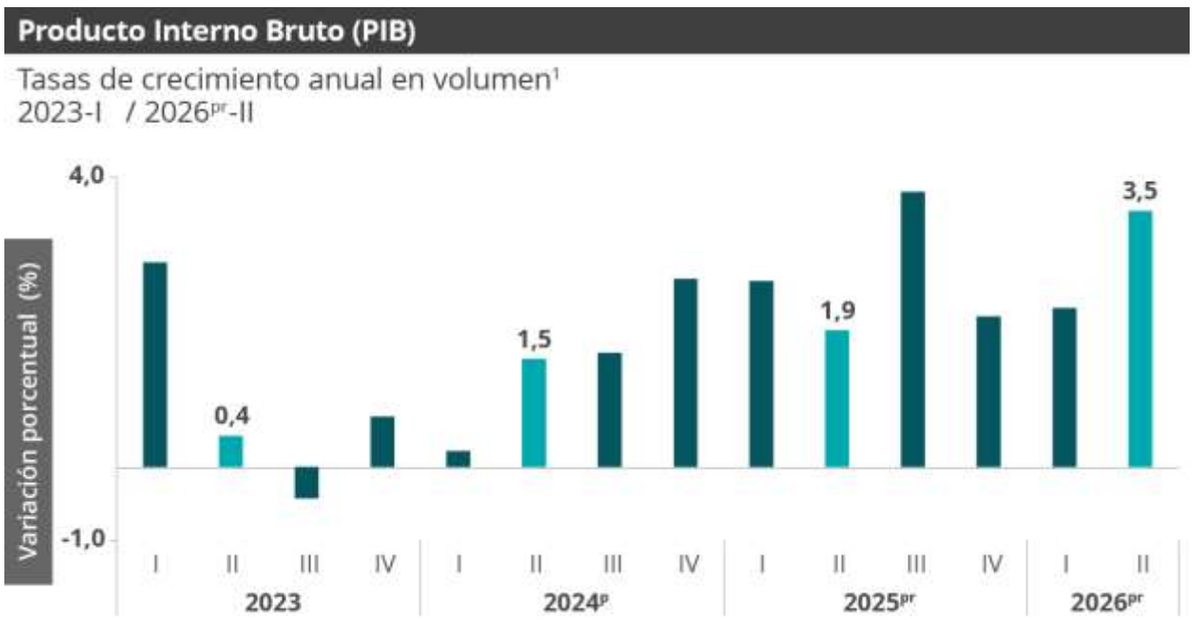
Los costos laborales se examinarán según la composición del equipo y la forma de vinculación prevista por cada proveedor. El salario mínimo puede ser una referencia para determinados cargos de apoyo, pero no debe utilizarse como regla automática para estimar los honorarios de profesionales especializados. La razonabilidad de estos valores deberá contrastarse con las cotizaciones, las dedicaciones y la complejidad de las responsabilidades asignadas.

La tasa de cambio solo tendrá incidencia directa cuando existan costos identificables de licencias, equipos o servicios contratados en moneda extranjera. En ausencia de esa exposición, su inclusión será contextual y no justificará incrementos generales sobre el presupuesto.

1.2.2 Producto Interno Bruto (PIB).

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr.

Gráfico No. 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).

[3] Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Índice de Precios al Consumidor (IPC), Índice de Precios del Productor (IPP) e Índice de Producción Industrial. URL: https://www.dane.gov.co

- 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 2026^{pr}, 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).

Valor agregado por actividad económica

Tabla No. 1

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 artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	10,4	7,2	4,8
Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores[3]	4,1	0,9	1,6
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades[1]	**9,5**	**6,3**	**4,0**

Fuente. DANE – (PIB) II trimestre 2026

En el segundo trimestre de 2026^{pr}, el valor agregado de las 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% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025^{pr}. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver):

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios crece 10,4%.

- 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 4,1%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las 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 en 4,0%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios crece 4,8%.
- Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 1,6%.

1.2.3. Inflación.

La inflación, como indicador macroeconómico, permite medir la variación general de los precios de los bienes y servicios dentro de la economía, así como su incidencia sobre el poder adquisitivo de los diferentes agentes económicos. Este comportamiento resulta relevante para la planeación contractual, en la medida en que puede afectar los costos asociados a la prestación de servicios profesionales y especializados y, en consecuencia, las condiciones económicas bajo las cuales los potenciales oferentes estructuran sus propuestas.

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo de los hogares y es calculado mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Por su parte, la meta de inflación es establecida por la Junta Directiva del Banco de la República, tomando como referencia la variación anual del IPC.

Para el presente proceso, esta variable permite contextualizar las condiciones económicas bajo las cuales los potenciales oferentes estructuran sus propuestas para realizar el estudio técnico, legal y operativo destinado a determinar la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en la jurisdicción del Municipio de Cota, Cundinamarca.

Su análisis se relaciona con los costos del personal profesional y de apoyo, los desplazamientos, las jornadas de campo, la recolección y el procesamiento de información, las herramientas tecnológicas y los demás recursos necesarios para ejecutar el estudio. La incidencia sobre cada componente deberá examinarse según las dedicaciones, cantidades y condiciones de prestación previstas, sin asumir que todos los costos varían en la misma proporción que el IPC.

Por tanto, el comportamiento de la inflación se considerará como referencia complementaria para evaluar la vigencia y comparabilidad de los precios utilizados en la estimación del presupuesto oficial. Cuando se incorporen valores históricos, su actualización deberá identificar el período de origen, la fecha de comparación y el índice aplicado, y contrastarse con cotizaciones vigentes que comprendan un alcance técnico equivalente al requerido por la Entidad.

Gráfico No. 2

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

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

IPC	Agosto					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,19	**0,39**	4,22	**5,35**	5,10	**6,24**

Fuente: DANE, IPC

Fuente. DANE, IPC Actualizado 7 septiembre de 2026

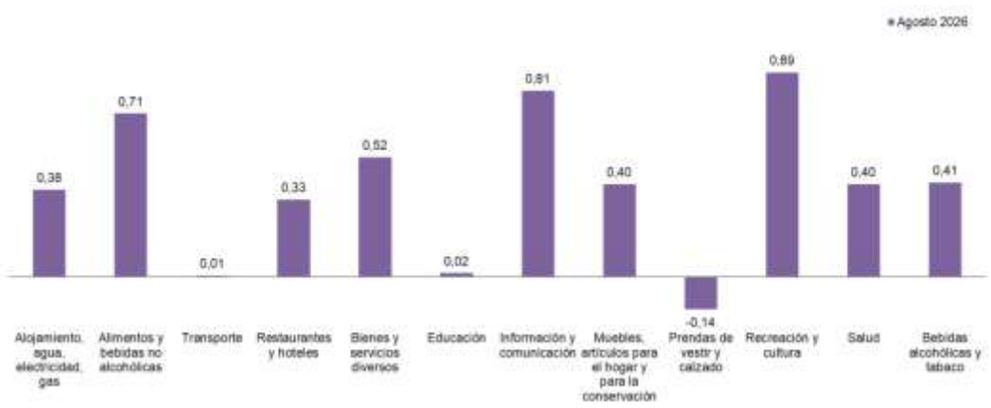
En agosto de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,39%, la variación año corrido fue 5,35% y la anual 6,24%.

En agosto de 2026 la variación anual del IPC fue 6,24%, es decir, 1,14 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,10%.

Gráfico No. 3

Gráfico No 3. Variación mensual del Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Por Divisiones 2026 (agosto)



Fuente. DANE – Índice de precios al consumidor (IPC) – agosto 2026

En agosto de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,39%, frente a julio de 2026. La división Recreación y cultura registró una variación mensual de 0,89%, siendo esta la mayor variación mensual. En agosto de 2026 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: suscripción y servicio de televisión por redes y cable (3,02%), paquetes turísticos completos (1,01%) y libros y lista de útiles

escolares completa (1,01%). Las mayores disminuciones de precio se reportaron en las subclases: equipo para la grabación, recepción y reproducción de imagen y sonido (-2,07%), artículos para pintura y dibujo (-0,32%) y cines y teatros (-0,09%).

La división Información y comunicación registró una variación mensual de 0,81%, siendo esta la segunda mayor variación mensual. En agosto de 2026 el único incremento de precio se registró en la subclase: servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet (0,92%).

La división Prendas de vestir y calzado registró una variación mensual de -0,14%, siendo esta la menor variación mensual. En agosto de 2026 las mayores disminuciones de precio se reportaron en las subclases: prendas de vestir para mujer (-0,54%), prendas de vestir para hombre (-0,28%) y calzado para niño y niña (-0,05%). Los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: calzado para hombre (0,35%), prendas de vestir para bebés (0,31%) y otros artículos y accesorios de vestir para hombre y mujer, incluyendo artículos de vestir para adulto y bebé y materiales (0,21%).

La división Transporte registró una variación mensual de 0,01%, siendo esta la segunda menor variación mensual. En agosto de 2026 los mayores incrementos de precio se registraron en las subclases: transporte de pasajeros y equipaje en avión (4,89%), compra de bicicletas nuevas o usadas (0,81%) y servicios de latonería y pintura (0,71%). Las mayores disminuciones de precio se reportaron en las subclases: productos para la limpieza y conservación del vehículo (-1,22%), vehículo particular nuevo o usado (-0,32%) y otras piezas de repuesto para vehículo (-0,32%).

En agosto de 2026 las mayores contribuciones a la variación mensual en las doce divisiones del IPC Total se registraron en las siguientes subclases: electricidad con 0,08 puntos porcentuales, frutas frescas con 0,07 puntos porcentuales y arriendo imputado con 0,05 puntos porcentuales. Las subclases con las menores contribuciones fueron: suministro de agua con -0,08 puntos porcentuales, gas con -0,02 puntos porcentuales y plátanos con -0,01 puntos porcentuales.

1.2.4. Tasa Representativa del Mercado (TRM)

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

En este sentido, es importante mencionar que la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular y certificar a diario la TRM, con base en las operaciones registradas durante el día hábil anterior.

Análisis del dólar en el año 2026.

A continuación, presento un análisis actualizado del comportamiento del dólar en Colombia al 15 de octubre de 2026.

a. Situación Actual y Precios

TRM Vigente: El precio oficial para hoy es de $3.203,47 COP.

b. Factores que Impulsan el Análisis

El comportamiento reciente de la tasa de cambio está influenciado por los siguientes elementos:

Entorno Internacional: Persiste la incertidumbre en los mercados globales asociada a decisiones de política comercial y arancelaria de Estados Unidos, lo que genera presiones sobre las monedas emergentes, incluido el peso colombiano.

Tasas de la FED: Las decisiones de la Reserva Federal continúan siendo determinantes en la fortaleza del dólar a nivel global, afectando los flujos de capital hacia economías emergentes.

Factores Internos: El riesgo fiscal y la incertidumbre política mantienen episodios de volatilidad cambiaria, asociados a expectativas sobre reformas estructurales y sostenibilidad fiscal.

Datos Macroeconómicos: Aunque los indicadores de inflación han mostrado cierta estabilidad, los mercados mantienen sensibilidad frente a eventos políticos y externos que pueden generar ajustes abruptos en la tasa de cambio.

c. Proyecciones y Tendencias para 2026

Expertos y entidades financieras manejan diversos escenarios para el resto del año:

Rangos esperados: la divisa podría oscilar entre **$3.600 y $3.850 COP**, dependiendo de la evolución de factores externos e internos.

Nivel de Referencia: el entorno de los **$3.700 COP** se mantiene como zona de equilibrio y resistencia técnica en el corto plazo.

Visión a Largo Plazo: algunos analistas proyectan que el dólar podría cerrar el año en niveles cercanos a **$3.900 COP**, condicionado por flujos de inversión, política monetaria internacional y comportamiento del precio del petróleo.

Gráfico No. 4



Fuente. Gráfica TRM, 15 octubre – 2026

Las gráficas del precio del dólar en Colombia proporcionan una visión clara de la evolución y comportamiento de esta divisa, permitiendo un seguimiento histórico visual de sus fluctuaciones.

La importancia de tener en cuenta esta tasa en un análisis macroeconómico, es que en muchos sectores productivos los bienes que conforman los procesos transaccionales se regulan en dólares ya sea porque en su mayoría o gran parte de ellos son importados, para el caso de bienes tangibles o por lo determinante que puede llegar a ser esta variable en los mercados financieros que transan divisas, valores, acciones, etc. (bienes intangibles).

1.2.5. Variación de Salarios Mínimos.

Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) en Colombia es una herramienta fundamental para garantizar una remuneración básica a los trabajadores y regular las condiciones laborales en el país. A pesar de que algunos trabajadores ganan más que el salario mínimo, este sigue siendo un pilar en la política social y económica del país, con un impacto directo en la calidad de vida de millones de colombianos. Cada año, el Gobierno ajusta este salario en función de la inflación y otros factores económicos, buscando equilibrar las necesidades sociales y las condiciones de la economía nacional.

La variación del salario mínimo en Colombia a lo largo de los años tiene diversas justificaciones, que pueden estar relacionadas con varios factores económicos, sociales y políticos.

Para el año 2026, el salario mínimo en Colombia ha experimentado un cambio significativo y una situación jurídica particular que es clave entender para cualquier informe de variación.

Situación Actual del Salario Mínimo (2026).

- **Valor decretado:** El Gobierno Nacional fijó el salario mínimo para 2026 en **$1.750.905 COP**.
- **Variación nominal:** Representa un incremento del **23%** respecto al valor de 2025 ($1.423.500).
- **Auxilio de transporte:** Se estableció en **$249.095 COP.**
- **Ingreso total (Salario Vital):** La suma de ambos componentes alcanza los **$2.000.000 COP** mensuales.

Nota: El Consejo de Estado suspendió provisionalmente el decreto original (Decreto 1469 de 2025) en febrero de 2026. Sin embargo, el Gobierno emitió un decreto transitorio para mantener el incremento del 23,7% y asegurar el pago de los dos millones de pesos mientras se resuelve la situación de fondo.

Histórico de Variación (Últimos 5 años)

La siguiente tabla detalla la evolución del salario mínimo y su porcentaje de aumento anual:

Año	Salario Mínimo (Mensual)	Aumento (%)	Auxilio de Transporte
2026	**$ 1.750.905**	**23.0%**	**$ 249.095**
2025	$ 1.423.500	9.5%	$ 200.000
2024	$ 1.300.000	12.0%	$ 162.000
2023	$ 1.160.000	16.0%	$ 140.606
2022	$ 1.000.000	10.07%	$ 117.172

Fuente. Banco de la Republica – 2026

A algunas de las razones más comunes para las fluctuaciones en el salario mínimo en Colombia son:

- **Inflación:**

La inflación es un factor importante que influye directamente en el ajuste del salario mínimo. Si los precios de los bienes y servicios aumentan debido a la inflación, el poder adquisitivo de los trabajadores se ve afectado. Para compensar la pérdida de poder adquisitivo, el salario mínimo suele ajustarse anualmente. Por ejemplo, en años de alta inflación, el aumento del salario mínimo puede ser más significativo para mitigar el impacto de los precios al consumidor.

- **Crecimiento Económico:**

El desempeño de la economía nacional también influye en el salario mínimo. En años de crecimiento económico, el gobierno puede tener más margen para aumentar el salario mínimo, ya que la economía produce más bienes y servicios y hay una mayor recaudación fiscal. Por el contrario, en periodos de recesión o desaceleración económica, los aumentos pueden ser más modestos o incluso inexistentes.

- **Negociación Social:**

En Colombia, los aumentos del salario mínimo son decididos por el gobierno en conjunto con sindicatos y gremios empresariales. Este proceso de negociación social involucra discusiones sobre la viabilidad de los aumentos propuestos, la necesidad de mejorar el bienestar de los trabajadores, y la capacidad de las empresas para asumir estos costos. En algunas ocasiones, los incrementos en el salario mínimo se producen en un contexto de presión sindical para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores.

- **Competitividad y Productividad:**

En algunas ocasiones, los incrementos salariales están vinculados a la competitividad del país y la productividad de la fuerza laboral. Si la productividad laboral aumenta (es decir, los trabajadores producen más bienes y servicios por unidad de trabajo), el salario mínimo podría ajustarse al alza para reflejar estos cambios.

- **Condiciones Sociales y Políticas:**

Los aumentos en el salario mínimo también pueden ser influenciados por consideraciones sociales y políticas. En períodos de crisis o de agitación social, el gobierno podría optar por un aumento más alto para apaciguar las tensiones sociales y mejorar la calidad de vida de los trabajadores más vulnerables.

- **Ajustes por Factores Internacionales:**

Las políticas económicas internacionales y las fluctuaciones en los mercados globales también pueden influir en las decisiones del gobierno colombiano respecto al salario mínimo. Factores como el precio del petróleo (que es una de las principales exportaciones de Colombia) o las crisis económicas internacionales pueden afectar la capacidad del gobierno para realizar incrementos salariales.

1.2.6. Desempleo.

Información agosto 2026.

Para el mes de agosto de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,4%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,6%. La tasa global de participación se ubicó en 63,3%, en tanto que en agosto

de 2025 fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 57,4%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (58,4%).

Gráfico No. 5



Fuente. DANE Tasa global de participación, ocupación y desocupación agosto - 2026

En agosto de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,1%, lo que representó un aumento de 1,3 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (7,8%). La tasa global de participación se ubicó en 65,8%, mientras que en agosto de 2025 fue 66,7%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,8%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (61,5%).

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 agosto de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,4%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,6%. La tasa global de participación se ubicó en 63,3%, en tanto que en agosto de 2025 fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 57,4%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (58,4%).

Gráfico 6. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total, nacional Agosto (2018 - 2026)



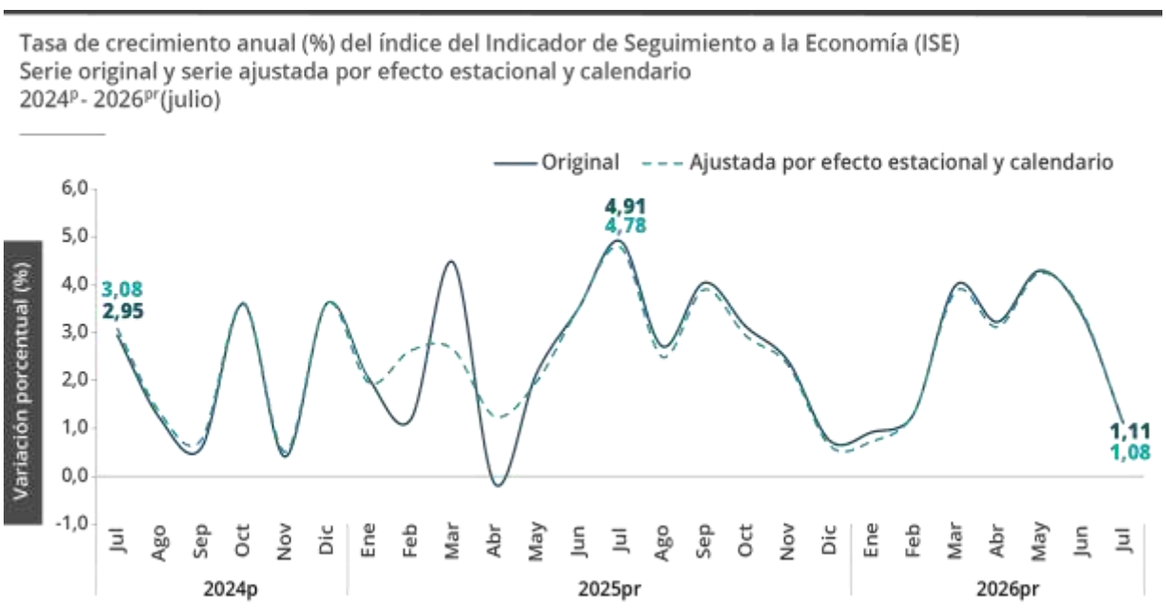
1.2.7. Indicador de Seguimiento a la economía (ISE).

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.

Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo por medio de la información de las siguientes series:

- Serie original: serie generada a partir de la información básica y el proceso de síntesis, a la cual no se le ha eliminado el efecto estacional.
- Serie ajustada por efecto estacional y calendario: aquella a la cual se le ha eliminado el componente estacional y de efecto día calendario; permitiendo comparar evoluciones entre períodos sucesivos, libre de los efectos que se repiten con alguna periodicidad en el año.
- Serie tendencia-ciclo: esta serie permite comparar evoluciones entre períodos de mediano plazo o superiores a un año.

Gráfico No. 7

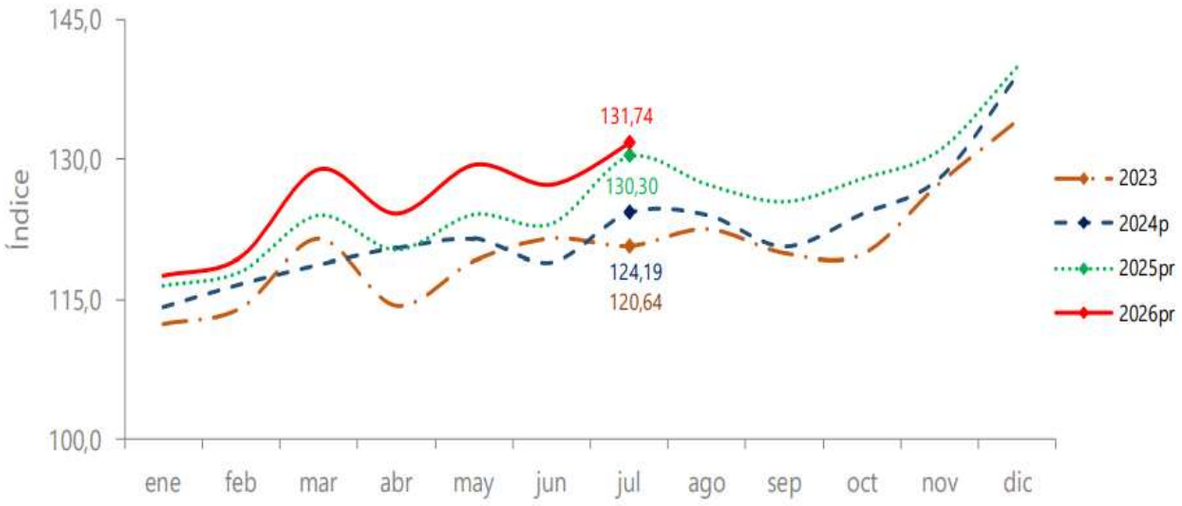


Fuente. DANE ISE 18 septiembre – 2026

Para el mes de julio de 2026pr, el ISE en su serie original se ubicó en 131,74, lo que representó un crecimiento de 1,11% respecto al mes de julio de 2025pr (130,30).

Gráfico No. 8

Índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (base 2015) Serie original 2023 - 2026pr (julio)



Fuente: DANE, ISE

Gráfico No. 9.

Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Serie original 2024p - 2026pr (julio)



Fuente: DANE, ISE

Para el mes de julio de 2026pr, el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 130,01, lo que representó un crecimiento de 1,08% respecto al mes de julio de 2025pr (128,62). (Ver gráficos 8 y 9).

1.3. Estudio Microeconómico sobre el sector.

El análisis microeconómico examina las condiciones del mercado proveedor del estudio técnico, legal y operativo para determinar la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en la jurisdicción del Municipio de Cota, Cundinamarca. Comprende la identificación de potenciales oferentes, los factores de formación del precio, las condiciones de acceso al mercado y los riesgos que pueden afectar la ejecución.

Para este análisis se distingue entre la demanda institucional del estudio y la demanda de viajes en taxi. La primera corresponde a la necesidad de la Administración Municipal de contratar conocimiento especializado para sustentar sus decisiones; la segunda constituye una variable que deberá medir y analizar el contratista. Esta diferenciación permite delimitar el mercado proveedor y evita confundir la contratación del estudio con la prestación del servicio de transporte.

La demanda institucional comprende la revisión de antecedentes administrativos, la caracterización de la oferta, la medición de la demanda, el análisis operacional y la evaluación económica necesarios para determinar las necesidades de equipo. Según el estudio previo, estos componentes incluyen la depuración de registros, la verificación de la flota efectivamente operativa, las mediciones y encuestas, el seguimiento a una muestra técnicamente definida de vehículos y el análisis de los kilómetros recorridos con y sin pasajeros.

La dimensión económica del servicio dependerá del esfuerzo requerido para integrar estos componentes y producir resultados verificables. Por ello, el presupuesto debe guardar correspondencia con la cobertura territorial, el diseño del trabajo de campo, las dedicaciones del equipo, los recursos tecnológicos y el nivel de análisis exigido. La cantidad de vehículos registrados constituye un insumo para dimensionar algunas actividades, pero no determina por sí sola el costo total del estudio.

Desde la perspectiva de la oferta, la identificación de potenciales proveedores debe orientarse hacia personas naturales o jurídicas con experiencia pertinente en estudios de tránsito, transporte, movilidad, oferta y demanda o capacidad transportadora. La revisión deberá establecer si pueden articular los componentes técnicos, legales, operativos y económicos requeridos, mediante un equipo y una organización compatibles con el alcance contractual.

Para comparar sus capacidades será necesario examinar la experiencia específica, la disponibilidad del personal, la organización del levantamiento de información, las herramientas de procesamiento y los procedimientos de validación. La tenencia de equipos propios o la ubicación de una oficina no deben asumirse, por sí solas, como evidencia de mayor capacidad: lo relevante es la disponibilidad efectiva de los recursos y su suficiencia para ejecutar el estudio en las condiciones previstas.

La comparación económica también deberá reconocer las diferencias entre las metodologías propuestas. Dos cotizaciones pueden presentar valores distintos porque contemplan coberturas, muestras, jornadas, dedicaciones o mecanismos de control diferentes. Antes de utilizar sus precios para estimar el presupuesto, deberá comprobarse que ambas satisfacen las mismas exigencias y que ninguna omite actividades necesarias.

Factores que inciden en la formación del precio.

Para estructurar y revisar las cotizaciones se considerarán los siguientes factores:

- Alcance de la revisión documental y estado de organización de los registros administrativos.
- Perfiles, experiencia, responsabilidades y dedicación del equipo profesional y de apoyo.
- Diseño de la muestra y número de observaciones, encuestas o seguimientos requeridos.
- Cobertura territorial, puntos de medición, jornadas y franjas horarias.
- Desplazamientos y logística del personal de campo.
- Instrumentos de captura, seguimiento y almacenamiento de información.
- Depuración, procesamiento estadístico y análisis georreferenciado.
- Construcción e interpretación de indicadores operacionales.
- Elaboración de la estructura de costos de operación del vehículo tipo.
- Integración de los análisis técnico, legal, operativo y económico.
- Control de calidad, revisión de resultados y atención de observaciones.
- Costos administrativos, operativos y tributarios aplicables.

La programación conjunta de actividades puede reducir desplazamientos y aprovechar recursos compartidos. Estas eficiencias deberán conservar la cobertura y representatividad previstas en la metodología. Una reducción del precio basada en menos observaciones, jornadas insuficientes o menor control de calidad no constituye una mejora económica si compromete la confiabilidad del resultado.

Asimismo, debe diferenciarse el costo de ejecutar el estudio de la canasta de costos de operación del taxi. El primero sustenta el presupuesto contractual; la segunda es un producto analítico que permitirá examinar las condiciones económicas del servicio de transporte.

Factores microeconómicos relevantes.

Factor	Incidencia en el proceso
Especialización y experiencia	Permiten valorar la capacidad para abordar estudios de transporte y relacionar sus resultados con la determinación de necesidades de equipo.
Disponibilidad del equipo	Condiciona la ejecución simultánea de actividades, la supervisión del campo y el cumplimiento del plazo.
Calidad de la información administrativa	Determina el esfuerzo de depuración, conciliación y verificación de antecedentes.
Diseño de la muestra	Define el volumen de mediciones y su aptitud para sustentar inferencias sobre la operación.
Cobertura espacial y temporal	Incide en los desplazamientos, las jornadas y la capacidad de identificar diferencias por zonas y horarios.
Recursos tecnológicos	Apoyan la captura, el seguimiento, el procesamiento y la trazabilidad de la información.
Acceso a vehículos y actores del servicio	Condiciona la aplicación de encuestas y el seguimiento operacional previsto.
Control de calidad	Permite detectar registros incompletos, duplicados, inconsistencias y errores de procesamiento.
Integración de componentes	Evita conclusiones aisladas o incompatibles entre los análisis técnico, legal, operativo y económico.
Comparabilidad de cotizaciones	Permite evaluar precios sobre un alcance equivalente y detectar exclusiones que alteren el costo final.

Barreras de entrada

Para este proceso, las condiciones que pueden dificultar la participación se relacionan principalmente con la experiencia especializada, la disponibilidad de profesionales, la capacidad de organizar mediciones de campo y los recursos necesarios para procesar y validar la información. Su incidencia deberá comprobarse mediante la identificación de proveedores y la revisión de las condiciones efectivas del mercado.

La experiencia en estudios comparables permite examinar si un proveedor ha desarrollado actividades pertinentes, pero su valoración debe reconocer las diferencias entre objetos, escalas y metodologías. Exigir antecedentes idénticos al contrato proyectado podría excluir capacidades técnicamente aplicables;

admitir cualquier estudio de ingeniería, sin revisar su contenido, tampoco permitiría establecer la idoneidad requerida.

La disponibilidad de personal y herramientas deberá evaluarse según las funciones y dedicaciones necesarias. La estructuración debe evitar exigencias de propiedad de equipos, presencia local previa o perfiles adicionales cuya necesidad no se encuentre sustentada en las actividades y riesgos del estudio.

El acceso a información administrativa, empresas, conductores, usuarios y vehículos constituye una condición de ejecución que requiere coordinación. Los documentos del proceso deberán precisar la información disponible y las gestiones que corresponden a la Entidad y al contratista, para que los interesados dimensionen el esfuerzo y los costos sin depender de supuestos inciertos.

Riesgos microeconómicos identificados.

Los siguientes riesgos constituyen insumos para la estructuración económica y deberán armonizarse con la matriz de riesgos del proceso**.**

Riesgo	Efecto potencial	Medida de mitigación
Subestimación del esfuerzo de ejecución	Insuficiencia de personal, mediciones o recursos para completar el alcance.	Contrastar el valor propuesto con las dedicaciones, jornadas, cobertura y actividades incluidas.
Cotizaciones con alcances diferentes	Presupuesto construido con precios que no son comparables.	Utilizar una solicitud de cotización uniforme y verificar inclusiones, exclusiones y supuestos.
Experiencia sin correspondencia técnica	Dificultades para diseñar la medición o interpretar los resultados.	Revisar las actividades y productos acreditados, además de la denominación de los contratos.
Indisponibilidad del equipo	Retrasos o ejecución por personal que no satisface las condiciones requeridas.	Verificar disponibilidad y establecer condiciones de sustitución que preserven la idoneidad.
Registros administrativos incompletos o contradictorios	Mayor esfuerzo de depuración y posibles errores en la caracterización de la oferta.	Identificar las fuentes disponibles y establecer procedimientos de conciliación y reporte de inconsistencias.
Dificultades de acceso a vehículos o participantes	Mediciones incompletas y afectación de la muestra.	Programar la coordinación de campo y prever alternativas metodológicas justificadas para atender contingencias.
Cobertura de campo insuficiente	Resultados que no representan adecuadamente las condiciones de operación.	Definir la cobertura y justificar la muestra, las jornadas y las franjas de observación.
Fallas en captura o almacenamiento	Pérdida de registros, repetición de actividades y retrasos.	Implementar validaciones, respaldos y controles de integridad de las bases de datos.
Errores de procesamiento o cálculo	Indicadores inconsistentes y conclusiones técnicamente cuestionables.	Verificar fórmulas, unidades, supuestos y correspondencia entre bases, cálculos e informes.
Presiones para orientar el resultado	Conclusiones condicionadas a justificar un incremento o mantener una capacidad predeterminada.	Exigir trazabilidad entre evidencia, metodología, cálculos y recomendaciones, y documentar las limitaciones del análisis.

Riesgo	Efecto potencial	Medida de mitigación
Desarticulación entre componentes	Recomendaciones que no se sustentan conjuntamente en la información técnica, operacional, económica y administrativa.	Realizar revisión integral y comprobar la coherencia de los resultados antes de su aceptación.

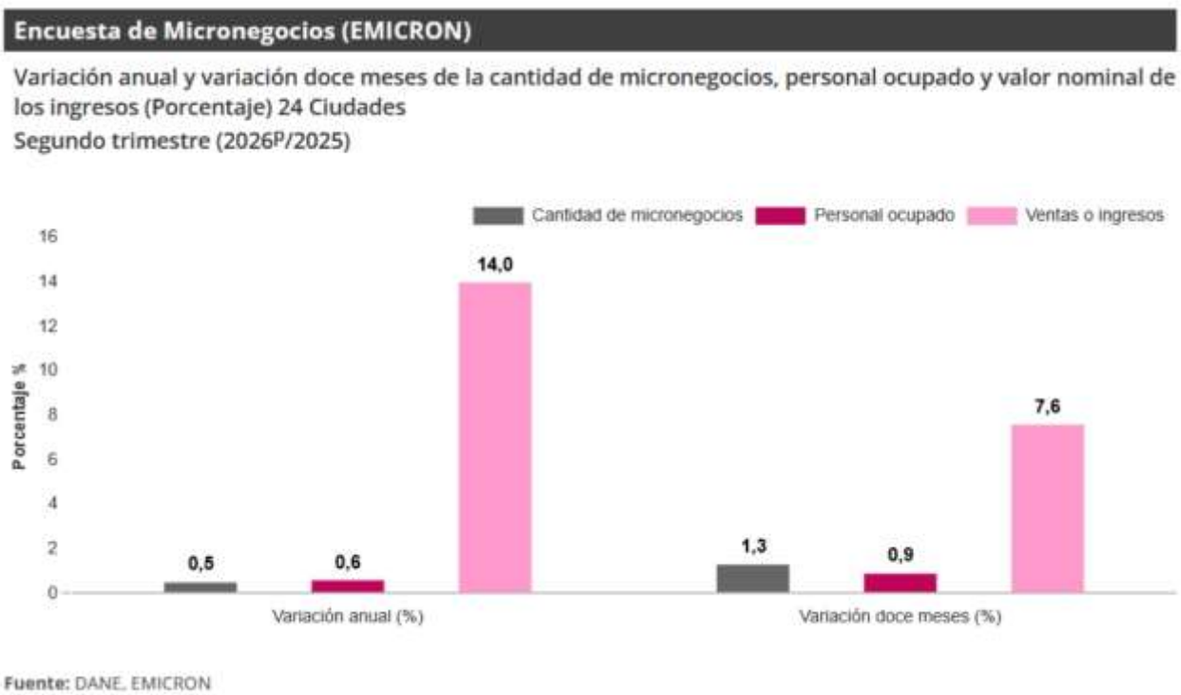
La estimación económica debe cubrir la ejecución integral del estudio y permitir verificar qué recursos sustentan el valor propuesto. La desagregación de costos facilitará el análisis de razonabilidad, sin que ello implique adoptar un esquema de precios unitarios o monto agotable. La forma de remuneración y las condiciones de pago serán las establecidas en los documentos del proceso.

La evaluación de las condiciones del mercado deberá sustentarse en proveedores identificados y referencias verificables. Con esa información podrá determinarse si el alcance, el presupuesto y el plazo permiten una participación suficiente y una ejecución técnicamente viable, sin reducir las exigencias de calidad necesarias para fundamentar las decisiones del Municipio.

1.3.1. MiPymes y Reactivación Económica

En el segundo trimestre de 2026, la cantidad de micronegocios aumentó 0,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Respecto al personal ocupado por estas unidades económicas aumentó 0,6%. De la misma manera, los ingresos de los micronegocios aumentaron 14,0% en este mismo intervalo de tiempo.

Gráfico No. 10.



Fuente: DANE, EMICRON

Las actividades económicas que tuvieron contribución positiva a la variación total de la cantidad de micronegocios fueron: Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones con 1,1 p.p.; Transporte

y almacenamiento con 1,0 p.p.; Otras actividades de servicios con 0,4 p.p.; Alojamiento y servicios de comida con 0,3 p.p. e Industria manufacturera con 0,05 p.p. Por su parte, las actividades que contribuyeron negativamente a la variación fueron: Comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas con -1,7 p.p. y Construcción con -0,6 p.p.

Dinámica empresarial en Bogotá y Cundinamarca.

Bogotá cerró junio 2026 con 367.705 empresas activas y vigentes, Para junio de 2026, la participación de las empresas del sector comercio en el total de empresas activas y vigentes fue de 43,7 %, lo que representó un aumento de 2,5 % frente a junio de 2025, cuando se reportaron 358.896.

El 50,8 % de las empresas activas y vigentes pertenecieron a personas naturales con registro mercantil. En junio de 2026 las empresas creadas por mujeres representaron 42,6 %.

El tejido empresarial de Bogotá cerró junio de 2026 con las siguientes participaciones de acuerdo a tamaño, sector económico y organización jurídica: 91,6 % fueron microempresas, 43,7 % de las empresas se dedicaron a las actividades de comercio y 50,8 % se registraron como personas naturales.

Durante el mes de junio de 2026, comercio fue el sector con mayor participación entre las empresas con matrícula mercantil activa y vigente en Bogotá con una participación de 43,7 %, seguido por el sector servicios con 36,9 %, industria con 16,6 %, y otros sectores con 2,8 %.

En el sector comercio, el número de empresas con matrícula activa y vigente aumentó un 2,5 %, pasando de 156.893 empresas en junio de 2025 a 160.839 en junio de 2026. Las tres localidades con mayor participación dentro de esta actividad fueron: Kennedy 11,4 %, Suba 10,8% y Engativá 9,0 %. Para el sector de servicios, el número de empresas con matrícula activa y vigente aumentó 3,1 %, pasando de 131.525 a 135.539 entre junio de 2025 y el mismo mes de 2026. Las tres localidades con mayor participación dentro de los servicios fueron: Chapinero 17,6 %, Usaquén 15,7 % y Suba 14,3 %. (Bogota O. d., 2026)

Dinámica empresarial en el Municipio de Cota.

El municipio de Cota, ubicado en la provincia de Sabana Centro del departamento de Cundinamarca, hace parte de la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Bogotá y se caracteriza por presentar una importante actividad económica asociada principalmente a los sectores industrial, logístico, comercial y de servicios.

De acuerdo con la caracterización empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá y los datos del sistema de información empresarial del Registro Único Empresarial y Social (RUES), el municipio cuenta con más de 3.600 empresas activas registradas, lo cual refleja una dinámica empresarial significativa en comparación con otros municipios de tamaño similar dentro del departamento.

Esta dinámica económica se explica en gran medida por la ubicación estratégica del municipio dentro del área de influencia de Bogotá, así como por la presencia de parques industriales, zonas logísticas y empresas de servicios, lo que ha favorecido el establecimiento de unidades productivas y el crecimiento del tejido empresarial local.

En consecuencia, el comportamiento de la actividad empresarial en Bogotá-Región y en municipios como Cota evidencia un entorno económico dinámico y en expansión, lo cual contribuye al fortalecimiento del desarrollo territorial y a la generación de oportunidades sociales y económicas que pueden apoyar la implementación de programas institucionales orientados a mejorar las condiciones de vida de la población.

Empresas Y Emprendimientos de Mujeres.

En los últimos años, la participación de las mujeres en la actividad empresarial de Bogotá-Región y del departamento de Cundinamarca ha mostrado una tendencia creciente, consolidándose como un componente relevante dentro del tejido productivo. De acuerdo con información del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y de la Cámara de Comercio de Bogotá, las mujeres han incrementado su participación en la creación y dirección de empresas, particularmente en sectores asociados al comercio, servicios personales, educación, actividades profesionales y emprendimientos de base familiar.

Según datos del Observatorio de Dinámica Empresarial de la Cámara de Comercio de Bogotá, una proporción importante de las nuevas empresas creadas en Bogotá-Región corresponde a unidades productivas lideradas por mujeres, principalmente en la categoría de microempresas y emprendimientos individuales, que representan la mayor parte del tejido empresarial del país. Estas iniciativas empresariales se concentran principalmente en actividades de comercio, servicios, educación, cuidado personal, actividades profesionales y servicios sociales.

En el caso del departamento de Cundinamarca, los programas de fortalecimiento al emprendimiento liderados por entidades como la Gobernación de Cundinamarca, la Cámara de Comercio de Bogotá y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) han promovido la participación de mujeres en procesos de formación empresarial, generación de ingresos y creación de unidades productivas, especialmente en municipios cercanos a Bogotá como Cota, Chía, Cajicá, Zipaquirá y Soacha, donde se evidencia una creciente participación femenina en actividades económicas de pequeña escala.

De acuerdo con cifras del DANE, las mujeres presentan una participación significativa dentro de la población ocupada en el sector servicios, el cual concentra gran parte de las actividades económicas desarrolladas por emprendedoras, particularmente en áreas relacionadas con educación, servicios sociales, comercio y actividades profesionales. Este comportamiento evidencia que el emprendimiento femenino se constituye en un mecanismo importante para la generación de ingresos, el fortalecimiento de la autonomía económica y el desarrollo de iniciativas productivas en el territorio.

En el municipio de Cota (Cundinamarca), la dinámica empresarial muestra un importante número de microempresas y unidades productivas vinculadas a sectores de comercio, servicios y actividades profesionales, donde la participación de mujeres emprendedoras resulta relevante en la economía local, especialmente en iniciativas asociadas a servicios educativos, servicios personales, comercio minorista y emprendimientos familiares.

A pesar del crecimiento del emprendimiento femenino en la región, diversos estudios del DANE, del Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá-Región y del Banco de la República señalan que aún persisten desafíos relacionados con el acceso a financiamiento formal, el fortalecimiento empresarial, la capacitación técnica y el acceso a redes de apoyo empresarial, factores que influyen en la sostenibilidad y crecimiento de los emprendimientos liderados por mujeres.

En este contexto, el fortalecimiento del emprendimiento femenino y la promoción de iniciativas económicas lideradas por mujeres constituyen una estrategia relevante para impulsar el desarrollo económico regional, promover la equidad de género en el ámbito productivo y fortalecer las capacidades económicas de los territorios, contribuyendo al bienestar social y al desarrollo sostenible de municipios como Cota dentro del departamento de Cundinamarca.

2. PERSPECTIVA TECNICA

La perspectiva técnica del proceso se fundamenta en las condiciones necesarias para realizar el estudio técnico, legal y operativo que permita determinar la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en la jurisdicción del Municipio de Cota, Cundinamarca.

El estudio debe integrar la revisión de antecedentes administrativos, la caracterización de la oferta, la medición de la demanda, el análisis de la operación y la evaluación económica del servicio. Según el estudio previo, su desarrollo comprende la depuración de registros, la verificación de la flota efectivamente operativa, la identificación de puntos de acopio y sectores generadores de demanda, la realización de mediciones y encuestas, el seguimiento a una muestra técnicamente definida de vehículos y la construcción de indicadores de utilización productiva. [NOTA 6]

La calidad técnica dependerá de la correspondencia entre las fuentes utilizadas, el diseño metodológico, las condiciones del trabajo de campo, los procedimientos de validación y las conclusiones. Los resultados deberán permitir identificar las condiciones reales de prestación del servicio y sustentar las necesidades de equipo, sin predeterminar que existe déficit, equilibrio o sobreoferta.

El contratista deberá disponer del personal, los instrumentos de recolección, las herramientas de procesamiento y la capacidad operativa necesarios para ejecutar las actividades previstas. Estos recursos deberán guardar relación con la cobertura, la complejidad de los análisis y el plazo contractual.

2.1. Naturaleza técnica del objeto contractual.

El objeto contractual articula tres dimensiones complementarias:

Dimensión técnica. Comprende el diseño metodológico, la caracterización de la oferta y la demanda, la depuración y el procesamiento de información, la construcción de indicadores y la evaluación de las necesidades de equipo. Incluye el análisis económico de la operación, de manera que las conclusiones consideren tanto las condiciones de atención de la demanda como la sostenibilidad del servicio.

Dimensión legal. Comprende el examen del marco normativo aplicable y de los antecedentes administrativos de la capacidad transportadora, incluidos los actos y registros relacionados con su determinación o modificación. Este componente debe permitir interpretar los resultados dentro de las competencias de la autoridad municipal y diferenciar los antecedentes registrales de la evidencia sobre la operación efectiva.

Dimensión operativa. Comprende la verificación de las condiciones de funcionamiento del servicio mediante observaciones, encuestas y seguimiento a vehículos, según la metodología definida. Su propósito es identificar patrones espaciales y temporales, recorridos con y sin pasajeros y niveles de utilización de la flota.

Estas dimensiones deben desarrollarse de manera articulada. La revisión documental establece los antecedentes; el trabajo de campo aporta evidencia sobre la operación; y el procesamiento y análisis permiten formular conclusiones verificables. Una diferencia entre registros administrativos no sustituye la medición de la demanda ni constituye, por sí sola, una determinación de necesidades adicionales de vehículos.

2.2. Requerimientos técnicos mínimos.

Para garantizar el cumplimiento del objeto contractual, el contratista deberá:

- Identificar y revisar las fuentes administrativas y técnicas disponibles.
- Depurar y conciliar los registros utilizados para caracterizar la capacidad autorizada y la flota registrada.

- Verificar la flota efectivamente operativa y sus características.
- Definir y justificar los instrumentos, la muestra, la cobertura territorial, las jornadas y las franjas de observación.
- Identificar puntos de acopio y sectores generadores y atractores de viajes.
- Recopilar información sobre la oferta, la demanda y los patrones de origen y destino.
- Realizar el seguimiento operacional previsto y diferenciar los kilómetros totales, productivos y sin pasajero.
- Documentar los procedimientos de depuración, validación y procesamiento.
- Calcular e interpretar los indicadores aplicables.
- Elaborar la estructura económica o canasta de costos representativa del vehículo tipo.
- Integrar los resultados técnicos, legales, operativos y económicos.
- Sustentar las conclusiones y recomendaciones en los datos obtenidos, los cálculos realizados y la metodología aplicada.
- Identificar las limitaciones de información y su efecto sobre los resultados.

La metodología deberá precisar cómo se tratarán los registros faltantes, las observaciones atípicas, las dificultades de acceso y las contingencias de campo. Cualquier modificación que afecte la cobertura o la capacidad de inferencia deberá justificarse y documentarse.

La información administrativa sobre vehículos y tarjetas de operación constituye un punto de partida para dimensionar y organizar el estudio. El tamaño de la muestra y las cantidades de medición deberán responder a una justificación técnica, evitando trasladar al proceso cantidades, poblaciones o esquemas de ejecución propios de otros servicios.

2.3. Mercado técnico relevante.

El mercado técnico relevante corresponde a los proveedores con capacidad para elaborar estudios especializados de transporte, movilidad, oferta y demanda y análisis operacional. Su identificación deberá considerar la pertinencia de la experiencia y la posibilidad de integrar las dimensiones del objeto contractual.

La evaluación del mercado debe examinar la disponibilidad de profesionales, la organización del trabajo de campo, los instrumentos de captura, las herramientas de análisis y los procedimientos de control de calidad. También debe establecer si los potenciales oferentes pueden desarrollar el componente legal y el análisis económico con la profundidad requerida.

Las capacidades deberán verificarse frente a las actividades efectivamente exigidas. La experiencia general en ingeniería o la disponibilidad de herramientas informáticas no acreditan, por sí solas, suficiencia para elaborar el estudio; su pertinencia depende de la relación con las mediciones, los análisis y los productos previstos.

Las empresas de taxi, los propietarios, los conductores y los usuarios intervienen como actores y fuentes de información del servicio analizado. Su conocimiento de la operación resulta relevante para el levantamiento de datos, mientras que la formulación de resultados requiere preservar la independencia técnica del estudio.

La pluralidad de proveedores deberá establecerse mediante la identificación y revisión de posibles oferentes, sin asumir que todos quienes desarrollan actividades relacionadas con movilidad cuentan con capacidad para ejecutar integralmente este objeto.

2.4. Cadena de valor.

La cadena de valor del presente proceso puede resumirse en las siguientes etapas:

Etapa	Actividad
Delimitación de la necesidad	Precisar el problema de información, el ámbito territorial y las preguntas que debe resolver el estudio.
Revisión de antecedentes	Examinar actos administrativos, registros de flota y estudios disponibles.
Diseño metodológico	Definir instrumentos, muestra, cobertura, jornadas y procedimientos de análisis.
Caracterización de la oferta	Depurar registros y verificar las características y operación de la flota.
Medición de la demanda	Recopilar información sobre usuarios, viajes y distribución espacial y temporal.
Seguimiento operacional	Registrar recorridos y condiciones de utilización de los vehículos de la muestra.
Procesamiento y validación	Depurar bases, verificar consistencia y calcular indicadores.
Evaluación económica	Construir y analizar la canasta de costos del vehículo tipo.
Integración de resultados	Contrastar oferta, demanda, operación, costos y antecedentes.
Revisión y entrega	Atender observaciones y verificar la coherencia de los productos.

La revisión de calidad debe acompañar toda la cadena. La entrega del informe no sustituye la comprobación de las fuentes, las bases, las fórmulas y los supuestos que sustentan sus conclusiones.

El estudio constituirá un insumo para las decisiones posteriores de la autoridad municipal. Sus recomendaciones deberán distinguirse de los actos administrativos que eventualmente se adopten.

2.5. Aspectos técnicos objeto de verificación.

Durante la ejecución contractual, la supervisión verificará, entre otros, los siguientes aspectos:

- Idoneidad, disponibilidad y dedicación del equipo exigido.
- Cumplimiento de la programación y cobertura del trabajo de campo.
- Justificación de la muestra y de los instrumentos de recolección.
- Identificación de las fuentes y fechas de corte.
- Conciliación y trazabilidad de los registros administrativos.
- Integridad y consistencia de las bases de datos.
- Evidencias de las encuestas, observaciones y seguimientos realizados.
- Tratamiento de registros incompletos, atípicos o excluidos.
- Diferenciación de kilómetros totales, con pasajero y sin pasajero.
- Exactitud de fórmulas, unidades y cálculos.
- Correspondencia entre indicadores, tablas, representaciones geográficas y conclusiones.
- Sustento de los componentes y valores de la canasta de costos.
- Integración de los análisis técnico, legal, operativo y económico.
- Identificación de limitaciones y alcance de las inferencias.
- Atención de observaciones y cumplimiento de los criterios de aceptación.

La verificación no deberá limitarse a la presentación formal del informe. Será necesario comprobar que los resultados pueden reconstruirse a partir de los soportes y que las recomendaciones no exceden lo demostrado por la información analizada.

2.6. CODIGOS UNSPSC.

La clasificación del objeto debe corresponder a la elaboración de un estudio especializado de transporte. Para su identificación se consideran la clase 81102200, Ingeniería de transporte, y el producto 81102201, Ingeniería de tráfico, incluidos en el Clasificador de Bienes y Servicios publicado por Colombia Compra Eficiente.[4]

CODIGO UNSPSC	PRODUCTO
81102200	Ingeniería de transporte
81102600	Servicios de Muestreo
81131500	Metodologías y análisis
81112000	Servicios de Datos
80141500	Investigación de Mercados
81121500	Análisis Económico
8011015	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa

2.7. Especificaciones técnicas Exigidas:

ESPECIFICACIONES TECNICAS: Documento anexo al estudio previo

3. MARCO TRIBUTARIO MUNICIPAL

Actualmente se encuentra vigente el ACUERDO No. 16 de diciembre 31 de 2024, ESTATUTO TRIBUTARIO DEL MUNICIPIO DE COTA, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE ACTUALIZA Y EXPIDE EL ESTATUTO DE RENTAS, LA NORMATIVIDAD SUSTANTIVA, EL PROCEDIMIENTO TRIBUTARIO Y EL RÉGIMEN SANCIONATORIO PARA EL MUNICIPIO DE COTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***

SISTEMA DE RETENCIÓN Y AUTORRETENCIÓN EN INDUSTRIA Y COMERCIO

ARTÍCULO 135.- RETENCIÓN DE INDUSTRIA Y COMERCIO, "RETEICA". La retención por compras y servicios se aplicará por los agentes de retención (contribuyentes de industria y comercio del Municipio de Cota) a los contribuyentes que sean proveedores de bienes y servicios, siempre y cuando no se trate de una operación no sujeta.

ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR

ARTÍCULO 268.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Adóptese la estampilla para el bienestar del adulto mayor en el Municipio, de conformidad con lo establecido en la Ley 687 de 2001, modificada por la Ley 1276 de 2009 y por la Ley 1850 de 2017.

ARTÍCULO 269.- HECHO GENERADOR. Constituye hecho generador de la estampilla para el bienestar del adulto mayor la suscripción de contratos, así como sus adicionales que suscriba personas naturales,

[4] Fuente: Colombia Compra Eficiente – Clasificador de Bienes y Servicios UNSPSC. URL: https://operaciones.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios

jurídicas, sociedades de hecho o sucesiones ilíquidas, consorcios, patrimonios autónomos, uniones temporales y los responsables de liquidarla son:

a. El Municipio de Cota.
b. Sus entidades descentralizadas del orden municipal.
c. Empresas de economía mixta del orden municipal.
d. Las empresas sociales del estado
e. Empresas industriales y comerciales del estado del orden municipal.

ARTÍCULO 274.- TARIFA. De conformidad con el artículo 2 de la Ley 687 de 2001, modificado por el artículo 4 de la Ley 1276 de 2009, la tarifa de la estampilla para el bienestar del adulto mayor será del tres por ciento (3%) de la base gravable.

ESTAMPILLA PRO-CULTURA

ARTÍCULO 280.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Autorizado por el artículo 38 de la Ley 397 de 1997, modificado por la ley 666 de 2001, en las que autoriza a los concejos municipales para que ordenen la emisión de una estampilla “pro-cultura” cuyos recursos serán administrados por el municipio para el fomento y el estímulo de la cultura, con destino a proyectos acordes con los planes nacionales y locales de cultura.

ARTÍCULO 281.- HECHO GENERADOR. Constituye hecho generador la suscripción de contratos y sus adiciones.

ARTÍCULO 286.- TARIFAS. La tarifa aplicable es del uno (1%) por ciento sobre el total del contrato, de conformidad con lo autorizado por la Ley 397 de 1997 y lo adicionado por el artículo 2º. de la Ley 666 de 2001.

ESTAMPILLA PARA LA JUSTICIA FAMILIAR

ARTÍCULO 288.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Autorizar al Concejo municipal para crear una estampilla, la cual se llamará "Estampilla para la Justicia Familiar", para contribuir a la financiación de las Comisarías de Familia de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 2126 de 2021.

ARTÍCULO 289.- EMISIÓN Y ADHESIÓN DE LA ESTAMPILLA. Ordénese la creación, emisión y adhesión de la "Estampilla para la Justicia Familiar" la cual se deberá adherir y/o anular obligatoriamente de manera física o virtual en los actos definidos como hechos generadores, cuya responsabilidad estará en cabeza de los funcionarios de la Administración Tributaria que intervengan en el acto.

ARTÍCULO 294.- TARIFA. La tarifa es del dos (2%) por ciento del valor del pago anticipado si los hubiere y de cada cuenta que se le pague al contratista.

TASA PRO-DEPORTE Y RECREACIÓN

ARTÍCULO 256.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Por medio del cual se autoriza la creación de la tasa pro-deporte y recreación en el municipio de Cota el cual tiene su autorización legal mediante la Ley 2023 de 2020.

ARTÍCULO 257.- OBJETO DE LA TASA PRO-DEPORTE Y RECREACIÓN. Créese la tasa pro-deporte y recreación, con el fin de obtener recursos, que serán administrados por el municipio para fomentar y estimular el deporte y la recreación, conforme a los planes, programas, proyectos y políticas nacionales, departamentales y municipales, en virtud de la Ley 2023 de 2020.

ARTÍCULO 263.- TARIFA. La tarifa de la tasa Pro-deporte y recreación establecida por el Concejo municipal es de dos puntos cinco por ciento (2.5%) del valor total del contrato determinado en el comprobante de

egreso que se establezcan entre el ente territorial y las personas naturales y/o jurídicas, públicas o privadas.

RETENCIÓN EN LA FUENTE

La Retención en la Fuente se Aplica de acuerdo a la Prestación del Servicio o Suministro Respectivo, dependiendo de la Naturaleza del Futuro Contratista.

IVA: TARIFA. La Tarifa será del 15% del Valor del IVA Facturado.

4. ANÁLISIS DE LA OFERTA.

En análisis de la oferta se concentra en la identificación de proveedores con capacidad para realizar el estudio técnico, legal y operativo destinado a determinar la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en la jurisdicción del Municipio de Cota, Cundinamarca.

El mercado relevante comprende servicios especializados de ingeniería de transporte, estudios de movilidad, análisis de oferta y demanda y evaluación operacional. La búsqueda de potenciales oferentes debe considerar personas naturales o jurídicas cuya experiencia y organización permitan integrar la revisión de antecedentes administrativos, el levantamiento de información, el procesamiento de datos, la evaluación económica y la formulación de conclusiones técnicamente sustentadas.

La capacidad de los proveedores debe examinarse a partir del contenido de los estudios ejecutados y de los recursos disponibles para atender el alcance contractual. La denominación de su actividad económica o la experiencia general en ingeniería constituyen referencias iniciales, pero requieren contrastarse con las actividades de medición, análisis y determinación de necesidades de equipo previstas para este proceso.

Para comparar la oferta se considerarán la experiencia pertinente, los perfiles y dedicaciones del equipo, la organización del trabajo de campo, las herramientas de captura y procesamiento y los procedimientos de control de calidad. También deberá revisarse la capacidad para desarrollar los componentes legal y económico y articularlos con los resultados operacionales.

Las empresas transportadoras, los propietarios, los conductores y los usuarios intervienen como actores del servicio objeto de estudio y como fuentes de información. Su participación en el levantamiento de datos deberá diferenciarse de la responsabilidad del contratista de aplicar la metodología, verificar la evidencia y formular conclusiones independientes.

Las condiciones de participación y ejecución que se establezcan deberán guardar correspondencia con el alcance del estudio. La revisión de los potenciales oferentes comprenderá:

- Experiencia en estudios de transporte, movilidad, oferta y demanda, capacidad transportadora u otros trabajos con actividades técnicamente comparables.
- Disponibilidad del equipo profesional y de apoyo requerido, con las acreditaciones aplicables a las funciones asignadas.
- Capacidad para organizar las mediciones, encuestas y seguimientos previstos.
- Disponibilidad de instrumentos y herramientas para capturar, depurar, procesar y analizar la información.
- Procedimientos de validación que permitan verificar la integridad de los registros y reproducir los cálculos.
- Capacidad para integrar los análisis técnico, legal, operativo y económico.

- Organización suficiente para cumplir la programación, atender observaciones y entregar los productos dentro del plazo contractual.

Los precios deberán comprender la totalidad de los costos necesarios para ejecutar el alcance exigido, incluidos personal profesional y de apoyo, desplazamientos, logística de campo, captura y procesamiento de información, utilización de equipos y herramientas tecnológicas, control de calidad, elaboración de productos, costos administrativos y tributos aplicables.

La comparación de cotizaciones deberá comprobar que los valores correspondan a coberturas, dedicaciones y productos equivalentes. Las diferencias de precio deberán examinarse junto con los supuestos metodológicos, las actividades incluidas y las exclusiones, para evitar que una propuesta aparentemente más económica omita recursos indispensables.

La identificación de antecedentes contractuales puede apoyarse en los siguientes códigos, cuya denominación corresponde al Clasificador de Bienes y Servicios publicado por Colombia Compra Eficiente.

CODIGO UNSPSC	PRODUCTO
81102200	Ingeniería de transporte
81102600	Servicios de Muestreo
81131500	Metodologías y análisis
81112000	Servicios de Datos
80141500	Investigación de Mercados
81121500	Análisis Económico
8011015	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa

Análisis de la oferta identificada en SECOP.

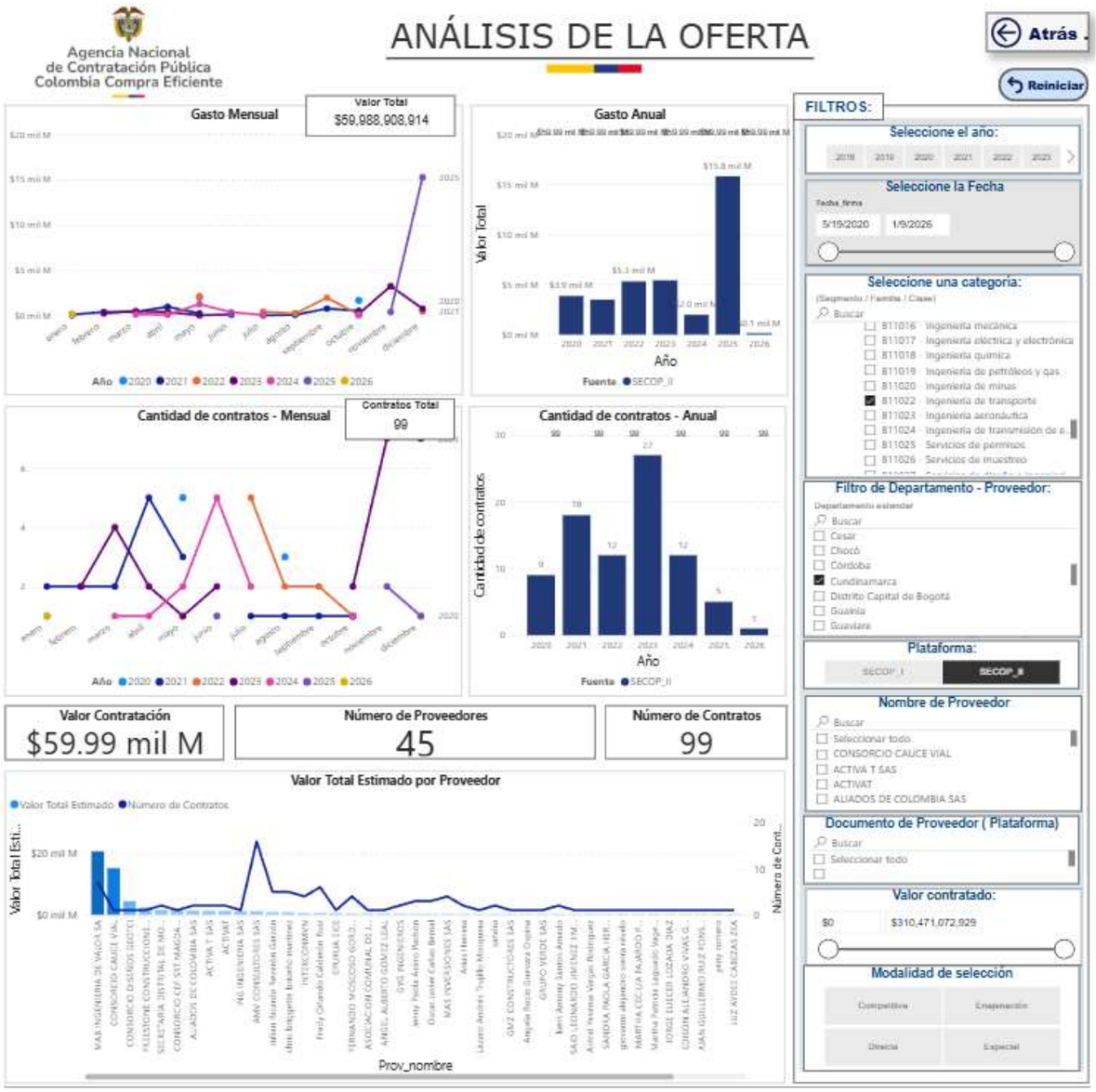
El análisis de antecedentes en SECOP debe concentrarse en contratos que incluyan estudios de oferta y demanda de transporte, capacidad transportadora, caracterización operacional del servicio de taxi o actividades técnicamente comparables. Los códigos UNSPSC constituyen un criterio inicial de búsqueda; la pertinencia de cada registro deberá establecerse mediante la revisión de su objeto y alcance.

Para cada antecedente seleccionado se deberá identificar la entidad contratante, el número del proceso o contrato, el contratista, el objeto, el valor, el plazo, el estado y el enlace de consulta. Cuando la documentación lo permita, también se revisarán la cobertura territorial, las mediciones realizadas, el equipo requerido y los productos contratados, por ser variables necesarias para interpretar las diferencias de precio y complejidad.

El número de contratos y proveedores permitirá describir la participación observada en la muestra consultada. Sin embargo, estos conteos no acreditan por sí solos la capacidad actual de los proveedores ni permiten concluir que existe competencia suficiente. Para ello será necesario revisar la distribución de la contratación, la especialización de los participantes y su correspondencia con las condiciones del presente proceso.

Los valores de contratos anteriores se utilizarán como referencias económicas cuando exista suficiente información para establecer su comparabilidad. La diferencia de cuantía puede obedecer a coberturas territoriales, tamaños de muestra, jornadas de campo, dedicaciones profesionales o productos distintos; por tanto, el valor total de un antecedente no deberá trasladarse directamente al presupuesto del estudio.

La caracterización definitiva de la oferta deberá integrar los antecedentes pertinentes de SECOP y las cotizaciones que correspondan a este proceso. La conclusión sobre disponibilidad y capacidad del mercado se sustentará en proveedores identificados, condiciones técnicas verificables y precios referidos al alcance requerido.



Análisis complementario de la oferta por proveedor.

La consulta realizada en la herramienta de análisis de la oferta de Colombia Compra Eficiente, con selección de la categoría 811022 Ingeniería de transporte, la plataforma SECOP II y el departamento del proveedor Cundinamarca, presenta un valor total de contratación de $59.988.908.914, correspondiente a 99 contratos y 45 proveedores, según los indicadores consolidados del tablero.

Estos resultados permiten identificar antecedentes de participación de distintos proveedores dentro de una categoría relacionada con el objeto contractual. Sin embargo, su alcance es más amplio que la elaboración de estudios de capacidad transportadora del servicio de taxi. Por tanto, los registros constituyen una base inicial para identificar potenciales oferentes y deberán depurarse mediante la revisión de los objetos, las actividades y los productos de los contratos.

La selección territorial corresponde al departamento del proveedor, no a la ubicación de la entidad contratante ni al lugar de ejecución. En consecuencia, los resultados caracterizan el conjunto de registros asociado con ese filtro y no representan la totalidad de la oferta que podría atender el estudio del Municipio de Cota. Para ampliar la identificación de posibles participantes resulta pertinente complementar la consulta con proveedores de Bogotá D. C. y de otros departamentos que acrediten experiencia y capacidad para ejecutar el trabajo requerido.

El gráfico anual muestra una mayor contratación por valor en 2025, mientras que el mayor número de contratos representado se concentra en 2023. Esta diferencia indica que el comportamiento del valor contratado no coincide necesariamente con la frecuencia de contratación. Para interpretar su relación con este proceso será necesario establecer si los contratos de mayor cuantía corresponden a estudios comparables o a intervenciones de distinta escala y complejidad.

También se observa una diferencia que debe conciliarse antes de consolidar el análisis: las etiquetas visibles del gráfico anual de cantidad de contratos suman 84 registros, mientras que el indicador general reporta 99. La captura no permite establecer la causa de esta diferencia. Por ello, deberá verificarse el detalle exportado y la correspondencia de los filtros antes de presentar una distribución anual definitiva.

La existencia de 45 proveedores en el consolidado evidencia diversidad de participantes dentro de la consulta, pero no acredita por sí sola su especialización en estudios de capacidad transportadora ni permite concluir que el mercado carece de concentración. La valoración deberá considerar la participación de cada proveedor en el valor y número de contratos, así como la pertinencia de su experiencia frente al alcance requerido.

Para el Municipio de Cota, la utilidad de esta información radica en identificar proveedores y antecedentes susceptibles de verificación. La selección de referencias deberá priorizar estudios de oferta y demanda de transporte individual, determinación de capacidad transportadora, seguimiento operacional de flota y análisis de costos del servicio. La disponibilidad efectiva de oferentes y la razonabilidad del presupuesto se establecerán al integrar estos antecedentes con las cotizaciones y las condiciones técnicas del proceso.

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

5.1. ADQUISICIONES Y/O CONTRATACIONES PREVIAS DEL MUNICIPIO DE COTA.

El análisis de la demanda institucional se orienta a identificar antecedentes de contratación de estudios de transporte, oferta y demanda, caracterización operacional y determinación de capacidad transportadora. Su propósito es establecer qué necesidades han sido atendidas previamente, qué información puede aprovecharse y cuáles aspectos requieren actualización o medición para el presente proceso.

La revisión de antecedentes del Municipio de Cota deberá considerar los registros de SECOP I y SECOP II, así como los estudios, contratos y documentos disponibles en los archivos de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad. La consulta por códigos de clasificación deberá complementarse con búsquedas por objeto contractual y revisión documental, para identificar estudios pertinentes que puedan encontrarse registrados bajo categorías más amplias.

Para cada antecedente se examinarán el objeto, la fecha, el alcance territorial, la metodología, las actividades de campo, los productos, el valor, el plazo y las condiciones de ejecución. Esta información permitirá establecer su utilidad para la contratación actual y diferenciar entre estudios directamente relacionados con el servicio de taxi y trabajos de movilidad que únicamente aportan información complementaria.

Los antecedentes de otras entidades públicas podrán utilizarse como referencias de contratación de servicios comparables, pero deberán presentarse separadamente de las contrataciones del Municipio. Sus valores se analizarán según la cobertura, el tamaño de la muestra, las jornadas de medición, el equipo profesional y los productos requeridos, sin trasladarlos automáticamente al presupuesto de este proceso.

Para orientar la búsqueda se utilizarán las categorías de Ingeniería de transporte e Ingeniería de tráfico, identificadas en el numeral 2.6. La relación con el estudio se resume a continuación.

CODIGO UNSPSC	PRODUCTO
81102200	Ingeniería de transporte
81102600	Servicios de Muestreo
81131500	Metodologías y análisis
81112000	Servicios de Datos
80141500	Investigación de Mercados
81121500	Análisis Económico
8011015	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa

Análisis de la demanda histórica del Municipio de Cota.

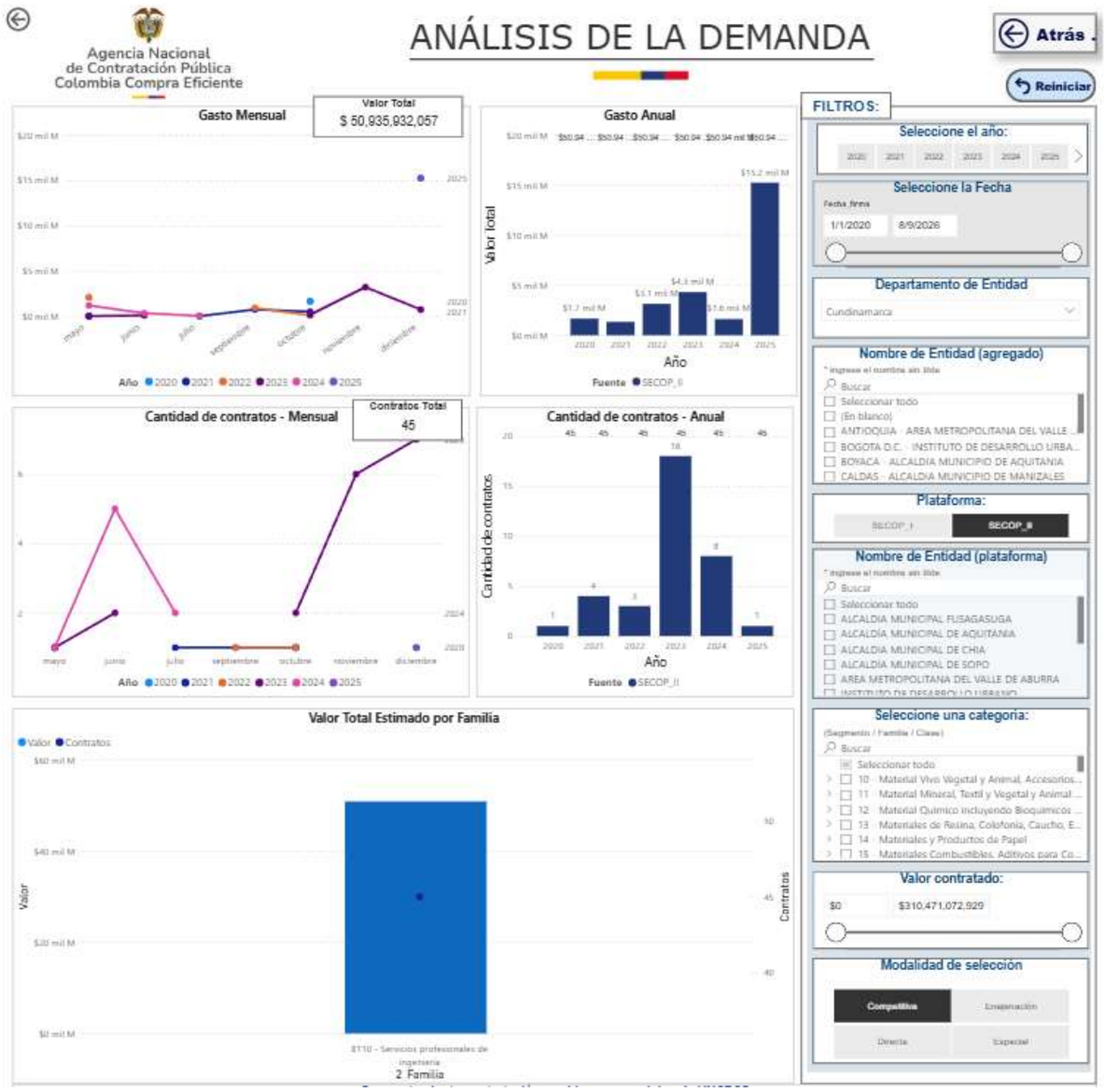
La información administrativa examinada en el estudio previo registra una capacidad transportadora de cincuenta y cinco (55) vehículos y cincuenta y una (51) tarjetas de operación vigentes asociadas con COTAX. Estos datos constituyen una referencia de la oferta registrada y requieren contrastarse con los antecedentes administrativos y la operación efectiva del servicio. No acreditan, por sí solos, la existencia de necesidades adicionales de equipo ni corresponden a antecedentes de contratación de estudios.

La necesidad institucional consiste en disponer de evidencia actualizada para determinar la relación entre la capacidad autorizada, la flota efectivamente operativa y la demanda observada. Para ello, el estudio deberá integrar la revisión documental con las mediciones de campo, los indicadores de utilización y el análisis económico previstos en su alcance.

En la información disponible para este apartado no se encuentran individualizados contratos previos del Municipio cuyo objeto corresponda específicamente a estudios de capacidad transportadora del servicio de taxi. Por tanto, no es posible establecer todavía su número, valor acumulado, periodicidad o fecha de ejecución. Esta limitación no permite concluir que tales antecedentes sean inexistentes; su identificación requiere completar la revisión contractual y de los archivos técnicos.

Cuando se localicen estudios anteriores, deberá verificarse si sus bases de datos, metodologías y resultados conservan utilidad para el diagnóstico actual. Su aprovechamiento dependerá de la fecha de levantamiento, la cobertura y la posibilidad de contrastar sus supuestos con las condiciones presentes de prestación del servicio.

La demanda de esta contratación responde a una necesidad específica de información y análisis para la toma de decisiones municipales. Su dimensión deberá establecerse según las actividades y los productos necesarios para resolverla, sin asumir una periodicidad de contratación que no se encuentre documentada. La comparación con antecedentes y cotizaciones servirá para evaluar el presupuesto, siempre que las referencias correspondan a alcances técnicamente equivalentes.



5.2. ADQUISICIONES MEDIANTE PROCESOS DE SELECCIÓN DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES:

Como complemento al análisis de la demanda, se identificaron antecedentes de contratación de otras entidades estatales relacionados con estudios de oferta y demanda, necesidades de equipo y capacidad transportadora del servicio público individual de pasajeros.

Los registros localizados corresponden a actuaciones de los municipios de Pamplona, Duitama y Apartadó. Su contenido permite reconocer necesidades institucionales relacionadas con el objeto del presente proceso, aunque presentan diferencias de alcance y modalidad de contratación. La información se obtuvo de registros indexados de SECOP II y requiere corroboración en los expedientes oficiales antes de utilizarse como soporte definitivo del presupuesto

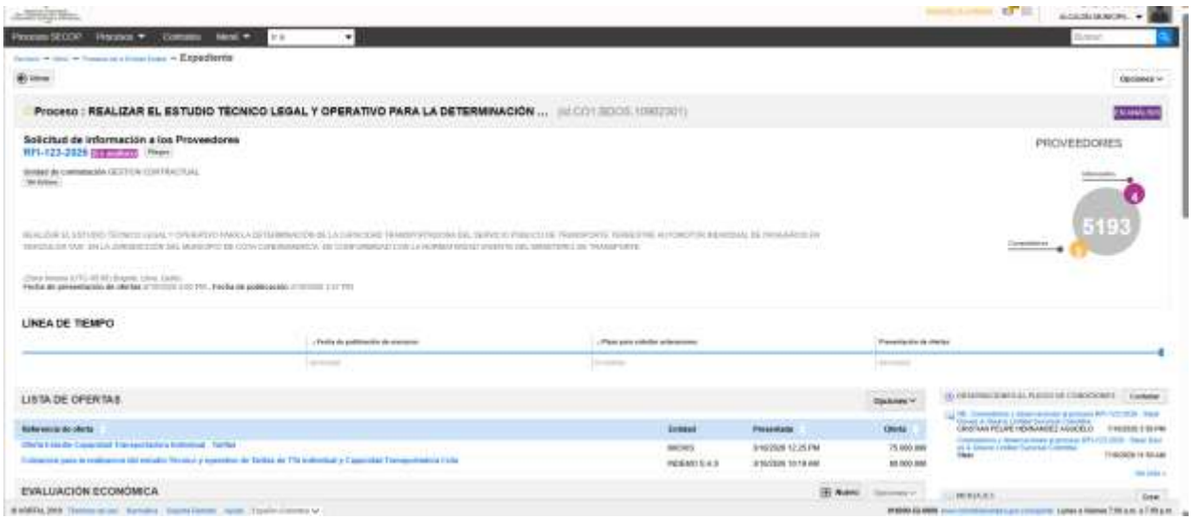
Año	N.º de proceso	Tipo de proceso	Entidad	Objeto registrado	Cuantía reportada
2025	PSMIC-AP-07-2025	Mínima cuantía	Municipio de Pamplona, Norte de Santander	Consultoría para elaboración de estudios de oferta y demanda para determinación de las necesidades de equipo en el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi como estrategia de movilidad en el Municipio de Pamplona, Norte de Santander.	$39.800.000
2026	CCS-20260151	Contratación directa	Municipio de Duitama, Boyacá	Prestación de servicios profesionales para la estructuración del estudio técnico de la capacidad transportadora de taxis en el Municipio de Duitama.	$18.360.000
2025	Contrato Interadministrativo 468-2025	Contratación directa	Municipio de Apartadó, Antioquia	Contrato interadministrativo para la elaboración del estudio de demanda insatisfecha de transporte público de pasajeros en el modo individual, con el fin de establecer la capacidad transportadora en este modo del Municipio de Apartadó, Antioquia.	$210.000.000

6. ANÁLISIS DEL MERCADO

Para Para establecer los precios de referencia y sustentar el presupuesto oficial del presente proceso, la Entidad realizó un análisis de mercado a partir de las cotizaciones presentadas por Ingeniería y Movilidad Sostenible IMOVIS e Ingeniería y Derecho para la Movilidad S.A.S. INDEMO, para realizar el estudio técnico, legal y operativo para la determinación de la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el Municipio de Cota, Cundinamarca.

Las cotizaciones se compararon sobre las mismas fases, cantidades y unidades de medida: fase I, plan de trabajo, metodología y alistamiento de campo; fase II, diagnóstico técnico y base de información procesada; y fase III, análisis, estudio de costos y tarifas, determinación de la capacidad transportadora, Documento Técnico de Soporte DTS, socialización y cierre. Cada fase corresponde a una unidad global, cuyo valor comprende las actividades necesarias para desarrollar el alcance previsto en el anexo técnico.

La cotización de IMOVIS asciende a $75.000.000, mientras que la de INDEMO corresponde a $80.000.000, ambas con IVA incluido. Para determinar los precios tope se aplicó el promedio aritmético simple de los valores cotizados antes de IVA para cada fase, asignando igual ponderación a las dos cotizaciones. El resultado se redondeó al peso y, posteriormente, se calculó el IVA del 19 % contemplado en ambas propuestas, también redondeado al peso.



Fase	Cantidad	Unidad	Precio tope antes de IVA	IVA (19 %)	Precio tope con IVA incluido
I. Plan de trabajo, metodología y alistamiento de campo	1	Global	$ 26.050.420	$ 4.949.580	$ 31.000.000
II. Diagnóstico técnico y base de información procesada	1	Global	$ 26.050.420	$ 4.949.580	$ 31.000.000
III. Análisis, estudio de costos y tarifas, determinación de la capacidad transportadora, DTS, socialización y cierre	1	Global	$ 13.025.210	$ 2.474.790	$ 15.500.000
TOTAL			**$ 65.126.050**	**$ 12.373.950**	**$ 77.500.000**

Anexo: estudio de mercado.

7. ANALISIS FINANCIERO.

N/A

8. PRESUPUESTO OFICIAL:

Con fundamento en el estudio de mercado y en la aplicación del promedio aritmético simple de las cotizaciones recibidas al RFI-123-2026 para cada una de las tres fases del estudio, se establece como presupuesto oficial del presente proceso la suma de **SETENTA Y SIETE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS M/CTE ($77.500.000)**, IVA incluido, correspondiente a $65.126.050 antes de IVA y $12.373.950 por concepto de IVA del 19 %.

Este presupuesto comprende la totalidad de los costos directos e indirectos necesarios para ejecutar el estudio técnico, legal y operativo para la determinación de la capacidad transportadora del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el Municipio de Cota, Cundinamarca, conforme al alcance, las actividades y los productos establecidos en el estudio previo y el anexo técnico.

El presupuesto oficial se encuentra distribuido de la siguiente manera:

BPIN	CDP	RUBRO	FUENTE	NOMBRE	VALOR

2024252140099 META 014	2026001905 18/08/2026	GI.11.2.3.2.02.02.008.2409011.014	1.3.1.1.07.01	Implementar una Secretaría de Movilidad, tránsito y transporte en el municipio de Cota, bajo el desarrollo y puesta en marcha de un modelo administrativo, financiero, tecnológico y operativo para la prestación de los servicios de su competencia. Fuente: Participación dptal impuesto vehículos.	$75.000.000
2024252140099 META 014	2026001905 18/08/2026	GI.11.2.3.2.02.02.008.2409011.014	1.2.1.0.001	Implementar una Secretaría de Movilidad, tránsito y transporte en el municipio de Cota, bajo el desarrollo y puesta en marcha de un modelo administrativo, financiero, tecnológico y operativo para la prestación de los servicios de su competencia. Fuente: Ingresos corrientes de libre destinación	$3.000.000
				TOTAL	$78.000.000

Dentro del valor están incluidos los gastos por legalización del contrato y todos los impuestos y tributos tanto de orden nacional como de orden local, en consecuencia, el proponente deberá incluir dentro del valor total de la oferta todos los impuestos nacionales, departamentales y municipales a los que haya lugar, entre los cuales se pueden encontrar los siguientes:

ESTAMPILLA	BASE GRAVABLE	TARIFA
Estampilla pro-cultura	Valor del Contrato	1%
Estampilla bienestar adulto mayor	Valor del Contrato	3%
Tasa Pro-Deporte	Valor del Contrato	2,5%
Rete-ICA	Valor del Contrato	6*1000 al 11*1000* **Dependiendo de la Actividad económica indicada en la Factura**

***Descuentos y retenciones sujetos a el Acuerdo Municipal 16 de diciembre 31 de 2024, , ESTATUTO TRIBUTARIO DEL MUNICIPIO DE COTA, "POR MEDIO DEL CUAL SE ACTUALIZA Y EXPIDE EL ESTATUTO DE RENTAS, LA NORMATIVIDAD SUSTANTIVA, EL PROCEDIMIENTO TRIBUTARIO Y EL RÉGIMEN SANCIONATORIO PARA EL MUNICIPIO DE COTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" proferido por el Concejo Municipal de Cota Cundinamarca, el cual puede ser consultado en el siguiente enlace:** https://www.cota-cundinamarca.gov.co/Transparencia/Normatividad/ACUERDO_NO_16_DE_2024.pdf
Nota: Los porcentajes enunciados pueden variar en cualquier momento y se aplicarán los que se encuentren vigentes al momento de realizar el pago.

****DE CONFORMIDAD CON LO ESTIPULADO EN EL PARÁGRAFO DEL ART. 8 DE LA LEY 1150 DE 2007, ADICIONADO POR EL ART. 6 DE LA LEY 1882 DE 2018, LA INFORMACIÓN REFERENTE A LAS DISPONIBILIDADES PRESUPUESTALES SE RELACIONARÁ A LA APERTURA DEL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN.**

La presente contratación es favorable para la entidad, por cuanto se encuentra inmersa dentro de los principios de economía eficacia y eficiencia permitiendo alcanzar los objetivos trazados por el municipio; es así que, para fijar el valor de la remuneración para el servicio objeto del proceso de contratación a

adelantar, se tuvo en cuenta el valor que concluyó estudio técnico y económico que hace parte del estudio del sector.

9. FUENTES DE CONSULTA DEL PRESENTE ESTUDIO

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el presente análisis, fueron:

9.1 ANALISIS DEL MERCADO

ENTORNO ECONOMICO

SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA – DANE: **www.dane.gov.co**
BANCO DE LA REPÚBLICA **www.banrep.gov.co/es**
lanotaeconomica.com.co+2elempaque.com+2eltiempo.com+2larepublica.co
https://www.larepublica.co

9.2 ESTUDIO DE LA DEMANDA

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el análisis de la Demanda fueron:
SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**

9.3 ESTUDIO DE LA OFERTA

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el análisis del mercado fueron:

SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**
Para proveedores que han trabajado con el estado suministrando el bien o servicio en estudio.

Proyecto: **MIGUEL DARIO DUQUE VARGAS** **Estructurador Financiero** Contratista de Secretaría General y de Gobierno **Aprobó:** **LUZ ANGÉLICA HURTADO DUARTE** SECRETARIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD	 FIRMA  FIRMA