



**ANÁLISIS DE SEGMENTACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SARLAFT POR PARTE  
DE LOS VIGILADOS DE LA ST**

**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE  
Oficina Asesora de Planeación  
Fecha: febrero 19 de 2026**

**Elaborado por:  
Lucia Bohórquez Avendaño  
Katerine Andrea Ñungo Moreno**

*Contratistas Oficina Asesora de Planeación  
-Equipo SARLAFT-*

---



## Contenido

<b>Resumen ejecutivo.....</b>	<b>3</b>
<b>Siglas y Organismos.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexto .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Justificación .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Clasificación CIIU Sector Transporte.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Clasificación de las empresas.....</b>	<b>5</b>
<b>5. Criterios para el sector transporte .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Clasificación según ingresos de los sujetos vigilados de la Superintendencia de Transporte .....</b>	<b>8</b>
<b>7. Conclusiones .....</b>	<b>11</b>



## Resumen ejecutivo

La Superintendencia de Transporte (ST), en cumplimiento de la Política Nacional ALA/CFT/CFP (CONPES 4042 de 2021), la Ley 2195 de 2022 y las Resoluciones 2328 y 16615 de 2025, ha definido lineamientos para la implementación del SARLAFT en las empresas vigiladas del sector transporte. Con la expedición de la Ley 2294 de 2023, se establece la Unidad de Valor Básico (UVB) como medida de referencia para presentar la clasificación empresarial y la modificación de topes regulatorios, reemplazando la UVT en este ámbito.

El presente análisis establece un esquema de segmentación por tamaño empresarial, según se establece en el Decreto 957 de 2019, basado en ingresos anuales expresados en UVT, como criterio principal para diferenciar obligaciones regulatorias.

La segmentación permite focalizar la supervisión, garantizar proporcionalidad regulatoria y fortalecer la trazabilidad del cumplimiento, mientras se avanza hacia fases posteriores que incorporen activos, tipo de carga, modo de transporte y usuario final.

## Siglas y Organismos

**ALA/CFT/CFP:** Antilavado de Activos, Contra la Financiación del Terrorismo y Contra la Financiación de la Proliferación de armas de destrucción masiva.

**SARLAFT:** Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiación de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva.

**CONPES:** Consejo Nacional de Política Económica y Social.

**UIAF:** Unidad de Información y Análisis Financiero.

**DAFP:** Departamento Administrativo de la Función Pública.

**DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

**GAFI:** Grupo de Acción Financiera Internacional.

**ST:** Superintendencia de Transporte.

**UVB:** Unidad de Valor Básico.

**UVT:** Unidad de Valor Tributario.

### 1. Contexto

La Superintendencia de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el CONPES 4042 de 2021 donde se establece la Política Nacional antilavado de activos, contra la financiación del terrorismo y contra la financiación de la proliferación de armas de destrucción masiva - ALA/CFT/CFP, así como la Ley 2195 de 2022 que reforzó la competencia de las superintendencias para adelantar procesos sancionatorios frente a los sujetos vigilados en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción, expidió las Resoluciones 2328 del 6 de marzo de 2025 y 16615 del 5 noviembre de 2025, donde fijó los lineamientos



para la implementación del SARLAFT en las empresas del sector transporte.

Así mismo, en su calidad de autoridad administrativa de vigilancia, inspección y control del sector transporte, definió la política institucional de Supervisión del régimen de prevención de los riesgos SARLAFT<sup>1</sup> para ser implementada por las empresas sujetas a su vigilancia, inspección y control y articulado al Sistema integral de gestión del riesgo<sup>2</sup>.

Para fortalecer el proceso de regulación en materia LA/FT/FP para el sector transporte se requiere definir el esquema de segmentación entendido este como la división de un grupo amplio de actores en grupos más pequeños (segmentos) con características o comportamientos similares, permitiendo enfocar esfuerzos institucionales.

## 2. Justificación

Se justifica realizar la segmentación de un sector para implementar una política porque permite que la intervención pública sea más efectiva, eficiente y equitativa, validando los siguientes aspectos:

- **Reconocer la heterogeneidad del sector:** Un sector no es homogéneo: existen diferencias en tamaño, capacidad económica, nivel tecnológico, localización, informalidad o tipo de actividad. La segmentación permite identificar estas diferencias y evitar políticas “uniformes” que no responden a realidades distintas.
- **Mejora la focalización de la política:** Al segmentar, la política puede dirigirse con mayor precisión a los grupos que realmente lo necesitan o que presentan mayores brechas, riesgos u oportunidades, optimizando el uso de los recursos públicos.
- **Aumenta la efectividad de los instrumentos de política:** Cada segmento puede requerir instrumentos distintos (regulación, incentivos, asistencia técnica, financiamiento, capacitación). La segmentación permite diseñar medidas adecuadas a las capacidades y necesidades específicas de cada grupo.
- **Reduce impactos negativos no deseados sobre los diferentes actores:** Una política general puede afectar de forma desproporcionada a ciertos actores. La segmentación ayuda a anticipar y mitigar efectos adversos sobre segmentos más vulnerables o estratégicos.
- **Facilita la implementación y el seguimiento:** Al definir segmentos claros, se mejora la identificación de beneficiarios, la implementación operativa y la evaluación

<sup>1</sup> Aprobada por el Comité de Control Interno el 16 de diciembre de 2025.

<sup>2</sup> Departamento Administrativo de la Función Pública, Guía para la Gestión Integral del Riesgo No. 7-2025.



de resultados e impactos de la política.

- **Fortalece la toma de decisiones basada en evidencia:** La segmentación se apoya en información y datos, lo que permite entender mejor el comportamiento del sector y ajustar la política de manera progresiva y diferenciada.

Por todo lo anterior, se recomienda realizar la segmentación en el sector transporte para diferenciar por subgrupos el universo de los vigilados por la Superintendencia de Transporte y poder avanzar en el seguimiento de la implementación SARLAFT por parte de ellos. Para ello realizamos el análisis a partir de la clasificación DANE del sector y la clasificación DANE de las empresas en Colombia.

### **3. Clasificación CIIU Sector Transporte**

El sector transporte en la clasificación del DANE se considera parte de las **actividades de servicios**, aunque desde un punto de vista técnico estadístico se clasifica como una sección específica dentro de la CIIU (Clasificación Industrial Internacional Uniforme) que recoge actividades económicas, muchas de las cuales son servicios.

El DANE usa la Clasificación industrial -CIIU Rev. 4 (adaptada para Colombia según el proceso productivo principal, en el caso del **Sector Transporte esta agrupado en la Sección H, llamado Transporte y almacenamiento**, allí se incluyen actividades de Transporte terrestre, aéreo y acuático (de pasajeros y de carga) y Correo y mensajería. Adicionalmente, la **Sección F** contempla las obras de infraestructura relacionadas con el transporte.

### **4. Clasificación de las empresas**

En Colombia, el DANE clasifica las empresas principalmente por su **tamaño** para fines estadísticos y de análisis del tejido empresarial. Esta clasificación es usada en el **Directorio Estadístico de Empresas y otras estadísticas oficiales y toma en cuenta criterios como el nivel de ingresos, el número de empleados y, en algunos casos, activos**.

El Decreto 957 de 2019 establece normativamente la Clasificación por tamaño empresarial que se usa también para estadísticas y políticas públicas, según ingresos por actividades ordinarias anuales (criterio principal) las empresas se dividen en micro, pequeñas y medianas según sus ingresos anuales, y los rangos cambian según el sector económico (Manufactura, Servicios y Comercio).

Además de los ingresos, que sigue siendo la forma tradicional de clasificación de análisis económicos, el DANE y otros marcos legales han considerado otros criterios, aunque la

clasificación normativa actual prioriza los ingresos. Entre estos criterios adicionales están: **Número de empleados y Valor de activos o ventas brutas.**

De forma resumida y comúnmente aceptada, se reconocen estos grupos: **Microempresas, Pequeñas empresas, Medianas empresas y Grandes empresas y su clasificación por tamaño según ingresos por actividades ordinarias anuales (UVT) según el DANE es así:**

**Tabla 1**

Sector económico	Microempresa	Pequeña empresa	Mediana empresa	Gran empresa
<b>Manufactura</b>	≤ 23.563 UVT	23.564 – 204.995 UVT	204.996 – 1.736.565 UVT	> 1.736.565 UVT
<b>Servicios</b>	≤ 32.988 UVT	32.989 – 131.951 UVT	131.952 – 483.034 UVT	> 483.034 UVT
<b>Comercio</b>	≤ 44.769 UVT	44.770 – 431.196 UVT	431.197 – 2.160.692 UVT	> 2.160.692 UVT

*La UVT es un valor que el Estado actualiza cada año para efectos tributarios; en 2025 una UVT ≈ \$49.799 COP (no siempre este valor aplica directamente en la normativa, pero sirve de referencia para convertir a pesos).*

**Notas:**

- **El criterio principal es el ingreso por actividades ordinarias anuales**, no el número de empleados ni activos, y **varía según el sector económico** al que pertenece la empresa.
- Para efectos de esta clasificación, si una empresa tiene **varias actividades económicas**, se toma como referencia la actividad que produce **el mayor volumen de ingresos**.
- La categoría de **gran empresa** no siempre aparece dentro de las MiPymes, pero se considera como aquellas que superan el rango superior de las medianas en su sector.

De otra parte, con la expedición de la Ley 2294 de 2023, se introduce la Unidad de Valor Básico (UVB)<sup>3</sup> como parámetro oficial para expresar rangos de clasificación y ajustar los topes regulatorios. En consecuencia, la Resolución 2328 de 2025 debe armonizarse con esta disposición, adoptando la UVB como referencia para la segmentación de las empresas vigiladas del sector transporte.

El valor de la UVB establecido para el año 2025 por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público fue de once mil quinientos cincuenta y dos pesos (\$11.552,00)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Ley No. 2294 19 de mayo de 2023, Artículo 313°, UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-. Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se reajustará anualmente en la variación del índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-.

<sup>4</sup> Resolución 3914 de 17 diciembre de 2024.

De esta manera, la clasificación por tamaño empresarial en el sector transporte se expresa en UVB, garantizando coherencia normativa, estabilidad en los valores de referencia y proporcionalidad regulatoria en la implementación del SARLAFT.

## 5. Criterios para el sector transporte

En la revisión técnica relacionada con la segmentación en el sector transporte, se encontró que las variables comunes para la segmentación incluyen **factores geográficos, demográficos** (edad, ingresos, género), **psicográficos** (estilo de vida, personalidad) y **conductuales** (patrones de conducta, legalidad etc), para el caso específico del sector transporte se identificó que teniendo en cuenta tendencias recientes como: el crecimiento impulsado por el comercio global, e-commerce y la demanda de entregas rápidas y rentables y los avances tecnológicos y análisis de datos en tiempo real consolidan servicios logísticos avanzados, las variables adicionales en el análisis de segmentación podrían ser:

- **Por Usuario Final (Industria):** Empresas manufactureras, comercio minorista, construcción, petróleo y gas, agricultura, farmacéutica.
- **Por Modo de Transporte:** Carretera (dominante), marítimo, aéreo.
- **Por Tipo de Carga/Servicio:** Carga completa (FTL), carga parcial (LTL), mensajería urgente (CEP), paquetería, carga especializada.
- **Por Comportamiento y Psicografía:** Motivaciones del cliente, lealtad, patrones de compra, percepción de marcas, necesidades de velocidad/costo.
- **Por Características Logísticas:** Volumen de contenedores, estacionalidad, región de destino, importación/exportación.
- **Por Nivel de riesgo:** empresas de transporte que pueden clasificar conductores según un total acumulado de UVB en sanciones, frecuencia de infracciones, tipo de infracción (velocidad, SOAT, técnico-mecánica, etc), o por gravedad de la infracción (Bajo impacto: pocas UVB, Impacto medio: rango intermedio, Alto impacto: muchas UVB)

Dado el contexto actual, en la revisión y rediseño institucional de la Superintendencia, la información con la que se cuenta de las empresas vigiladas (NO se tiene el valor de activos, el universo de vigilados, valor de multas o sanciones...) es limitada. El actual proceso de implementación del Sarlaft por parte de los vigilados, se soporta con base a la información disponible, conforme a la recolección de información de las variables adicionales, se realizará un reajuste sobre las utilizadas para la segmentación.

La primera fase de corto plazo (1 año) con el valor de ingresos por UTV y tamaño de empresa (Tabla 1). Una segunda fase de mediano plazo (2 año) incluyendo los activos (solicitarlos en la información) y en una tercera fase (3 año) por tipo de productos, clientes, canales, modos y nodos del transporte y jurisdicciones.

## 6. Clasificación según ingresos de los sujetos vigilados de la Superintendencia de Transporte

### Metodología aplicada

- i. Ingresos reportados 2024 (fuente: archivo de financiera ST).
- ii. Actualización por IPC 2025 (5,2%):

$$\text{Ingresos 2025} = \text{Ingresos 2024} \times (1 + 0,052)$$

- iii. Conversión a UVT 2025 (valor UVT = \$49.799 COP):

$$\text{UVT} = \frac{\text{Ingresos 2025}}{49.799}$$

- iv. Clasificación según rangos normativos del sector servicios (Decreto 957 de 2019).

**Tabla 2.** Referencia para clasificación

Tamaño	Rango en UVT (Servicios)	Rango en pesos 2025 (aprox.)	Régimen SARLAFT
Microempresa	≤ 32.988 UVT	≤ \$1.640,5 millones	Medidas simplificadas
Pequeña	32.989 – 131.951 UVT	\$1.640,6 – \$6.574,0 millones	Implementación plena
Mediana	131.952 – 483.034 UVT	\$6.574,1 – \$24.063,3 millones	Implementación plena
Grande	> 483.034 UVT	> \$24.063,3 millones	Implementación plena

Cada empresa vigilada se clasifica en uno de los cuatro tamaños según sus ingresos ajustados.

- **Microempresas:** aplican medidas simplificadas (políticas básicas, debida diligencia mínima, capacitación esencial).
- **Pequeñas, medianas y grandes:** deben implementar SARLAFT completo, con proporcionalidad en la complejidad de los controles.

Nota: el detalle por empresa se construye aplicando la fórmula a la columna “Ingresos reportados 2024”.

- v. *Conversión a UVB 2025 (Unidad de Valor Básico)*

La UVB fue creada por la Ley 2294 de 2023 como unidad de referencia económica para sanciones, tarifas y topes regulatorios. Para 2025, su valor oficial es de **\$11.552 COP**, reajustado anualmente según la variación del IPC sin alimentos ni regulados,



certificado por el DANE. La fórmula aplicada es:

$$UVB = \frac{\text{Ingresos ajustados 2025}}{11.552}$$

**Tabla 3.** Referencia conversión a UVB

Sector económico	Servicios en UVT	Desde UVT (\$)	UVB
Microempresa	≤ 32.988 UVT	\$ 1,642,769,412.00	≤ 142.206,493421053
Pequeña empresa	32.989 – 131.951 UVT	\$ 1,642,819,211.00	≤ 142.210,804276316
Mediana empresa	131.952 – 483.034 UVT	\$ 6,571,077,648.00	≤ 568.825,973684211
Gran empresa	> 483.034 UVT	\$ 24,054,610,166.00	> 2.082.289,66118421

De esta manera, los ingresos se expresan en UVB, que es la unidad de medida para mostrar el tamaño de las empresas y modificar los topes de clasificación establecidos en la Resolución 2328 de 2025.

### **Aplicación práctica**

El análisis se realizó sobre una muestra de 8.490 sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte, de los cuales 8.152 reportaron ingresos en el año 2024 y 338 registraron ingresos en cero. Adicionalmente, incorporaba el criterio de “tipo de vigilado”, con el siguiente desglose: i. INTEGRAL: 7.848, ii. OBJETIVA: 148 y SUBJETIVA: 494 sujetos vigilados.

La clasificación por tamaño empresarial se basó exclusivamente en los ingresos reportados, ajustados con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de 2025, que fue del 5,2%, para reflejar el valor actualizado en términos reales. Posteriormente, los ingresos ajustados fueron convertidos a Unidades de Valor Tributario (UVT), tomando como referencia el valor oficial de la UVT para 2025: \$49.799 COP.

Con base en esta conversión, cada sujeto vigilado fue clasificado según los rangos normativos del sector servicios establecidos en el Decreto 957 de 2019, lo que permitió determinar su tamaño empresarial (microempresa, pequeña, mediana o grande) y asignar el régimen correspondiente de implementación del SARLAFT: régimen simplificado para microempresas e implementación plena para pequeñas, medianas y grandes empresas.

Seguido a ello, los ingresos ajustados fueron convertidos a la Unidad de Valor Básico (UVB), conforme a la Ley 2294 de 2023, que establece la UVB como unidad de medida económica. Para 2025, el valor de la UVB fue de \$11.552 COP.

Con base en esta conversión, cada sujeto vigilado fue clasificado según los rangos normativos del sector servicios, armonizados con la Resolución 2328 de 2025, lo que permitió determinar su tamaño empresarial y asignar el régimen correspondiente de implementación del SARLAFT:

Microempresas: medidas simplificadas.

Pequeñas, medianas y grandes empresas: implementación plena, con proporcionalidad en la complejidad de los controles.

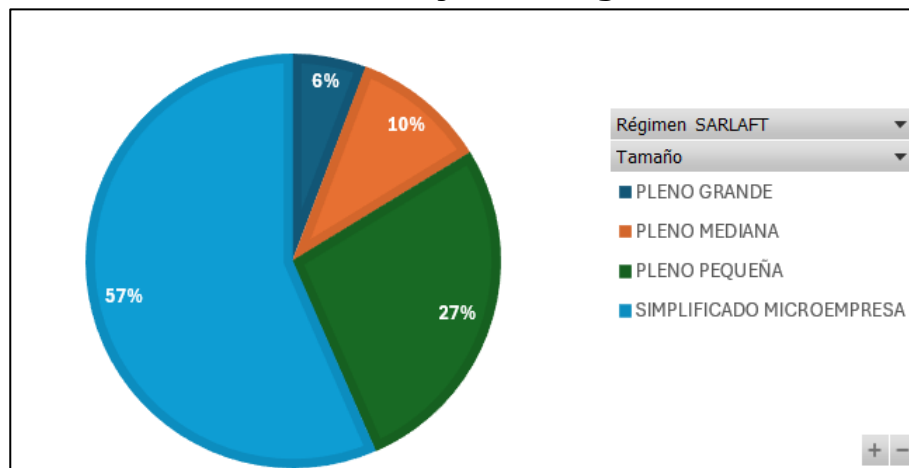
Este enfoque permitió construir una segmentación técnica, proporcional y trazable, que se refleja en los resultados visuales obtenidos (ver imágenes adjuntas), donde se evidencia que el 57% de los sujetos vigilados se clasifican como microempresas bajo régimen simplificado, mientras que el 43% restante se distribuye entre empresas pequeñas, medianas y grandes bajo régimen pleno.

**Tabla 4**

Régimen Tamaño	No. Sujetos Obligados
<b>PLENO</b>	<b>3688</b>
GRANDE	487
MEDIANA	892
PEQUEÑA	2309
<b>SIMPLIFICADO</b>	<b>4802</b>
MICROEMPRESA	4802
<b>Total</b>	<b>8490</b>

**Fuente:** Elaboración propia.

**Gráfica 1**  
**Clasificación Sujetos Obligados**



**Fuente:** Elaboración propia.

## 7. Conclusiones

- La segmentación por tamaño empresarial, basada en ingresos ajustados por IPC y convertidos a UVT, constituye una herramienta técnica, objetiva y replicable para la implementación diferenciada del SARLAFT en el sector transporte.
- La adopción de la UVB como unidad de medida muestra coherencia normativa y transparencia, armonizando la Resolución 2328 de 2025 con la Ley 2294 de 2023.
- El análisis de los 8.490 sujetos vigilados, con 8.152 registros válidos de ingresos, permitió identificar que el 57% corresponde a microempresas bajo régimen simplificado, mientras que el 43% restante se distribuye entre empresas pequeñas, medianas y grandes bajo régimen pleno.
- Esta segmentación permite aplicar el principio de proporcionalidad regulatoria, evitando cargas excesivas para actores con menor capacidad operativa, sin debilitar los estándares de prevención de LA/FT/FP.
- La clasificación por ingresos es auditable y trazable, facilitando el seguimiento anual, la priorización de supervisión y la focalización de recursos institucionales.
- Los registros en cero constituyen un hallazgo crítico que puede reflejar errores de reporte y requieren un tratamiento especial.

### 7.1. Recomendaciones sobre registros con ingresos en cero

#### **Validación de la información reportada**

- Solicitar aclaraciones a las empresas que reportaron ingresos en cero para confirmar si se trata de un error de reporte, una situación temporal (ej. suspensión de operaciones) o una condición estructural (ej. empresas sin actividad económica).
- Establecer un protocolo de verificación con cruces de información en bases externas (DIAN, RUES, Cámara de Comercio).
- Aplica un seguimiento especial a los registros en cero, priorizando visitas o requerimientos documentales para verificar la veracidad de la información.
- Reconocer que los registros en cero pueden ser un foco de riesgo de opacidad o informalidad, por lo que deben ser tratados con mayor escrutinio.