ANEXO 2. ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETO: *Prestar el servicio integral de mantenimiento preventivo y correctivo, con adquisición y suministro de repuestos, baterías, lubricantes, llantas, accesorios y servicios varios, además de latonería, pintura y servicio de grúa/planchón, para los ocho (8) vehículos operativos del parque automotor asignados al CDITI durante la vigencia 2026.*

1. El Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial del SENA Regional Risaralda, realiza el análisis del sector en cumplimiento a lo establecido en Artículo 2.2.1.1.1.6.1. Decreto 1082 de 2015**,** los lineamientos del Manual de Contratación y la Guía de Colombia Compra Eficiente. (https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/cce_guia_elaboracion_estudios.pdf), así:

1.1. ASPECTOS GENERALES:

El Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA, en cumplimiento de su misión institucional, requiere garantizar la disponibilidad, seguridad, continuidad operativa y adecuada conservación del parque automotor asignado al Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial – CDITI de la Regional Risaralda, toda vez que estos vehículos soportan el desplazamiento de instructores, aprendices, personal administrativo, materiales de formación y equipos hacia los municipios y demás lugares donde el Centro desarrolla actividades misionales.

Para la vigencia 2026, el CDITI cuenta con ocho (8) vehículos operativos entre buses, buseta, camioneta, campero, aulas móviles y motocicletas. La diversidad del parque automotor y las condiciones de uso exigen un servicio integral de mantenimiento preventivo y correctivo, así como el suministro oportuno de repuestos, insumos y servicios complementarios, con el fin de evitar fallas mecánicas, eléctricas, de carrocería, suspensión, frenos, dirección, llantas y demás sistemas críticos.

El mantenimiento de vehículos está directamente ligado al éxito de la empresa y debe ser tratado con gran importancia porque incide directamente en su operatividad y desempeño. Muchas organizaciones ya se han dado cuenta de que el mantenimiento no es un costo sino una inversión pues garantiza la seguridad y prolonga su vida útil.

El tamaño del mercado de mantenimiento de vehículos alcanzó un valor aproximado de 785,96 mil millones de USD en 2025. Se estima que el mercado crezca a una tasa de crecimiento anual compuesta del 5,00% durante el período de pronóstico 2026-2035, para alcanzar un valor aproximado de 1.280,25 mil millones de USD en 2035.

La buena práctica de realizar el mantenimiento de vehículos, consiste en un conjunto de actividades y recursos aplicados al parque automotor, buscando el mejor desempeño; mayor producción;

establecer parámetros de disponibilidad, posibilitando una ejecución segura de los trabajos y con permanente reducción de costos. Una de las principales tendencias del mercado de mantenimiento de vehículos es la creciente adopción del mantenimiento predictivo a través de la telemática está aumentando significativamente la eficiencia operativa y mejorando los niveles de satisfacción del cliente.

Adicionalmente, el creciente número de vehículos en las carreteras está generando una necesidad de técnicos que posean conocimientos especializados en la reparación y el mantenimiento de estos vehículos, lo que repercute en las perspectivas del mercado de mantenimiento de vehículos. Como resultado, hay un creciente desarrollo de programas de formación y cursos de certificación destinados a equipar a los mecánicos con los conocimientos esenciales necesarios para gestionar los componentes específicos de los vehículos eléctricos, incluyendo las baterías, las transmisiones eléctricas y los sistemas de carga.

Hoy en día, con la evolución de la tecnología, existen varios tipos de mantenimiento. Ya no se puede hacer como antes, en el que se aplicaba el mantenimiento sólo cuando el equipo sufría algún daño. ¿Imagina los problemas que enfrentan las empresas para cumplir con los plazos de cumplimiento y asegurar la ejecución de su misión institucional? ¡Es un escenario surrealista para nuestra realidad actual!

También es importante saber que, a pesar de los diferentes tipos de mantenimiento que existen, cada empresa se adaptará según su realidad. Algunos requieren más inversiones, pero a largo plazo traerán beneficios significativos a los inversores. Por ello, es muy importante contar con profesionales capacitados, que conozcan a fondo las rutinas de mantenimiento y así puedan gestionar con éxito el sector de mantenimiento.

Segmentación del Mercado Mundial de Mantenimiento de Vehículos:

En función del tipo de vehículo, el mercado se divide en:

- Vehículos de Pasajeros
- Vehículos Comerciales
- Vehículos de dos Ruedas

En base al tipo de componente, el mercado se segmenta en:

- Neumáticos
- Asientos
- Baterías
- Otros

Según el tipo de servicio, el mercado se segrega en:

- Mecánico
- Exterior y Estructural
- Eléctrico y Electrónico
- Otros

Entre los tipos de mantenimiento que existen, algunos de los más utilizados y relevantes que pueden ayudar a comprender mejor cómo el mantenimiento es esencial para el éxito de cualquier negocio:

Mantenimiento General: Nace del criterio de preservación de todos aquellos bienes que constituyen patrimonio o elementos de desgaste en la organización. Requiere en su fase práctica un plan lógico que tienda a minimizar aquellos factores que reducen su vida útil. Entre las tareas que se pueden realizar en este tipo de mantenimiento encontramos los ajustes, limpiezas y lubricaciones.

Mantenimiento Preventivo: es el destinado a la conservación de equipos o sistemas integrales de los vehículos, mediante la realización de revisión y reparación que garanticen su buen funcionamiento y fiabilidad. El mismo se realiza en equipos o vehículos en condiciones de funcionamiento. El primer objetivo del mantenimiento es evitar o mitigar las consecuencias de las fallas del vehículo, logrando prevenir las incidencias antes de que estas ocurran. Las actividades de mantenimiento preventivo pueden incluir acciones como cambio de piezas desgastadas, cambio de aceites y lubricantes etc.

Mantenimiento Correctivo: es aquel que corrige los defectos observados en equipos o sistemas integrales de los vehículos, consiste en localizar averías o defectos y corregirlos o repararlos. Se realiza luego de ocurrida una falla o avería en el equipo, sistema o carrocería del vehículo que por su naturaleza no pueden planificarse en el tiempo, presenta costos de reparación y repuestos no presupuestados, pues implica el cambio de algunas piezas del vehículo en caso de ser necesario.

Mantenimiento Predictivo: en el mantenimiento predictivo se utiliza la estrategia de monitoreo constante mediante, por ejemplo, análisis de vibraciones, ultrasonido, inspecciones, voltaje, corriente eléctrica, entre otros factores. Con esta técnica es posible anticipar defectos y detectar cualquier funcionamiento anómalo antes de que se produzca una falla de los sistemas integrales no programada. Está un paso por delante de la prevención. Las tecnologías de la Industria 4.0 se pueden aplicar al mantenimiento predictivo.

Mantenimiento Productivo Total: es una metodología utilizada en la industria con el objetivo de optimizar los procesos con el objetivo de cero fallas y defectos. Es de origen japonés y su aplicación involucra a diversos sectores de la empresa. Su aplicación, además de los beneficios en productividad y confiabilidad, desarrolla a los trabajadores para que sean más autónomos y tengan más conocimiento de la máquina. Es la cultura de “yo cuido mi máquina” que se aplica de hecho en la industria. Tiene ocho pilares y cubre varios sectores dentro de la industria.

Ingeniería de mantenimiento: Es el área de la ingeniería direccionada a diseñar mejoras en la maquinaria y así obtener un aumento de la confiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad de los equipos.

Mientras que el mantenimiento correctivo es toda acción que se realiza por parte de un servicio técnico, para reparar las partes afectadas por el desgaste o uso del carro, y que son importantes para el funcionamiento del mismo y su desempeño en la vía. El mantenimiento preventivo garantizará la

vida útil del automotor, evitará tener accidentes de tránsito, o tener problemas mecánicos que impliquen quedarse varado.

Además, ahorra en costos, debido a que puedes evitar un daño mayor en el mantenimiento correctivo si lo evitas con el mantenimiento preventivo.

1.2. ASPECTOS ECONÓMICOS

La actividad económica de los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo y suministro de autopartes se enmarcada en el sector terciario de la economía, conformado por los subsectores de servicios y comercio. Sector caracterizado por generar una serie de actividades como son las de comercio, transporte, comunicaciones, servicios sociales, y las relacionadas con el mantenimiento y reparación de otros tipos de maquinaria.

El costo de mantener un vehículo en Colombia ha experimentado un notable aumento, impulsado principalmente por los servicios de taller en lugar del precio de los repuestos. La evolución tecnológica de los automóviles modernos exige técnicos altamente capacitados y equipos de diagnóstico sofisticados, elevando los gastos operativos de los centros automotrices. Consecuentemente, los propietarios asumen una mayor carga financiera al realizar revisiones de rutina o reparaciones complejas, reflejando un cambio estructural en la dinámica del mercado.

Mantenimiento de Vehículos: análisis y cifras

Según el diario El Espectador, el segmento de partes y piezas registró un incremento anual del 4,6% durante el primer mes del año, superando el 4,0 % reportado en el periodo anterior, aunque manteniéndose por debajo de la inflación nacional del 5,4 %. Al desagregar los datos suministrados por la Asociación del Sector Motriz y sus Partes (Asopartes), las labores de mantenimiento y reparación lideran las alzas con una variación del 7,5 %. Paralelamente, los productos para limpieza vehicular y los trabajos de latonería y pintura experimentaron aumentos del 5,8 % y 5,3 %, respectivamente, presionando el presupuesto de los conductores frente a un panorama de crecientes exigencias técnicas.

En contraste con las labores especializadas, algunas categorías de autopartes mostraron un comportamiento moderado e incluso reducciones en sus tarifas. Renglones como las llantas y rines presentaron una caída del -0,6 %, mientras otras piezas de recambio disminuyeron un -0,3 %. De igual forma, el cambio de aceite y los fluidos complementarios registraron variaciones del 3,4 % y 1,7 %, situándose por debajo del índice general de precios. Frente a tal escenario, el gremio autopartista enfatiza la urgencia de fortalecer la capacitación del personal y avanzar en la formalización del sector para garantizar un soporte adecuado al parque automotor.

Según cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el sector de mantenimiento a vehículos en el país cerró el 2025 con 393.483 ocupados, que representó el 1,7% del empleo total. Con respecto al 2024, el nivel de empleo tuvo un crecimiento del 2,8%, de modo que el sector tuvo un dinamismo mayor al de la economía agregada, donde el empleo apenas aumentó en 1,4%.

Sin embargo, esta actividad económica se caracteriza por generar empleo de baja calidad. Por ejemplo, la tasa de informalidad, aproximada a través de la proporción de ocupados que no cotizan a pensión respecto al total, fue del 84,3% en 2025. Por otro lado, al analizar el porcentaje de ocupados afiliados a caja de compensación familiar (CCF) fue de 10,8%.

Las proyecciones sitúan el crecimiento mundial en 3,1% en 2025 y en 3,2% en 2026, lo que supone que las previsiones para 2026 son 0,2 puntos porcentuales superiores a las de la edición de octubre de 2025 de Perspectivas de la economía mundial (informe WEO); esto se debe a una resiliencia mayor de lo esperado en Estados Unidos y en varias economías de mercados emergentes y en desarrollo importantes, así como al estímulo fiscal en China. De todos modos, las previsiones para 2025–26 son inferiores al promedio histórico de 3,8% (2000–19), ante las elevadas tasas de interés de política monetaria para combatir la inflación, el repliegue del apoyo fiscal en un entorno de fuerte endeudamiento que frena la actividad económica y el bajo crecimiento de la productividad subyacente. La inflación está disminuyendo más rápidamente de lo previsto en la mayoría de las regiones, mientras se disipan los problemas en el lado de la oferta y se aplica una política monetaria restrictiva. Se prevé que el nivel general de inflación a escala mundial descienda a 5,8% en 2024 y a 4,4% en 2025, lo que supone una revisión a la baja del pronóstico para 2026.

Ante la desinflación y el crecimiento firme, la probabilidad de que se produzca un aterrizaje brusco ha remitido, y los riesgos para el crecimiento mundial están en general equilibrados. Por el lado positivo, una desinflación más rápida podría dar lugar a una mayor distensión de las condiciones financieras. Un mayor dinamismo de las reformas estructurales podría impulsar la productividad y dar lugar a efectos secundarios transfronterizos positivos. Por el lado negativo, las nuevas escaladas de los precios de las materias primas a causa de los shocks geopolíticos —como son los continuos ataques en el mar Rojo— y las perturbaciones de la oferta, o una mayor persistencia de la inflación subyacente, podrían prolongar las condiciones monetarias restrictivas.

La industria automotriz en Colombia continúa trabajando en el fortalecimiento del sector y el desarrollo de nuevas estrategias que permitan un mejor posicionamiento en el mercado a través de mayor valor agregado, y está comprometida en consolidar a Colombia como país productor y exportador de vehículos y de autopartes, con los mejores estándares tecnológicos y de seguridad en el mercado nacional y regional.

El sector automotor es reconocido a nivel mundial como un sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la actividad industrial.

Sus permanentes aportes a la innovación y transferencia de tecnología, sus elevados estándares de calidad, sus constantes mejoras en procesos de manufactura y cadena logística, sus encadenamientos productivos en múltiples sectores con estándares globales con transferencia de tecnología a Colombia (químico, metalmecánica, eléctrico, electrónico, textil, plásticos, vidrios, cauchos y tecnologías de la información, entre otros) y su generación.

Actualmente, el crecimiento progresivo del parque automotor en Colombia, y específicamente en ciudades como Pereira (Risaralda), requiere de una oferta amplia para prestar el servicio de asistencia técnica para motos, pues alrededor del 50% de los vehículos matriculados son motocicletas en la ciudad, y para los compradores de este tipo de vehículos es insuficiente la oferta de empresas que presten estos servicios.

En las ciudades de Pereira y Dosquebradas existen un gran número de empresas o establecimientos de comercio que ofrecen los servicios para el mantenimiento preventivo y correctivos de vehículos y venta de autopartes, con una amplia trayectoria en términos de personal y capacidad técnica para el cumplimiento de las exigencias técnicas exigidas por el Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial del SENA para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de su parque automotor. Lo que indica que hay pluralidad de oferentes que potencialmente podrían participar en el proceso de selección bajo la modalidad de mínima cuantía.

SECTOR PERTENECIENTE AL OBJETO CONTRACTUAL

SECTOR ECONÓMICO
Sector terciario o de servicios
Servicios profesionales

Los cuatro sectores de la producción también llamados sectores de ocupación que a su vez pueden subdividirse en sectores parciales por actividad entre ellos se encuentran:

Sector Primario: Se obtiene a través de procesos directamente de la naturaleza, materias primas, etc., está formado por las actividades económicas relacionadas con la transformación de los recursos naturales en productos primarios no elaborados. Las principales actividades del sector primario son la agricultura, la ganadería, la caza, la pesca, explotación forestal y la minería. Usualmente, los productos primarios son utilizados como materia prima en las producciones industriales, entre ellos podemos encontrar: Sector ganadero, sector pesquero, sector minero.

Sector Secundario: Es el que transforma materias primas en productos terminados o semielaborados. Es el sector de la economía que transforma la materia prima, que es extraída o producida por el sector primario, en productos de consumo o en bienes de equipo, es decir, productos que serán utilizados en otros ámbitos del sector secundario, entre ellos podemos encontrar: Sector industrial, sector energético, sector minero (se considera también parte del sector secundario porque a partir de la minería se pueden crear distintos productos), sector de la construcción.

Sector Terciario: También es considerado como sector de servicios ya que no produce bienes, sino servicios, es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población. Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se lo considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad

económica: la distribución y el consumo, entre ellos podemos encontrar: Sector transportes, sector comunicaciones, sector comercial, sector turístico, sector sanitario, sector educativo, sector financiero.

Sector Cuaternario: Produce servicios altamente intelectuales tales como investigación, desarrollo, innovación e información. Al igual que los sectores primarios, secundario y terciario, el sector cuaternario es una parte de la economía cuya característica es estar basado en el conocimiento e incluir servicios tales como la generación e intercambio de información, tecnología, educación, investigación y desarrollo, planificación financiera y otros servicios o actividades principalmente intelectual. El término se ha utilizado asimismo para describir a los medios de comunicación, la cultura y el gobierno. Puede ser clave en el desarrollo de una mejor juventud ya que incluye también la educación.

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

El sector servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No se compran bienes materiales de forma directa, sino actividades que se ofrecen para satisfacer las necesidades de las personas u organizaciones. Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se le considera un sector de la producción, su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: la distribución y el consumo. El predominio del sector terciario frente a los otros dos en las economías más desarrolladas del mundo permite hablar del proceso de tercerización. Los países tienden a seguir una progresión en el desarrollo lo cual los lleva a tener una producción intensiva en las actividades primarias, como la agricultura y la minería, a desarrollar la industria manufacturera, como la producción de automóviles o textiles, para luego llegar a una economía con una estructura basada en los servicios. Actualmente el sector terciario es uno de los sectores más competitivos a nivel mundial gracias a la dramática reducción de los costos de comunicación.

Boletín técnico PIB 2026

El Boletín Técnico del DANE para el año 2026 presenta indicadores clave sobre el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia. En febrero de 2026, el PIB creció 2,6% en comparación con el año anterior, con contribuciones significativas a este crecimiento en actividades como comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas, transporte y almacenamiento, y alojamiento y servicios de comida.

La administración pública y defensa, educación, y actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales también contribuyeron con crecimientos de 4,5% y 4,6%, respectivamente.

En el cuarto trimestre de 2025^{pr}, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024^{p}. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

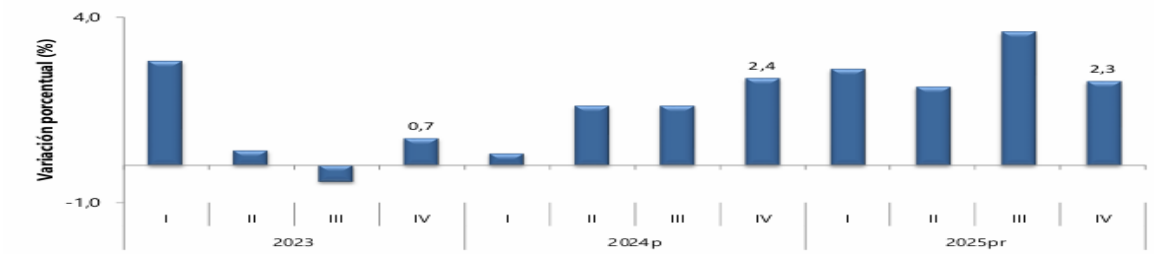
DANE

Boletín técnico

Bogotá D.C. 16 de febrero de 2026

Producto Interno Bruto (PIB)
IV trimestre 2025 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2023-I / 2025[Pr]-IV



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[Pr]preliminar
[p]provisional

Producto Interno Bruto (PIB) series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

PIB desde el enfoque de la producción

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p (ver tabla 1); las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Resultados mensuales (marzo 2026 / febrero 2026)

Variación y contribución mensual por grupos de costos

En marzo de 2026, la variación mensual del ICTC fue 0,17%, en comparación con febrero de 2026. Los grupos Costos fijos y peajes (0,40%) y Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,37%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Combustibles (-0,09%) e Insumos (-0,11%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 1. Variación y contribución mensual
Según grupos de costos
Marzo 2025 – 2026

Grupos de costos	Peso %	2026 Variación %	2026 Contribución Puntos Porcentuales	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**-0,09**	**-0,03**	0,23	0,09
Insumos	9,79	**-0,11**	**-0,01**	0,14	0,01
Costos fijos y peajes	45,19	**0,40**	**0,19**	0,35	0,16
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**0,37**	**0,02**	0,75	0,04
Total	**100,00**	**0,17**	**0,17**	**0,30**	**0,30**

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

El mayor aporte a la variación mensual del ICTC (0,17%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual sumó 0,19 puntos porcentuales.

Variación y contribución mensual por clases de costos

Por clases de costos, al comparar marzo 2026 con febrero de 2026, las clases más relevantes a la

hora de explicar el comportamiento de la variación mensual fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (0,56%), Costo del vehículo y su apalancamiento (0,74%) y Servicios de estación (0,54%).

Tabla 2. Variación y contribución mensual
Según las principales clases de costos
Marzo 2026

Clases de Costos	Variación Mensual %	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	0,56	0,11
Costo del vehículo y su apalancamiento	0,74	0,08
Servicios de estación	0,54	0,01
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	0,36	0,00
Parqueadero	0,47	0,00
Seguros	0,10	0,00
Latonería y pintura	0,92	0,00
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	0,49	0,00
Partes y piezas utilizadas en la suspensión	1,11	0,00
Partes y piezas utilizadas en el motor	0,42	0,00

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Resultados año corrido (marzo 2026 / diciembre 2025)

Variación y contribución año corrido por grupos de costos

En marzo de 2026, en comparación con diciembre 2025, el ICTC registró una variación de 4,62%. El grupo Costos fijos y peajes (8,19%) presentó la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,84%), Combustibles (1,57%) e Insumos (0,60%), presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTC Variación y contribución año corrido
Según grupos de costos
Marzo 2025 – 2026

Grupos de costos	Peso %	2026 Variación %	2026 Contribución Puntos Porcentuales	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**1,57**	**0,60**	2,17	0,83
Insumos	9,79	**0,60**	**0,06**	0,92	0,10
Costos fijos y peajes	45,19	**8,19**	**3,82**	4,76	2,21
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**2,84**	**0,14**	2,80	0,14
Total	**100,00**	**4,62**	**4,62**	**3,27**	**3,27**

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

El mayor aporte a la variación año corrido del ICTC (4,62%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual sumó 3,82 puntos porcentuales.

Variación y contribución año corrido por clases de costos

Por clases de costos, los principales aportes positivos a la variación año corrido fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (13,88%), Peajes (5,95%) y Combustibles (1,57%).

Tabla 4. ICTC Variación y contribución año corrido
Según las principales clases de costos
Marzo 2026

Clases de Costos	Variación Año Corrido %	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	13,88	2,56
Peajes	5,95	0,83
Combustibles	1,57	0,60
Costo del vehículo y su apalancamiento	2,76	0,30
Seguros	3,54	0,10
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	4,67	0,06
Servicios de estación	4,28	0,06
Parqueadero	6,08	0,04
Impuestos y revisiones	5,77	0,03
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	4,26	0,02

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Resultados anuales (marzo 2026 / marzo 2025)

Variación y contribución anual por grupos de costos

En marzo de 2026, el ICTC presentó una variación anual de 5,75% en comparación con marzo 2025. El grupo Costos fijos y peajes (8,27%) presentó la única variación por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Combustibles (4,24%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (4,01%) e Insumos (0,62%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 5. ICTC Variación y contribución anual
Según grupos de costos
Marzo 2025 – 2026

Grupos de costos	Peso %	2026		2025	
		Variación %	Contribución Puntos Porcentuales	Variación %	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	40,20	**4,24**	**1,59**	13,57	4,86
Insumos	9,79	**0,62**	**0,06**	0,64	0,07
Costos fijos y peajes	45,19	**8,27**	**3,90**	6,67	3,19
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81	**4,01**	**0,19**	3,57	0,18
Total	**100,00**	**5,75**	**5,75**	**8,31**	**8,31**

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

El mayor aporte a la variación anual del ICTC (5,75%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual sumó 3,90 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual por clases de costos

Por clases de costos, los principales aportes positivos a la variación anual fueron: Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (16,16%), Combustibles (4,24%) y Peajes (7,40%).

Tabla 6. ICTC Variación y contribución anual
Según las principales clases de costos
Marzo 2026

Clases de Costos	Variación Anual %	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	16,16	2,95
Combustibles	4,24	1,59
Peajes	7,40	1,03
Seguros	8,79	0,25
Servicios de estación	8,12	0,11
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	6,75	0,09
Parqueadero	9,85	0,07
Impuestos y revisiones	5,72	0,03
Lubricantes	1,25	0,03
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	5,99	0,02

Fuente: DANE, ICTC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Boletín técnico DANE
Encuesta Mensual de Comercio (EMC)
Febrero 2026

Resultados Encuesta Mensual de Comercio – EMC

Evolución de las principales variables para el total nacional

En febrero de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 10,9% y el personal ocupado creció 1,8% en relación con el mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 13,7%.

Tabla 1. Variación porcentual anual, año corrido y doce meses P
Total nacional
Febrero 2026

Indicador	Variación anual Febrero 2026 / febrero 2025	Variación año corrido Enero - febrero 2026 / enero - febrero 2025	Variación doce meses Marzo 2025 - febrero 2026 / marzo 2024 - febrero 2025
Total ventas reales del comercio al por menor y vehículos	10,9	9,3	11,6
Total ventas reales del comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	13,7	12,3	14,3
Total ventas reales del comercio al por menor sin vehículos automotores ni motocicletas **	8,0	6,8	8,8
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles	13,7	12,3	14,3
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles ni vehículos	10,7	9,7	11,4
Total Personal ocupado	1,8	1,9	1,1

Fuente: DANE – EMC

Grupos de mercancías

Ventas Reales Variación anual Febrero 2026 / febrero 2025

En febrero de 2026, las ventas del comercio minorista aumentaron 10,9% frente a las registradas en el mismo mes de 2025. Dieciocho líneas de mercancía registraron variaciones positivas en sus ventas reales, mientras que una (1) línea de mercancía registró variación negativa.

Las mayores contribuciones positivas a la variación anual, se presentaron en las líneas de Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares, Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico y Otros vehículos automotores y motocicletas, aportando en conjunto 6,7 puntos porcentuales a la variación total del comercio minorista.

Tabla 2. Variación porcentual y contribución de las ventas reales del comercio minorista según grupos de mercancías.
Total nacional
Febrero 2026 / febrero 2025 P

	Febrero 2026 / febrero 2025	
Líneas de mercancías	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**10,9**	**10,9**
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	26,6	2,6
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	39,2	2,4
Otros vehículos automotores y motocicletas***	21,7	1,7
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	39,7	0,8
Electrodomésticos, muebles para el hogar	19,3	0,7
Alimentos (víveres en general)	4,0	0,7
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	6,5	0,4
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	8,4	0,4
Artículos y utensilios de uso doméstico	18,8	0,3
Productos para el aseo del hogar	10,9	0,3
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente*	4,7	0,2
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	4,0	0,1
Bebidas no alcohólicas	11,4	0,1
Prendas de vestir y textiles	2,7	0,1
Productos farmacéuticos y medicinales	4,1	0,1
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	3,7	0,1
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	2,4	0,0
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	3,0	0,0
Combustibles para vehículos automotores	-0,8	-0,2

Fuente: DANE - EMC.

Variación año corrido Enero – febrero 2026 / enero – febrero 2025

En el periodo de enero a febrero de 2026 en comparación con el mismo periodo de 2025, las mayores contribuciones positivas a las ventas se presentaron en las empresas dedicadas al comercio de Vehículos automotores nuevos con una variación de 18,8%, y las empresas dedicadas a la venta de productos no especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco con una variación de 29,6%, aportando en conjunto 6,1 puntos porcentuales.

Tabla 5. Variación porcentual y contribución año corrido de las ventas reales del comercio minorista según actividad económica
Total nacional
Enero – febrero 2026 / enero – febrero 2025[P]

Actividades económicas	Enero - febrero 2026 / enero - febrero 2025 Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**9,3**	**9,3**
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**12,3**	
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	6,4	1,9
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	29,6	2,7
4511. Vehículos automotores nuevos	18,8	3,4
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	32,7	0,6
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	5,7	0,4
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	30,3	0,4
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	5,1	0,2
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	5,8	0,2
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	12,0	0,1
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	3,3	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-4,1	0,0
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	-0,8	0,0
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	-2,9	-0,6

Fuente: DANE – EMC
P: provisional
PP: puntos porcentuales

Existe una mejora en la cobertura de la operación estadística en lo correspondiente a la información nacional y departamental del comercio al por menor y de vehículos y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios, al ampliar el parámetro de las empresas que hacen parte de la medición. Anteriormente se incluían las empresas con 20 o más personas ocupadas o con ingresos anuales mayores o iguales a $2.818 millones de pesos de 2011. La nueva versión de la operación estadística amplia este parámetro a las empresas con 10 o más personas ocupadas o con ingresos anuales mayores o iguales a $1.700 millones de pesos de 2017.

- Con el fin de ampliar el alcance de la medición de la división 45 (comercio de vehículos y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios), se divulga la información de vehículos en dos líneas de mercancía, así:

➢ Línea de Vehículos automotores y motocicletas principalmente para uso de los hogares, la cual incluye la venta de automóviles particulares, camperos, camionetas, motocicletas y similares nuevos y de vehículos usados realizadas en concesionarios.

➢ Línea de Vehículos automotores y motocicletas principalmente para formación bruta de capital, incluye la venta de flotillas o vehículos de cualquier tipo realizadas a través de licitaciones, las ventas a otros concesionarios y la venta de vehículos de transporte público, transporte de carga y otros tipos de vehículos como ambulancias, carros de bomberos, barredoras, etc. Esta línea de mercancía surge por primera vez en la encuesta mensual.

Índice de Precios al Consumidor (IPC) Febrero 2026

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) publicó el 12 de marzo el Boletín Técnico sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) correspondiente a febrero de 2026.

El IPC es un indicador importante que mide las variaciones en los precios de los bienes y servicios que compran los hogares. Ayuda a controlar la inflación y ofrece información sobre las tendencias económicas que afectan a los consumidores.

Según DANE, el IPC mostró una variación del 1.08% en febrero con respecto a enero de 2026. Cinco sectores registraron incrementos superiores a la media nacional: Educación (5.64%), Restaurantes y hoteles (1.38%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1.30%), Mobiliario, artículos para el hogar y mantenimiento rutinario (1.23%) y Bebidas alcohólicas y tabaco (1.14%). Otras categorías, como Transporte, Salud, Ropa y calzado, Vivienda, Ocio y Comunicación, registraron incrementos menores.

https://latinbusinessdaily.com/es/dane-releases-consumer-price-index-bulletin-for-february-2026/

RESULTADOS DEL MES DE FEBRERO 2026

Comportamiento de la variación mensual del IPC según divisiones y subclases

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de febrero de 2026, el IPC registró una variación de 1,08% en comparación con enero de 2026, cinco divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (1,08%): Educación (5,64%), Restaurantes y hoteles (1,38%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,30%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (1,23%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (1,14%). Por debajo se ubicaron: Transporte (1,07%), Bienes y servicios diversos (1,02%), Salud (0,94%), Prendas de vestir y calzado (0,70%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,45%), Recreación y cultura (0,08%) y por último, Información y comunicación (0,01%).

DANE

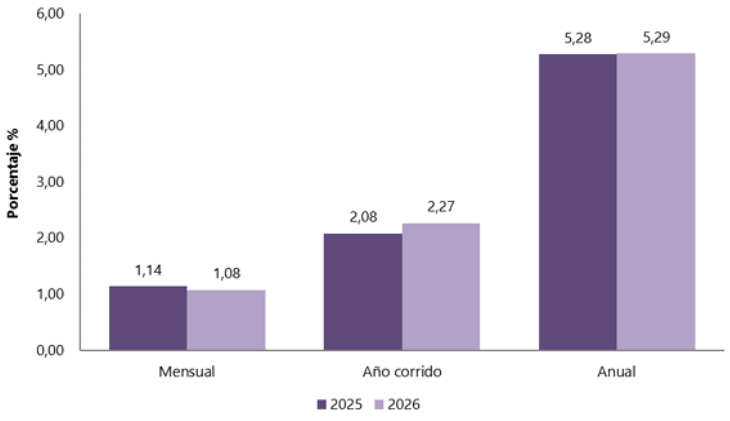
Boletín técnico

Bogotá, 6 de marzo de 2026

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Febrero 2026

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Febrero 2025 - 2026



Fuente: DANE, IPC.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En marzo de 2026 en comparación con febrero de 2026, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: frutas frescas (8,66%), electricidad (2,78%), servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet (3,15%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (0,93%), arriendo imputado (0,48%), arriendo efectivo (0,48%), tomate (13,58%), transporte urbano (0,64%), recogida de basuras (5,08%) y carne de res y derivados (0,97%). Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: combustibles para vehículos (-2,83%), whisky, ron, brandy, vodka, ginebra, coñac, tequila, cremas de licor y aperitivos (-2,42%), hortalizas y legumbres frescas (-1,59%), arroz (-0,81%) y dulces, confites, caramelos, bombones, chocolatinas, chicles, masmelos, cocadas para consumo en el hogar (-4,89%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Marzo 2026

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Frutas frescas	8,66	0,11
Electricidad	2,78	0,09
Servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet	3,15	0,08
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,93	0,07
Arriendo imputado	0,48	0,06
Arriendo efectivo	0,48	0,04
Tomate	13,58	0,03
Transporte urbano	0,64	0,03
Recogida de basuras	5,08	0,03
Carne de res y derivados	0,97	0,02

Fuente: DANE, IPC.
Nota**:** La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

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

En lo corrido del año, (enero - marzo), cinco divisiones de bienes y servicios se ubicaron por encima del promedio nacional (3,07%): Educación (5,82%), Restaurantes y hoteles (5,26%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (4,29%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,67%) y por último, Salud (3,25%). El resto de las divisiones se ubicaron por debajo del promedio: Información y comunicación (3,03%), Transporte (3,01%), Bienes y servicios diversos (2,79%), Bebidas alcohólicas y tabaco (2,57%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (1,54%), Recreación y cultura (1,47%) y por último, Prendas de vestir y calzado (1,06%).

Cuadro 3. IPC Variación y contribución año corrido
Según divisiones de gasto
Marzo 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Educación	4,41	5,65	0,23	5,82	0,24
Restaurantes y hoteles	9,43	3,33	0,37	5,26	0,60
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,11	0,58	4,29	0,80
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	1,78	0,07	3,67	0,15
Salud	1,71	2,61	0,04	3,25	0,06
TOTAL	100,00	2,62	2,62	3,07	3,07
Información y comunicación	4,33	-0,42	-0,01	3,03	0,08
Transporte	12,93	3,74	0,50	3,01	0,40
Bienes y servicios diversos	5,36	1,71	0,09	2,79	0,15
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	2,20	0,04	2,57	0,04
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	2,12	0,66	1,54	0,48
Recreación y cultura	3,79	0,94	0,03	1,47	0,05
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,58	0,02	1,06	0,03

Fuente: DANE, IPC.

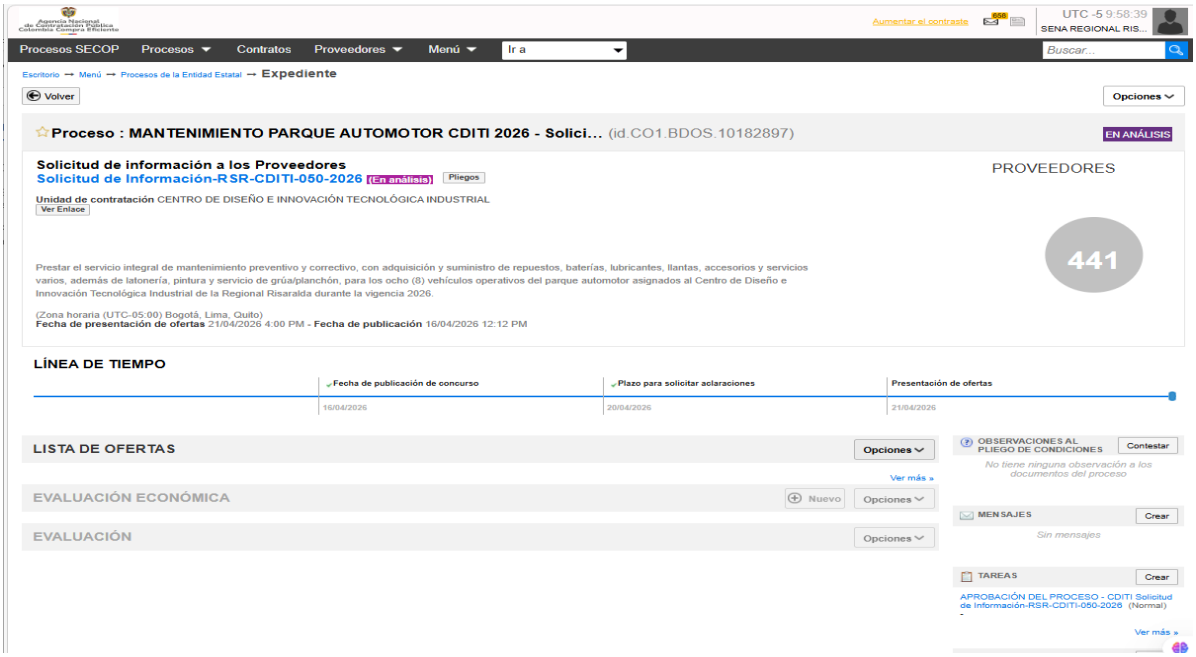
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Los mayores aportes a la variación en lo corrido del año (enero - marzo), se ubicaron en las divisiones de Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 2,52 puntos porcentuales a la variación total.

1.2.1 ANALISIS DEL MERCADO ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.

De conformidad con el numeral 4 del Artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015 y el manual de contratación administrativa, sobre los lineamientos para la elaboración de estudios previos y análisis del sector, se publicó en el portal transaccional SECOP II https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10213514&isFromPublicArea=True&isModal=False, **Solicitud de Información-RSR-CDITI-050-2026**, el cual fue publicado desde el 16 de Abril de 2026 al 21 de Abril de 2026 hasta las 05:00 pm, sin embargo NO se recibieron cotizaciones en la plataforma del SECOP II:

(Adjunto pantallazo de la plataforma SECOP II)



Además de solicitar cotización a las empresas del sector relacionado con el objeto a contratar, de conformidad con el Manual de contratación administrativa el área que presenta la necesidad solicita cotizaciones a posibles oferentes, sin embargo a la fecha y hora establecida para recepción de información de proveedores, NO se recibieron cotizaciones mediante la plataforma SECOP II, el área que presenta la necesidad aporta dos (2) cotizaciones mediante correo electrónico; que teniendo en cuenta la necesidad de la entidad y el presupuesto disponible el área técnica revisa actividades a desarrollar, verifican y analizan los precios; para lo cual determinan precios unitarios estimados y además se toma la determinación de realizar por la modalidad de monto agotable, debido a que el análisis arroja un valor total superior al presupuesto establecido.

La forma de adjudicación será “contrato a monto agotable con precios unitarios fijos para cada ítem”; por lo cual el SENA solicitará durante la ejecución del contrato las cantidades de los diferentes mantenimientos según los requerimientos institucionales hasta agotar el saldo.

Teniendo presente el presupuesto disponible y la situación actúa del parque automotor del Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial, se estima el valor total del proceso en **NOVENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS VEINTICINCO MIL NOVENTA Y OCHO PESOS ($99.625.098,00) M/CTE**

Ver Anexo 1: estudio de mercado. *El cual hace parte integral del procedimiento de planeación y documentos previos del proceso de selección.*

1.3. ASPECTOS TÉCNICOS

Clasificación de los vehículos del SENA

Para efectos de su uso y administración según el servicio para el cual sean designados, los vehículos del parque automotor del SENA se clasifican de la siguiente manera:

Según el servicio para el cual se designan:

a) **Vehículos de asignación permanente:** son aquellos vehículos asignados a los servidores públicos de que trata el artículo 4 del Decreto 2445 de 2000.
Nota: los vehículos asignados a la Dirección General para el transporte de Directivos, cuando estos se encuentren en comisión (Sin el uso del vehículo asignado), en período de vacaciones o licencia; quedan disponibles a la atención de necesidades de las demás áreas que lo requieran en el pool de transporte o a la administración de servicios de transporte.

b) **Vehículos de apoyo operativo:** son aquellos destinados para la atención de necesidades de servicio de las Regionales, Centros de Formación y demás dependencias de la Entidad, administrados a través del pool de transporte, o los administradores de los servicios de transporte de cada una de las Regionales y Cetros de Formación del SENA.
Nota: Los vehículos del SENA no podrán ser conducidos por personas no autorizadas, ni utilizarse para fines diferentes a los requeridos para el cumplimiento de la misión institucional o de apoyo a la misma

Según su estado actual de uso:

- **Activos:** Son aquellos vehículos que actualmente se encuentran en servicio y transitan por vía pública
- **Inactivos:** Son aquellos vehículos que se encuentran físicamente en las distintas sedes del SENA, pero no se encuentran en funcionamiento no transitan por vía pública. Con estos vehículos se surtirá la venta o desintegración física, finiquitando el trámite con el traspaso a otra persona o la cancelación de la matrícula, según corresponda.
- **Material de Formación:** Son aquellos vehículos que se encuentran en los ambientes de formación, ya sea por haber sido donados, adquiridos o que se han dispuesto para servir como material de formación
Nota: Los vehículos de material de formación no deben estar matriculados, o en su defecto tener ante el organismo de tránsito respectivo y ante el RUNT la matrícula cancelada.

Mantenimiento del Parque Automotor del SENA:

Con el fin de establecer la hoja de vida de los vehículos activos, El SENA dispone de un Sistema de Información para el control del parque automotor del SENA CRM, en la cual se carga el registro de la hoja de vida por vehículos activos; en el cual se consigna la información específica y características propias de cada uno, con una foto de este.

Cada hoja de vida será actualizada conforme a la vigencia de sus documentos, con el fin de mantener al día las hojas de vida de los vehículos disponibles.

Control y seguimiento al mantenimiento: E control y seguimiento al mantenimiento del parque automotor será ejecutado por personal idóneo de la institución. Este control y seguimiento al mantenimiento se realizará cada determinado kilometraje, según especificaciones del manual del fabricante o cuando este lo requiera.

- **Mantenimientos Preventivos y correctivos:** El área responsable del parque automotor de la Dirección General, Regional y Centro de Formación Profesional, definirá las necesidades de los mantenimientos de su parque automotor
- **Registro de los mantenimientos:** El responsable del parque automotor deberá actualizar en el aplicativo CRM los mantenimientos realizados y los trabajos efectuados a cada uno de los vehículos, teniendo en cuenta la información suministrada por el supervisor, quien debe tener el control sobre el detalle de la ejecución del contrato y la información de manera consolidada del vehículo.

Por tratarse de un proceso de mínima cuantía se sujetará a lo contemplado en el artículo 2 del Decreto 1860 de 2021 y las demás disposiciones legales que reglamentan la materia. Se contratará mediante una invitación pública en la modalidad de una mínima cuantía, teniendo en cuenta como factor de selección además de los requisitos habilitantes, el menor precio de las propuestas, siempre que cumplan con las especificaciones técnicas.

Es de vital importancia dar cumplimiento del programa de servicio de mantenimiento es el consejo que más subrayan los fabricantes de carros en sus manuales de usuario. Se trata de entender que así garantizas la conservación y buen funcionamiento de tu carro y alargas la vida útil de uno de tus bienes más preciados.
Con el tiempo y el uso es previsible que las piezas del carro se desgasten en mayor o menor medida, pero si se envía con regularidad a servicios de mantenimiento se puede anticipar y evitar o corregir incidencias mayores.

BENEFICIOS DEL MANTENIMIENTO:

- **Reducción de costos:** aunque en un primer momento puede trastocar tu presupuesto, es más barato en el mediano y largo plazo, que tener que realizar una reparación inesperada y de mayor envergadura de forma urgente.

- **Menor tiempo de inactividad:** que tu carro esté más tiempo en la vía y menos en el taller (o esperando que puedas asumir un presupuesto mayor de reparación). La inactividad también puede dañar tu carro y esto aplica para los vehículos de uso particular y más aún para los vehículos de flota de servicios, donde la rentabilidad es crucial.

- **Ahorro de combustible y lubricantes:** al cumplir con el programa de mantenimiento, el automóvil funciona en su máximo nivel de eficiencia y se evitan los costos extras en combustible y lubricantes por aumento en el consumo debido a los posibles deterioros de las partes vitales.

Las características, condiciones y especificaciones técnicas, están determinadas en los estudios y documentos previos del proceso.

En el análisis realizado de oferta y demanda se evidencia que existe en el mercado local y nacional proveedores que cumplen con la capacidad técnica, operativa y financiera, que pueden desarrollar las actividades para prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, incluido mano de obra, reparación y suministro de repuestos originales e insumos requeridos, para los vehículos asignados al Centro de Diseño e Innovación tecnológica Industrial del Sena regional Risaralda, en la vigencia 2026, en las condiciones de oportunidad, calidad y cantidad que la entidad requiere.

Por lo anterior, se recomienda a los posibles oferentes revisar, leer y analizar de manera integral todos los documentos del proceso y el pliego electrónico que se establezca en SECOP II, para que se presenten y garanticen el cumplimiento de las condiciones, especificaciones técnicas, experiencia y los requisitos habilitantes, conforme a las condiciones el proceso.

El proponente que resulte adjudicatario del proceso deberá cumplir con las especificaciones y condiciones técnicas establecidas en los estudios y documentos previos en su etapa precontractual y post contractual, además de las obligaciones inherentes a la ejecución y posterior liquidación del contrato en los casos que aplique.

1.4. ASPECTO AMBIENTAL

El servicio de mantenimiento de vehículos tiene una incidencia ambiental significativa debido a la generación de residuos peligrosos y la contaminación de los recursos naturales. Para mitigar estos efectos, es esencial implementar buenas prácticas ambientales que incluyan la gestión adecuada de residuos, el uso eficiente de recursos y la reducción de emisiones. Además, se deben seguir criterios ambientales específicos para asegurar un mantenimiento seguro y sostenible.

Se analiza el ciclo de vida de un automóvil, con la finalidad de detectar los impactos medioambientales que se producen en cada una de las etapas de este.

Los impactos y las consideraciones medioambientales que se derivan de la obtención y tratamiento de recursos naturales que sirven de entrada para el material del automóvil incluyen el consumo de recursos (material y energía). Además, se consumen grandes cantidades de energía en el calentamiento, enfriamiento/refrigeración, y producción de millones de toneladas de acero, aluminio, plástico y vidrio. Procesar estos materiales implica la utilización de una variedad de metales pesados, compuestos químicos tóxicos y disolventes clorados.

En la fase de fabricación, junto a las operaciones de pintado y recubrimiento, están las operaciones de fundición de metal, que son las principales operaciones donde se originan emisiones atmosféricas. Aproximadamente, el 56% de todas las emisiones son causadas por las operaciones de pintado y recubrimiento. La mayoría de las corrientes de residuos sólidos generadas en una planta de montaje de automóviles son lodos resultantes del tratamiento de aguas residuales,

residuos de aceite, basura de la planta, y desechos de componentes metálicos.
La fase de uso de un automóvil es responsable, aproximadamente, del 80% del consumo de energía primaria total del ciclo de vida de un automóvil. La mayoría de las emisiones 558 de CO2 y CO son liberadas durante el uso de este. La emisión de COV (compuestos orgánicos volátiles) durante el uso de un automóvil (p.e. gases de escape y evaporación de combustible) es mayor que la generada en cualquier otra etapa del ciclo de vida.

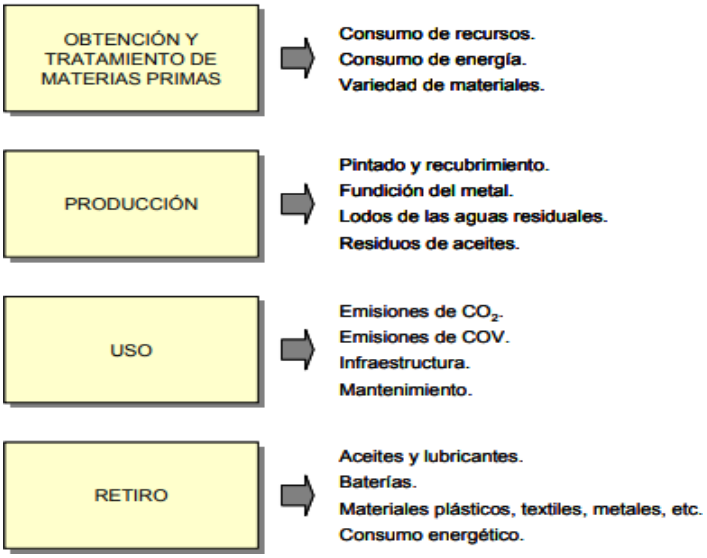
El segundo proceso que más contribuye a las emisiones de COV es el pintado de un automóvil, lo que ocurre no sólo durante su fabricación sino durante su reparación y mantenimiento.

Además, el consumo de recursos cuando un vehículo circula, la infraestructura necesaria (carreteras, autopistas, estacionamientos, estaciones de servicio, etc.) y las operaciones de mantenimiento y servicio, contribuyen significativamente a los efectos medioambientales del uso de un automóvil.

Los impactos ambientales en la etapa de retiro consisten en residuos generados durante diferentes procesos de desmantelamiento y eliminación de los vehículos desechados, así como del consumo de energía empleado en estas actividades. El impacto es fuertemente dependiente de la composición del material de los vehículos.

El hecho de que los materiales utilizados para fabricar un automóvil cambien constantemente, tanto en morfología como composición, dificulta el proceso de desmantelamiento y reciclado, a la vez que aparecen intereses contrapuestos. Sirva como ejemplo el siguiente: la sustitución de piezas metálicas por otras de un material más ligero, utilizando diferentes familias de polímeros plásticos, reduce el consumo de combustible y en consecuencia las emisiones atmosféricas, a la vez que dificulta los procesos de separación y clasificación de piezas, lo que hace más complejo el reciclado de estas.

Tabla 1: Impactos ambientales más importantes de cada etapa del ciclo de vida de un



automóvil.

A modo de resumen, la tabla 1 muestra que los principales impactos de un automóvil se producen en la extracción y procesamiento de las materias primas y en la fase de uso. Los impactos medioambientales creados por el conjunto de la infraestructura necesaria para mantener el transporte por carretera son considerables y muy visibles en el paisaje. Un análisis de este tipo debería guiar a los fabricantes de automóviles en la búsqueda de oportunidades de mejora medioambiental.

	Extracción y tratamiento de las materias primas			Fase de uso		Fin de vida
	Mat. Primas	Premontaje	Montaje	Conducción	Infraestructura	Disposición
Uso de energía y emisiones CO_2						
Uso de energía y emisiones CO_2						
Impacto del uso del suelo						
Residuos sólidos						
Agentes contaminantes del aire						
Contaminación por ruido						
Daño directo en seres humanos						

Elevado Imp. Ambiental | Moderado Imp. Ambiental | Bajo Imp. Ambiental

Los lavaderos de autos tradicionalmente han sido uno de los negocios que más gastan agua y mucha de ella no es utilizada nuevamente. Se calcula que alrededor de 70 litros a 90 litros del líquido se gastan cuando se lava un solo carro de manera tradicional, y entre 200 a 300 litros de agua por cada automóvil en los túneles de lavado.
Sin embargo, hoy en día, algunos lavaderos ofrecen lo que parecía imposible: dejar un vehículo limpio gastando entre uno y cinco litros de agua, y otros incluso sin utilizar una sola gota.



Las hidro lavadoras ecológicas, el shampoo biodegradable y la tecnología de microencapsulación son técnicas que cobran fuerza en algunos lavaderos que buscan aportar al medio ambiente reduciendo no solo el consumo de agua sino también las emisiones contaminantes.

Es el caso Knight Soluciones Ecológicas S.A.S, una empresa de Medellín que ofrece un servicio de lavado amigable con el medio ambiente, la compañía utiliza una tecnología de micro-encapsulación que encierra las partículas de mugre dentro de una microcápsula y permite retirarlo de una forma segura sin rayar el vehículo, al tiempo que lo brilla y lo protege.

Gasto energético y de materias primas: La premisa básica que debemos seguir es actuar de forma que ahorremos energía y materiales.

Reducir los consumos de energía.
• Desconectar la maquinaria cuando no se esté usando.
• Aprovechar al máximo la luz natural.
• No encender y apagar los tubos fluorescentes con frecuencia, ya que el mayor consumo se produce en el encendido.
• Seleccionar la maquinaria por criterios de eficiencia energética.

Reducir los consumos de agua.
• Reparar fugas o goteos en tuberías.
• No mantener innecesariamente grifos abiertos.
• No usar agua para labores de limpieza si no se dispone de separador de hidrocarburos. Reducir los consumos de materiales.
• No realizar los cambios de líquidos de los vehículos antes de lo necesario.
• Reutilizar los papeles usados para proteger zonas en labores de pintura.
• Usar las herramientas más duraderas y repararlas siempre que sea posible, antes de desecharlas. Usar los materiales menos contaminantes.
• Utilizar aceites lubricantes que no contengan aditivos peligrosos como metales pesados.
• Utilizar desengrasantes sin CFC.
• Utilizar pinturas al agua.
• Utilizar limpiadores no corrosivos.
• Utilizar detergentes biodegradables.

Gestión integral de residuos (Llantas, aceites, baterías):

El Contratista debe entregar el residuo de llantas a un sistema de recolección de gestión ambiental de llantas usadas. Las baterías deben entregarse a un plan pos-consumo aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. Los aceites usados deben ser entregados con un gestor que cuente con licencia ambiental. Así como la empresa que movilice los aceites debe contar con el registro de movilizador de aceites usados.





Otra premisa fundamental que debemos seguir es mantener el orden y la limpieza, para evitar accidentes y que los productos se queden obsoletos. Reducir la generación de residuos.

• Mantener en todo momento los productos en sus envases originales hasta su uso y mantener el etiquetado. Esto evita confusiones que pueden dar lugar a más residuos.

• Envases de papel y cartón, envases plásticos, envases de vidrio.

• Absorbente o serrín contaminado con productos peligrosos, envases que hayan contenido productos peligrosos. Emisiones de compuestos orgánicos volátiles de pinturas y disolventes.

• Evitar mantener abiertos varios recipientes de un mismo producto. Se deben abrir y acabar uno a uno para evitar que se deterioren o caduquen. Esto también evita que se conviertan en residuos y reduce el riesgo de derrames.

• Colocar cada producto en el sitio que tiene destinado. Esto evita posibles accidentes que pueden dar lugar a que los materiales queden inservibles y se conviertan en residuos.

• Usar primero los productos que estén más cercanos a su fecha de caducidad.

Evitar la contaminación del suelo y de las aguas.

• Mantener limpio el suelo del almacén.

• Retirar inmediatamente cualquier recipiente de producto que fugue y recoger el vertido lo antes posible. Lo prioritario es que no llegue el producto a la red de alcantarillado.

• Realizar todas las operaciones únicamente en las zonas permitidas para ello y donde se puedan recoger los vertidos.

• Utilizar sistemas de circuito cerrado para la limpieza de piezas.

• Evitar sobrellenados controlando el nivel del líquido.

• Evitar los goteos sobre el suelo de los conductos de bombas de trasvase y de equipos neumáticos de cambio de aceite.

• Colocar bandejas de recogida debajo de cualquier operación donde se puedan verter líquidos.

• Escurrir cualquier pieza contaminada con aceite, combustible o líquido de freno en el recipiente adecuado, evitando que se manche el suelo.

• Depositar los residuos peligrosos en el lugar destinado para ellos.

• Disponer de materiales para recoger cualquier derrame.

• No usar agua para limpiar aceites, líquidos de freno ni líquidos de transmisión, si no se dispone de separador de hidrocarburos.

• En las salidas del taller para realizar alguna reparación o remolque de vehículos, llevar recipientes por si fuera necesario vaciar algún circuito para evitar el vertido de los líquidos que contienen.

• Cuando se realicen trabajos fuera del taller, como el remolcado de un coche, llevar material absorbente.



Evitar la contaminación atmosférica.

• Minimizar el tiempo de puesta a punto de los motores de los vehículos.

• Evitar el venteo de los gases de los circuitos de refrigeración.

• Mantener correctamente cerrados todos los botes de pinturas, colas y disolventes. Éstos contienen unas sustancias denominadas compuestos orgánicos volátiles (COV´s) que se emiten a la atmósfera si no cerramos adecuadamente sus recipientes.

• Derrames de pinturas y disolventes.

• Emisiones de compuestos orgánicos volátiles de pinturas y disolventes, gases de soldadura.

• Ruido de compresores y otros equipos.

• Utilizar para la limpieza y recogida de restos de pintura y disolventes papeles que hayamos utilizado para proteger la zona de trabajo o las ropas a desechar.

• Evitar tener encendidos innecesariamente los equipos de soldadura.

• Evitar la fusión de sustancias plásticas que liberan sustancias nocivas.

• Usar los equipos de aireación forzada de las zonas y cabinas de pintado.

• Evitar el pulverizado del sobrante.

• Partículas y polvos metálicos contaminados con taladrinas, filtros de campanas de extracción, aerosoles, disolventes, decapantes, taladrinas, aceites lubricantes, absorbente contaminado con residuos peligrosos, envases que hayan contenido productos peligrosos, trapos y ropas manchados con productos peligrosos.

• Emisiones de humos metálicos, NO x , CO 2 y CO durante la soldadura, O 3 durante el oxicorte, escapes de gases de botellas.

Mecánica de vehículos

• Envases de papel y cartón, envases plásticos, envases de vidrio, chatarra, restos de piezas de plástico, recambios de vehículos no contaminados con productos peligrosos, restos de cables, herramientas inservibles, trapos y ropa que no estén contaminadas con productos peligrosos, neumáticos.

• Aceites, líquidos de frenos y de refrigeración, combustible, filtros de aceite y de combustible, pastillas de freno con amianto, transformadores y material contaminado con PCB´s, baterías y pilas, fluorescentes y lámparas de vapor de mercurio, absorbente o serrín contaminado con productos peligrosos, envases que hayan contenido productos peligrosos, trapos, mascarillas, ropa, papeles impregnados de productos peligrosos.

• Aceite, líquidos del circuito de frenos, líquidos de transmisión, líquidos de refrigeración, disolventes.

• Gases de combustión de motor, gases de circuitos de refrigeración. Ruido de equipos.

• Recoger cualquier resto de polvo metálico de lijado y eliminarlo junto con la lija usada como residuo peligroso.

• Realizar las operaciones de pintado en el sitio habilitado para ello, de tal forma que se evite que cualquier derrame pueda alcanzar el alcantarillado o el suelo.

• No verter por el desagüe aguas de aclarado de recipientes o herramientas, si no se dispone de separador de hidrocarburos.

Reducir la generación de residuos

• Conocer los medios de que se disponen para controlar los impactos ambientales.

• Utilizar la cantidad justa de absorbentes para recoger derrames.

• Utilizar la menor cantidad posible de jabones y elementos de limpieza como trapos o papeles.

• Tener cerca los recipientes necesarios donde recoger los residuos, de forma segregada para no mezclarlos.

• Tener material específico para la limpieza de materiales limpios, como por ejemplo cepillos y recogedores, que se utiliza de forma exclusiva para serrín sin contaminar.

• Realizar la limpieza de vehículos en el lugar habilitado para ello. Si no se dispone de ella, realizarla en una zona que disponga de separador de hidrocarburos.

• Utilizar los equipos de limpieza de herramientas y piezas.

• Reutilizar las aguas de limpieza, utilizando las aguas sucias para el primer aclarado de las piezas o herramientas.

• Utilizar la cantidad mínima necesaria de agua y detergentes.

• No verter por el desagüe ningún producto o residuo peligroso.

Manejo de residuos

Lo que debe tener en cuenta en el manejo de los residuos es que se debe conocer qué tipo de residuo es y cuál es el destino que se le debe dar dentro del sistema de gestión de residuos que tenga el taller.

• De los materiales manipulados habitualmente en un taller, son residuos peligrosos los que contienen alguna de las siguientes sustancias: metales pesados, hidrocarburos, disolventes orgánicos, polvo y fibras de asbesto y aceites usados minerales o sintéticos, incluyendo las mezclas agua-aceite y las emulsiones.

• Además se consideran residuos peligrosos las sustancias desechadas en cuyo envase figura alguno de los siguientes pictogramas:



• Conservar el etiquetado de todos los botes y latas que utilicemos hasta su deshecho.

• Utilizar los recipientes originales para contener los productos.

Gestionar adecuadamente los residuos peligrosos

• Si el taller genera menos de 10 toneladas de residuos peligrosos al año, inscribirse en el Registro de Pequeños Productores de su Comunidad Autónoma.

• Entregar los residuos a gestor autorizado por la Comunidad Autónoma correspondiente.

• Conservar los documentos de aceptación y control y seguimiento de cada entrega de residuos peligrosos durante 5 años.

• Llevar un libro de registro de los residuos peligrosos que se generan y conservar los registros durante 5 años.

• Segregar adecuadamente los residuos peligrosos evitando mezclas que aumenten su peligrosidad.

• Envasar los residuos de forma que se impida su posible liberación al Medio Ambiente.

• Etiquetar los residuos peligrosos incluyendo su código C.E.R, la fecha de envasado y los datos identificativos del taller.

• Almacenar los residuos peligrosos en una zona impermeabilizada, con cubeto de contención de posibles derrames, cubierta para la protección frente a la lluvia y acceso restringido.

• Almacenar los residuos peligrosos en la instalación por un periodo inferior a 6 meses.

Eliminar adecuadamente el residuo

• Conocer la ubicación y los tipos de contenedores que tenemos disponibles para eliminar residuos.

• Depositar los residuos siempre dentro de su contenedor, no dejarlo en el exterior.

• No dañar o romper materiales como pilas, baterías o fluorescentes cuando los depositemos en su contenedor.

• Depositar los productos caducados con sus envases cerrados, no abrirlos ni vaciarlos.

• Mantener los recipientes que contienen los residuos en zonas techadas y pavimentadas, que evitan derrames al suelo y contaminación de las aguas de lluvia.

Es así, que el o los proponentes (s) que resulten adjudicatario(s) del presente proceso deberá(n) velar por el cumplimiento de las normas ambientales en general.

1.5. CRITERIOS LEGALES AMBIENTALES, DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA PARA LA CONTRATACIÓN DE MANTENIMIENTO DE PARQUE AUTOMOTOR.

	Versión: 04
	Código: GCCON-AN-001

Proceso Gestión Contractual	
Formato Anexo De Verificación y Evaluación del Cumplimiento de Requisitos Legales Ambientales, de Eficiencia Energética y de Seguridad y Salud en el Trabajo	
CONTRATO No./PROCESO No.:	**NOMBRE DE PROVEEDOR/OFERENTE:**
VIGENCIA DEL CONTRATO/PROCESO:	**NOMBRE DEL SUPERVISOR DE CONTRATO:**
OBJETO: Criterios para la contratación de mantenimiento y lavado de vehículos	

ASPECTO(S) AMBIENTAL(ES) Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
- Generación de residuos peligrosos
- Generación de residuos especiales (llantas)
- Generación de vertimientos
- Consumo de agua
- Consumo de energía
- Consumo de sustancias químicas
- Potencial de lesiones o afectaciones a la salud

DESCRIPCIÓN DEL CRITERIO	ETAPA	CUMPLIMIENTO			OBSERVACIONES (Indique aquí el documento que soporta su respuesta o la razón de que no aplique la disposición)
		SI	NO	N/A	
Criterios para la contratación de mantenimiento de vehículos					
Para el caso de requerirse el servicio de revisión técnico mecánica; el proveedor deberá entregar copia de la habilitación por parte del Ministerio de Transporte del lugar donde se preste el servicio.	Precontractual			x	El proveedor deberá entregar copia de la habilitación por parte del Ministerio de Transporte del lugar donde se preste el servicio.
Presentar y mantener vigente el Registro de acopiador primario de aceite lubricante usado en las ciudades donde aplique. (se deberá validar el requerimiento en el departamento, ciudad o municipio especifico)	Precontractual	x			Registro de acopiador primario de aceite lubricante usado en las ciudades donde aplique. (se deberá validar el requerimiento en el departamento, ciudad o municipio especifico)
El proveedor deberá presentar soportes que evidencien que se encuentra vinculado a los puntos de recolección o mecanismos equivalentes de recolección definidos por los Sistemas de recolección selectiva y Gestión Ambiental de llantas usadas.	Precontractual	x			Presentar soportes que evidencien que se encuentra vinculado a los puntos de recolección o mecanismos equivalentes de recolección definidos por los Sistemas de recolección selectiva y Gestión Ambiental de llantas usadas.

Presentar soportes que evidencien que el proveedor se encuentra vinculado o con contrato vigente con gestor de residuos peligrosos para el manejo de aceites, filtros, baterías y otros residuos peligrosos.	Precontractual	x			Presentar soportes que evidencien que el proveedor se encuentra vinculado o con contrato vigente con gestor de residuos peligrosos para el manejo de aceites, filtros, baterías y otros residuos peligrosos.
Criterios para la contratación de lavado de vehículos					
El proponente deberá acreditar el adecuado manejo de las aguas residuales producto de las actividades de lavado de vehículos dependiendo del caso que le aplique: - Si los Vertimientos generados durante el lavado están conectados a la red de alcantarillado público, presentar copia de certificación de conexión al alcantarillado o factura de servicios públicos por el cobro del servicio. - Si los Vertimientos generados durante el lavado se depositan en el Suelo / Fuente superficial : presentar permiso de vertimientos vigente emitido por la autoridad ambiental, conforme lo establecido en el artículo 2.2.3.2.20.2., del Decreto 1076 de 2015.	Precontractual	x			Acreditar el adecuado manejo de las aguas residuales producto de las actividades de lavado de vehículos dependiendo del caso que le aplique: - Si los Vertimientos generados durante el lavado están conectados a la red de alcantarillado público, presentar copia de certificación de conexión al alcantarillado o factura de servicios públicos por el cobro del servicio. - Si los Vertimientos generados durante el lavado se depositan en el Suelo / Fuente superficial : presentar permiso de vertimientos vigente emitido por la autoridad ambiental, conforme lo establecido en el artículo 2.2.3.2.20.2., del Decreto 1076 de 2015.

El proponente deberá presentar los soportes relacionados con el abastecimiento de aguas para la prestación del servicio de lavado de vehículos teniendo en cuenta lo siguiente: - Certificado de conexión a la red de acueducto/Factura del Servicio de Acueducto o - Permiso de concesión de aguas emitido por la autoridad ambiental (aplica cuando el agua para abastecer el servicio proviene de pozo subterráneo o captación de aguas superficiales)	Precontractual	x			Presentar los soportes relacionados con el abastecimiento de aguas para la prestación del servicio de lavado de vehículos teniendo en cuenta lo siguiente: - Certificado de conexión a la red de acueducto/Factura del Servicio de Acueducto o - Permiso de concesión de aguas emitido por la autoridad ambiental (aplica cuando el agua para abastecer el servicio proviene de pozo subterráneo o captación de aguas superficiales)

Criterios en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo
Requisitos transversales aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo
Normatividad Relacionada:
Ley 769 de 2002 - Código nacional de tránsito terrestre
Resolución 361 de 2011 Gestión posconsumo de Baterías Usadas Plomo Ácido
Resolución 3768 de 2013 Centros de diagnóstico automotor
Decreto 1072 de 2015 Artículo 2.2.4.6.1 - Sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo.
Decreto 1076 de 2015 - Gestión de residuos peligrosos
Resolución 1326 de 2017 - Gestión ambiental de llantas usadas
Resolución 0312 de 2019 - Estándares mínimos de seguridad y salud en el trabajo.

1.6. SOCIAL.

El sector automotor colombiano experimentó una sólida recuperación en 2025 y ha acelerado su crecimiento en 2026. Se ha visto impulsado por la mejora en el consumo de los hogares, el ascenso de los vehículos utilitarios, junto con el avance de las tecnologías híbridas y eléctricas.

Por su parte, el mercado de mantenimiento de vehículos (autos, buses y motocicletas) tiene una incidencia social crítica, actuando como un pilar fundamental para la seguridad vial, la movilidad laboral, la economía familiar y la sostenibilidad ambiental. Este sector no solo repara máquinas, sino que mantiene conectadas a las comunidades y garantiza la operatividad del transporte de pasajeros y carga.

Aquí se detallan sus principales impactos sociales:

1.6.1 Seguridad Vial y Salud Pública

- **Reducción de Siniestros:** El mantenimiento preventivo y correctivo es vital para evitar accidentes causados por fallas mecánicas (frenos, llantas, luces).
- **Seguridad en Motos:** Dado que las motocicletas son el vehículo con mayores tasas de fatalidad, el mantenimiento adecuado es crucial para salvar vidas.
- **Control de Emisiones:** Los talleres juegan un rol social al asegurar que los vehículos cumplan con las normas de emisiones, reduciendo la contaminación del aire urbano.

1.6.2 Movilidad Laboral y Económica

- **Sostenibilidad del Transporte Público:** El mantenimiento de buses garantiza que los ciudadanos puedan trasladarse a sus lugares de trabajo y estudio, impactando directamente en la productividad urbana.
- **Movilidad en Motocicletas:** En ciudades latinoamericanas, la moto es un medio de trabajo esencial para mensajería, entregas (delivery) y transporte personal rápido para estratos de ingresos medios y bajos.
- **Acceso a zonas remotas:** El mantenimiento de vehículos permite la conexión de comunidades rurales con centros urbanos, facilitando el acceso a salud y educación.

1.6.3 Impacto Socioeconómico en las Familias

- **Preservación del Patrimonio:** Un mantenimiento adecuado prolonga la vida útil de los vehículos, evitando gastos mayores en reparaciones correctivas o la compra de una unidad nueva, lo que protege el presupuesto familiar.
- **Generación de Empleo:** El sector mecánico formal e informal es una fuente importante de empleo directo, incluyendo a técnicos especializados y personal de repuestos.

1.6.4 Tendencias con Impacto Social

- **Aumento de la Edad del Parque Vehicular:** Debido a costos económicos, los usuarios mantienen sus vehículos por más tiempo, lo que incrementa la demanda de servicios de reparación y el rol del mecánico en la seguridad.
- **Electrificación:** El mantenimiento de nuevas tecnologías (buses y motos eléctricas) exige la capacitación de la fuerza laboral, transformando el perfil profesional del mecánico hacia habilidades digitales.

La incidencia social del mantenimiento radica en que un vehículo mal mantenido es un riesgo para la sociedad, mientras que uno en buen estado es una herramienta de progreso y seguridad.

Por otra parte, el mercado de mantenimiento de vehículos, buses y motocicletas en Colombia tiene una incidencia social profunda y multifacética, actuando como un motor de empleo formal e informal, un facilitador de movilidad esencial para la clase media y trabajadora, y un actor clave en la seguridad vial. Con un parque automotor que se espera supere los 14 millones de motocicletas en 2026, el sector de mantenimiento y autopartes sostiene la operatividad de la economía loca.

Otros Impactos Sociales Clave (2025-2026):

- **Generación de Empleo y Formalización:** El sector de comercio y reparación de vehículos supera los 65.000 establecimientos en Colombia. Además, el mercado de repuestos y talleres genera más de 70.000 empleos directos, siendo un pilar para la formación técnica y el emprendimiento en ciudades intermedias.
- **Movilidad y Acceso:** La motocicleta se ha consolidado como el principal medio de transporte y herramienta de trabajo para la base de la pirámide socioeconómica, representando un medio de desplazamiento accesible para la inserción laboral.
- **Seguridad Vial y Mantenimiento:** La incidencia del mantenimiento en la seguridad es alta; estudios indican que un porcentaje significativo de accidentes, especialmente de motos, se asocia a fallas mecánicas por falta de mantenimiento, lo que convierte al sector en un garante de la vida del usuario.
- **Asequibilidad de Servicios:** Los servicios de mantenimiento en talleres han tenido alzas superiores a los repuestos en 2026, presionando el costo de vida de los propietarios, lo que ha generado propuestas políticas para reducir el costo del SOAT a motos de bajo cilindraje y subsidiar su operación.
- **Informalidad y Contrabando:** A pesar de su impacto positivo, el mercado de repuestos enfrenta desafíos, con un mercado ilegal de autopartes que supera el billón de pesos anuales, lo que afecta la seguridad vial y la sostenibilidad del empleo formal.

Definitivamente, el sector de mantenimiento en Colombia no solo repara vehículos, sino que sostiene la movilidad de la fuerza laboral, genera empleos técnicos y enfrenta la necesidad de garantizar la seguridad ciudadana a través de la revisión técnica de un parque automotor cada vez más grande

1.7. POLITICO

La incidencia política en el mercado de mantenimiento de vehículos, buses y motocicletas en Colombia (2025-2026) está marcada por un impulso regulatorio hacia la seguridad vial, la transición energética y la formalización de la posventa, lo que ha generado un crecimiento superior al 13% en el sector de autopartes al cierre de 2025. El parque automotor envejece (promedio de 18 años), lo que aumenta la necesidad de mantenimiento.

Desde enero del año 2020, el Gobierno Nacional le dio vida a una resolución que busca que quienes compren automóviles sepan su equipamiento de seguridad. La apuesta es acatar la reglamentación internacional sobre este ámbito.

La Resolución 536, del 27 de septiembre de 2019, y que entró en vigor el 1 de enero de 2020, indica la normatividad que deben cumplir los fabricantes y demás vendedores de vehículos automotores respecto a la forma en que se comercializan, específicamente, en lo relacionado a la seguridad.

Del mismo modo, la resolución indica que toda la información que sea suministrada al público para la venta de carros nuevos en el país "deberá contener como mínimo información sobre la existencia o no en el determinado vehículo en los sistemas de seguridad activa (sistema antibloqueo de frenos, control electrónico de estabilidad y alerta de colisión frontal) y los sistemas de seguridad pasiva (sujeción para las sillas para menores y airbags)"

En el caso de las motocicletas están obligados a informar si traen o no un sistema automático de luces o luces de circulación diurna y un sistema antibloqueo de frenos.

Desde el primero de enero de 2023 entró en vigencia la normativa del Ministerio de Ambiente que busca mejorar la calidad del aire en el país y establece que todos los vehículos que sean comercializados en el territorio nacional deberán contar obligatoriamente con un nuevo sistema para monitorear la emisión de gases contaminantes.

Se trata de la Resolución 0762, del 18 de julio de 2022, que reglamenta los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres. Esto con el fin de "proteger la diversidad e integridad del ambiente; fomentar la educación ambiental; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental; imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados".

Así las cosas, todos los vehículos nuevos que se vendan en Colombia deberán contar con el sistema On Board Diagnostics (en español el sistema de diagnóstico a bordo en vehículos, OBD) que permite regular las emisiones máximas de gases contaminantes de los autos.

"Las fuentes móviles terrestres de carretera fabricadas, ensambladas o importadas que vayan a circular por el territorio nacional deberán contar con un sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que cumpla con la normativa de Estados Unidos o la Unión Europea, de conformidad con lo exigido para su estándar de emisión", dice esta normativa en su artículo 38.

Este control aplicará para "motocicletas, fuentes móviles de tres ruedas, cuadriciclos y demás fuentes móviles terrestres de carretera, fuentes móviles terrestres de carretera de encendido por chispa, fuentes móviles terrestres de carretera de encendido por compresión, livianos y fuentes móviles terrestres de carretera de encendido por compresión".

Para garantizar que esto se cumpla, el Ministerio de Ambiente resaltó que el fabricante, ensamblador o importador deberá presentar los documentos que apliquen para soportar el cumplimiento de este artículo en la solicitud de aprobación del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD), según lo dispuesto en la normativa estadounidense o europea que corresponda.

Y es que, de acuerdo con lo expresado por esta cartera durante el anuncio de esta nueva resolución, pese a que el país ha dado grandes pasos en la lucha por mejorar la calidad del aire en el país, aún hace falta mucho para llegar a los niveles deseados. Ante esto, esperan que la regulación contribuya de forma positiva en la consecución de esta meta.

Cuando se dio a conocer esta reglamentación para la emisión de gases contaminantes, la ministra Susana Muhamad expresó que Colombia debe avanzar hacia una transición energética rápida y justa.

"Debemos migrar del uso de combustibles fósiles al uso eficiente de energías no convencionales, tanto en el transporte como en la provisión de bienes y servicios. El cambio que proponemos pone en el centro la vida; por ello, mejorar la calidad del aire que respiramos los colombianos hace parte de esas grandes apuestas y retos que tenemos como Gobierno", expuso la ministra de Ambiente.

Es bueno tener presente que el sistema contempla en la nueva resolución no es universal y en países como Estados Unidos y algunos miembros de la Unión Europea lo han venido implementando de forma gradual desde hace algunos años. Las críticas en su momento llegaron por cuenta del poco tiempo que se le dio a las empresas para poder aplicar el nuevo sistema a todos sus vehículos.

Así mismo, vale la pena recordar que el 8 de agosto de 2022 entró en vigor la Resolución 0762, que reglamenta los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres; así mismo, se reglamentan tres artículos del Decreto 1076 de 2015, cuyo objeto es prevenir la generación de residuos o desechos peligrosos, regular el manejo de los residuos o desechos generados, esto con el propósito de proteger la salud humana y el ambiente.

La resolución permite la incorporación de vehículos diésel con reducción de emisiones de material particulado de hasta 96 % (tecnologías EURO VI/6), en comparación con los vehículos que circulan predominantemente en las vías colombianas. También establece requisitos ambientales con miras al ingreso de maquinaria para uso fuera de carretera (maquinaria amarilla) y reduce los límites permisibles para motocicletas y automóviles en el país.

1.8. MARCO NORMATIVO

La normativa vigente aplicable al objeto del Proceso de Contratación es la Constitución Política, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y 1860 del 2021 y demás decretos reglamentarios.

- RESOLUCION 1457 DE 2010 "Por la cual se establecen los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas y se adoptan otras disposiciones."

- LEY 1562 DE 2012. Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional.

- Ley 1581 de 2012. Protección de Datos.

- RESOLUCIÓN 1111 DE 2017 “Por la cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para empleadores y contratantes.

- Decreto 1595 de 2015: “Por el cual se dictan normas relativas al Subsistema Nacional de la Calidad y se modifica el capítulo 7 y la sección 1 del capítulo 8 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, y se dictan otras disposiciones”.

- Decreto 2126 de 2015: "Por medio del cual se modifican los artículos 2.2.1.7.10.3., 2.2.1.7.12.2 y 2.2.1.7.12.5 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015."

- DECRETO 1072 DE 2015. “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”. Libro 2, Parte 2, Título 4, capítulos 1, 2, 3, y 6 Artículo 2.2.4.1.3, Artículo 2.2.4.6.1, Artículo 2.2.4.6.4, Artículo 2.2.4.6.8

- Decreto 1076 de 2015. “Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”. Artículo 2.2.1.1.13.1 Protección sanitaria de la flora y de los bosques.

- Manejo adecuado de los residuos peligrosos (filtros, aceites, otros), Plan de Gestión de Residuos Peligrosos; conforme a: Decreto 1076 de 2015. Título 6. Capítulo 1. Sección 3, Artículos 2.2.6.1.3.7. Vertimientos: Decreto
1076 de 2015. Título 3. Capítulo 3. Sección 5 Artículos 2.2.3.3.4.10 y 2.2.3.3.5.1, 3.1.1.

- Resolución 001/2015 “Por la cual se unifica y actualiza la normatividad sobre el control de sustancias y productos químicos.

- RESOLUCIÓN 0312 DE 2019. Nuevos estándares mínimos del SG-SST “Por la cual se definen los estándares mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST”

- LEY 1480 DE 2011. Estatuto del Consumidor. Las normas contenidas en esta ley son aplicables en general a las relaciones de consumo y a la responsabilidad de los productores y proveedores frente al consumidor en todos los sectores de la economía respecto de los cuales no exista regulación especial evento en el cual aplicará la regulación especial y suplementariamente las normas establecidas en esta Ley.

- Entre otras

1.9. ASPECTO REGULATORIO

La función constitucional de regulación de la economía se manifiesta, entre otras formas, a través de las políticas de fijación y control de precios. Asimismo, el ordenamiento jurídico colombiano consagra diversas normas de carácter administrativo, penal y contravencional, para ello entidades

como la Superintendencia de Industria y Comercio hacen efectivas las sanciones. Estas normas establecen los diversos sectores de la economía sujetos a dicho control (agricultura, servicios públicos, salud, entre otros), los organismos competentes para ejercerlo; la responsabilidad derivada de conductas antijurídicas contrarias a las normas de fijación y control de precios (Decreto 2876 de 1984, Estatuto de Defensa del Consumidor etc.) y los procedimientos establecidos para imponer tales sanciones.

La Ley 1480 de 2011, mejora la regulación y protección de los consumidores frente proveedores y productores de bienes y servicios, y les permite de una manera más eficaz, hacer efectivos sus derechos y poder disfrutar de forma tranquila todas las posibilidades que le brindan las actuales relaciones de consumo, de manera que sientan que no serán engañados, ni sus derechos serán violentados. Esta Ley aplica para todas las relaciones de consumo que se realicen, es decir regula las compras de bienes y servicios que se realicen.

La LEY 1480 DE 2011. Estatuto del Consumidor. Las normas contenidas en esta ley son aplicables en general a las relaciones de consumo y a la responsabilidad de los productores y proveedores frente al consumidor en todos los sectores de la economía respecto de los cuales no exista regulación específica evento en el cual aplicará la regulación especial y suplementariamente las normas establecidas en esta Ley.

Las principales entidades reguladoras son:

DIAN. Es la entidad del Estado encargada de recoger los tributos tanto aduaneros como de impuestos nacionales. Para esto la DIAN a través del Decreto 1909 de 1994 cuenta con atributos de policía judicial.

La DIAN está encargada de recaudar el IVA, el impuesto a la renta y controlar todas las actividades aduaneras que van desde la correcta liquidación de los tributos hasta el control cambiario.

Ministerio De Comercio, Industria Y Turismo. Este ministerio apoya el subsector por medio de normatividades, negociaciones y acuerdos de tipo comercial e industrial, por medio de los cuales regula las prácticas desleales de comercio, controla las importaciones y exportaciones, crea medidas sanitarias y fitosanitarias, medidas en materia de inversiones relacionadas con el comercio, entre otras funciones, que permiten el apropiado funcionamiento del comercio, la industria y el turismo en el país. Además, dirige las relaciones con las diferentes entidades que regulan el comercio de cada país y con la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Cámara y Comercio. Institución de servicios de carácter privado, representa al sector empresarial y a la comunidad en su conjunto, promoviendo programas que contribuyen al desarrollo económico, social y cívico. La entidad registra todos los documentos públicos, cumpliendo funciones asignadas por la ley en el área comercial y ofrece sus servicios a los empresarios, al gobierno y a la comunidad

con una proyección nacional e internacional. En las principales ciudades del país se cuenta con los servicios de dichas entidades.

Subdirección de Prácticas Comerciales. Es un organismo adscrito al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, encargado de la ejecución de las políticas de comercio exterior adoptadas por el Ministerio, de acuerdo con los lineamientos que dicte el Consejo Superior.

Superintendencia de Industria y Comercio. Se encarga a través del ICONTEC de regular, establecer y hacer cumplir las normas de calidad para todos los productos.

Entre otras.

1.10 ACUERDOS COMERCIALES Y TRATO NACIONAL

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

Artículo 2.2.1.2.4.1.1. Aplicación de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación. **- Modificado por Decreto 1676 de 2016-** *Las Entidades Estatales deben adelantar los Procesos de Contratación de acuerdo con lo previsto en los Acuerdos Comerciales, cuando estos les sean aplicables.*

Artículo 2.2.1.2.4.1.3. Existencia de trato nacional. *La Entidad Estatal debe conceder trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno Nacional haya certificado que los oferentes de Bienes y Servicios Nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.*

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en el literal (b) anterior en relación con un Estado en particular, lo cual no es requerido para acreditar las situaciones a las que se refieren los literales (a) y (c) anteriores. Para constatar que los oferentes de Bienes y Servicios Nacionales gozan de trato nacional en un Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública del respectivo Estado para lo cual puede solicitar el apoyo técnico del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y de Colombia Compra Eficiente, dentro de sus competencias legales. (…)(…).

La indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial o no, se encuentra establecida en los estudios y documentos previos, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, y en atención a directrices impartidas por Colombia Compra eficiente, en su Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación, "*Las Entidades Estatales deben determinar en la etapa de planeación de cada Proceso de Contratación si los Acuerdos Comerciales son aplicables al Proceso de Contratación que están diseñando y en caso de que sean aplicables, cumplir con las obligaciones derivadas de los mismos. Para el efecto, Colombia Compra Eficiente ofrece a los partícipes del Sistema de Contratación Pública el presente manual para ser utilizado como guía para determinar los Acuerdos Comerciales a los cuales está sujeto un Proceso de Contratación. (Versión M-MACPC-14, la cual reemplaza la versión M-MACPC-13)*", de igual forma la información disponible en www.mincomercio.gov.co y en *https://www.colombiacompra.gov.co/compradores/acuerdos-comerciales-y-trato-nacional-por-reciprocidad*

https://www.colombiacompra.gov.co/wp-content/uploads/2024/10/Umbrales-2026.pdf

ACUERDO COMERCIAL		¿VIGENTE?	LA ENTIDAD ESTA CUBIERTA EN EL ACUERDO COMERCIAL	VALOR A PARTIR DEL CUAL ES APLICABLE EL ACUERDO COMERCIAL PARA ENTIDADES ESPECIALES DEL NIVEL NACIONAL	VALOR DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN SUPERIOR AL UMBRAL DEL ACUERDO COMERCIAL	EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACIÓN	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL	DE APLICARSE EL ACUERDO COMERCIAL PLAZO DE PRESENTACIÓN OFERTAS
ALIANZA DEL PACIFICO	CHILE	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 272.951.066 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $27.295.106.607	NO	NO	NO	NO APLICA
	PERÚ	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 518.607.026 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.295.106.607	NO	NO	NO	NO APLICA
	MÉXICO	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 272.951.066 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 42.311.869.730	NO	NO	NO	NO APLICA
CANADÁ		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 433.332.253 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.346.926.338	NO	NO	NO	NO APLICA
CHILE		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 272.764.794 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.276.479.385	NO	NO	NO	NO APLICA
COREA		SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 382.000.000 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.290.000.000	NO	NO	NO	NO APLICA

ESTADOS AELC (EFTA: SUIZA, NORUEGA, LIECHTENSTEIN E ISLANDIA)	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 735.297.922 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 28.280.689.315	NO	NO	NO	NO APLICA
ESTADOS UNIDOS	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 439.974.981 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.357.983.079	NO	NO	NO	NO APLICA
UNIÓN EUROPEA	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 735.297.922 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $28.280.689.315	NO	NO	NO	NO APLICA
ISRAEL		SI	BIENES Y SERVICIOS $ 130.000 DEG SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN 5.000.000 DEG	NO	NO	NO	NO APLICA
COMUNIDAD ANDINA	SI	SI	N/A	SI	NO	SI	http://www.tlc.gov.co/acuerdos/vigente/comunidad-andina
COSTA RICA	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 432.974.981 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.357.983.079	NO	NO	NO	NO APLICA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 341.973.443 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $44.456.573.131	NO	NO	NO	NO APLICA
REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE	SI	SI	BIENES Y SERVICIOS $ 709.188.464 SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN $ 27.276.479.385	NO	NO	NO	NO APLICA

De conformidad con lo previsto en el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, que modifica el Artículo 2.2.1.2.4.2.2. del Decreto 1082 de 2015, y el anexo 4 del manual para el manejo de los acuerdos comerciales en Procesos de Contratación, las convocatorias limitadas a MiPymes se encuentran excluidas de la aplicación de los acuerdos comerciales. El umbral para la limitación de MiPymes será el previsto por la norma equivalente a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000).

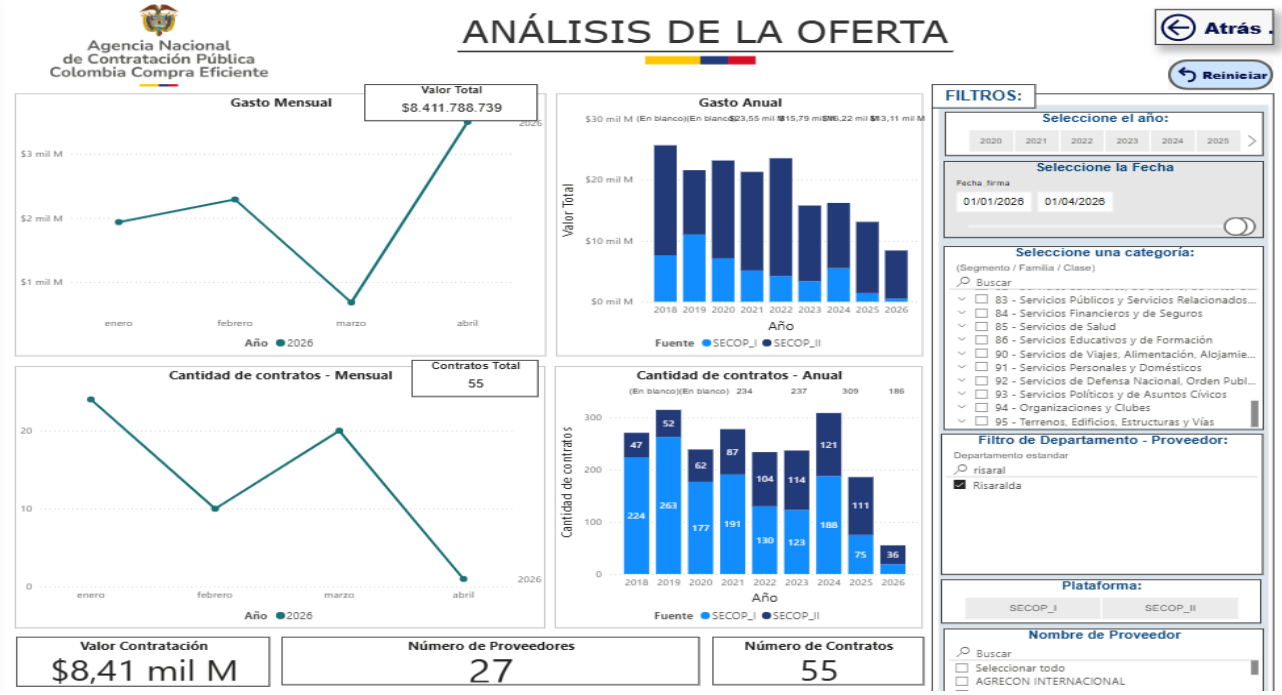
En los casos en que exista Trato Nacional por reciprocidad, la Entidad Estatal debe otorgar a los bienes, servicios y/o proveedores extranjeros, el mismo trato que da a los bienes, servicios y/o proveedores nacionales y en consecuencia dar a esas ofertas el puntaje adicional de que trata la Ley 816 de 2003 y las

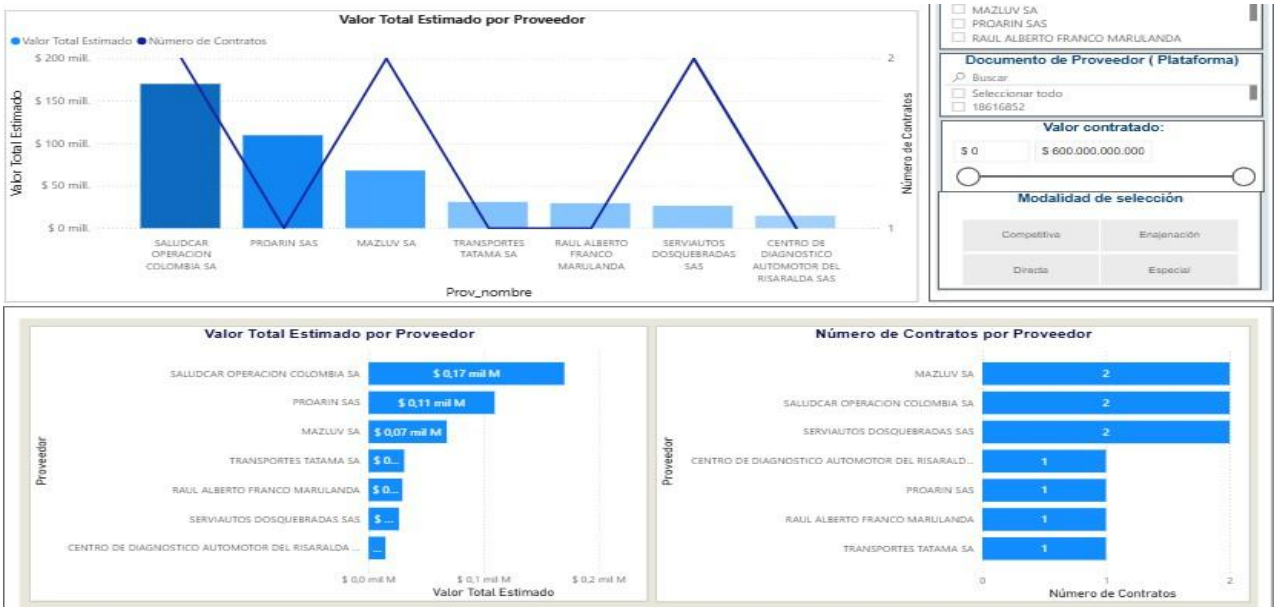
preferencias en caso de empates de acuerdo con el numeral 1 del artículo 35 de la Ley 2069 de 2020, así como las demás prerrogativas en cabeza de la industria colombiana. Lo anterior, siempre que el oferente del bien o servicio acredite que cumple con la regla de origen del país al que se certificó el Trato Nacional por reciprocidad.

Acuerdos comerciales y trato nacional por reciprocidad | Colombia Compra Eficiente | Agencia Nacional de Contratación Pública

RESUMEN REGISTRO APLICACIÓN TRATO NACIONAL					
PAIS (CONSULTA DE Marzo 2026)[5]	APLICACIÓN TLC	INTEGRANTE CAN	APLICACIÓN TRATO NACIONAL PARA CONTRATACIÓN - EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL	APLICACIÓN TRATO NACIONAL PARA CONTRATACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	CERTIFICADOS DE TRATO NACIONAL POR RECIPROCIDAD
ARGENTINA	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad
VIETMAN	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad
Indonesia	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad
Ecuador	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad
Nueva Zelanda	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad
PANAMA	NO	NO	NO	NO	https://colombiacompra.gov.co/secop/secop-ii/formatos-para-compradores-y-proveedores-del-secop-ii/certificados-de-trato-nacional-por-reciprocidad

2. **ESTUDIO DE LA OFERTA:** Para tal efecto se realizó la verificación del modelo de abastecimiento estratégico – MAE, y la página de Colombia Compra Eficiente SECOP II https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE, así:


Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
ANÁLISIS DE LA OFERTA
Atrás
Reiniciar
Gasto Mensual
Valor Total
$8.411.788.739
enero
febrero
marzo
abril
Año 2026
Gasto Anual
Valor Total
Año
Fuente SECOP_I SECOP_II
FILTROS:
Seleccione el año:
Seleccione la Fecha
Fecha_firma
01/01/2026
01/04/2026
Seleccione una categoría:
(Segmento / Familia / Clase)
Buscar
83 - Servicios Públicos y Servicios Relacionados...
84 - Servicios Financieros y de Seguros
85 - Servicios de Salud
86 - Servicios Educativos y de Formación
90 - Servicios de Viajes, Alimentación, Alojamie...
91 - Servicios Personales y Domésticos
92 - Servicios de Defensa Nacional, Orden Publ...
93 - Servicios Políticos y de Asuntos Cívicos
94 - Organizaciones y Clubes
95 - Terrenos, Edificios, Estructuras y Vías
Filtro de Departamento - Proveedor:
Departamento estandar
risaral
Risaralda
Plataforma:
SECOP_I
SECOP_II
Nombre de Proveedor
Buscar
Seleccionar todo
AGRECON INTERNACIONAL
Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
55
Cantidad de contratos - Anual
Cantidad de contratos
Año
Fuente SECOP_I SECOP_II
Valor Contratación
$8,41 mil M
Número de Proveedores
27
Número de Contratos
55


Valor Total Estimado por Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos
SALUDCAR OPERACION COLOMBIA SA
PROARIN SAS
MAZLUV SA
TRANSPORTES TATAMA SA
RAUL ALBERTO FRANCO MARULANDA
SERVIAUTOS DOSQUEBRADAS SAS
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL RISARALDA SAS
Prov_nombre
MAZLUV SA
PROARIN SAS
RAUL ALBERTO FRANCO MARULANDA
Documento de Proveedor (Plataforma)
Buscar
Seleccionar todo
18616852
Valor contratado:
$ 0
$ 600.000.000.000
Modalidad de selección
Competitiva
Enajenación
Directa
Especial

Valor Total Estimado por Proveedor
SALUDCAR OPERACION COLOMBIA SA
$ 0,17 mil M
PROARIN SAS
$ 0,11 mil M
MAZLUV SA
$ 0,07 mil M
TRANSPORTES TATAMA SA
RAUL ALBERTO FRANCO MARULANDA
SERVIAUTOS DOSQUEBRADAS SAS
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL RISARALDA ...
Proveedor
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
MAZLUV SA
SALUDCAR OPERACION COLOMBIA SA
SERVIAUTOS DOSQUEBRADAS SAS
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL RISARALD...
PROARIN SAS
RAUL ALBERTO FRANCO MARULANDA
TRANSPORTES TATAMA SA
Número de Contratos



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
⊟ 7810 - Transporte de correo y carga	4	$3.563.648.100	42,36%	4	$3.563.648.100	42,36%
⊟ 781016 - Transporte de carga por ferrocarril	1	$48.850.100	0,58%	1	$48.850.100	0,58%
⊟ 781018 - Transporte de carga por carretera	3	$3.514.798.000	41,78%	3	$3.514.798.000	41,78%
⊞ 7811 - Transporte de pasajeros	30	$4.214.281.865	50,10%	30	$4.214.281.865	50,10%
⊞ 7813 - Almacenaje	6	$74.513.405	0,89%	6	$74.513.405	0,89%
⊞ 7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	15	$559.345.369	6,65%	15	$559.345.369	6,65%
Total	55	$8.411.788.739	100,00%	55	$8.411.788.739	100,00%

Posibles proponentes:

- HUERTASTEK
- LINA PAOLA HOYOS/ AUTO NISSAN TOYOTA & MAS, ROBLE MOTOR PEREIRA
- D AUTOS, MULTIMOTOR
- CENTRO TÉCNICO AUTOMOTOR
- CHEVROMAZDA REPUESTOS S.A.S
- SERVIAUTOS DOSQUEBRADAS S.A.S
- TODO CAMPEROS LTDA
- SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A,
- COCHEXPRESS LTDA
- SERVIGAS CINTAS Y LUJOS SAS
- JUAN CARLOS RAMIREZ CASTAÑO/FRENOS Y SUSPENSIONES
- ENTRE OTROS.

3. ACUERDO MARCO DE PRECIOS.

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdo Marco de Precios son contrato celebrado entre uno o más proveedores y Colombia Compra Eficiente, o quien haga sus veces, para la provisión a las Entidades Estatales de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes, en la forma, plazo y condiciones establecidas en este.

Catálogo para Acuerdos Marco de Precios: Ficha que contiene: (a) la lista de bienes y/o servicios; (b) las condiciones de su contratación que están amparadas por un Acuerdo Marco de Precios; y (c) la lista de los contratistas que son parte del Acuerdo Marco de Precios.

Para comprobar si se cuenta **con Acuerdos Marco vigentes para el objeto del proceso, la** entidad verificó la existencia de los bienes y/o servicios requeridos, mediante **consulta de los Acuerdos Marco vigentes y próximos en la Tienda Virtual del Estado Colombiano- TVEC, y** hasta el mes de mayo de 2026, fecha de consulta, encontrando la siguiente información: https://colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/transporte/adquisicion-de-i-servicio-de-mantenimiento



Adquisición de (i) Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo incluidas Autopartes y Mano de Obra; y (ii) Adquisición de autopartes

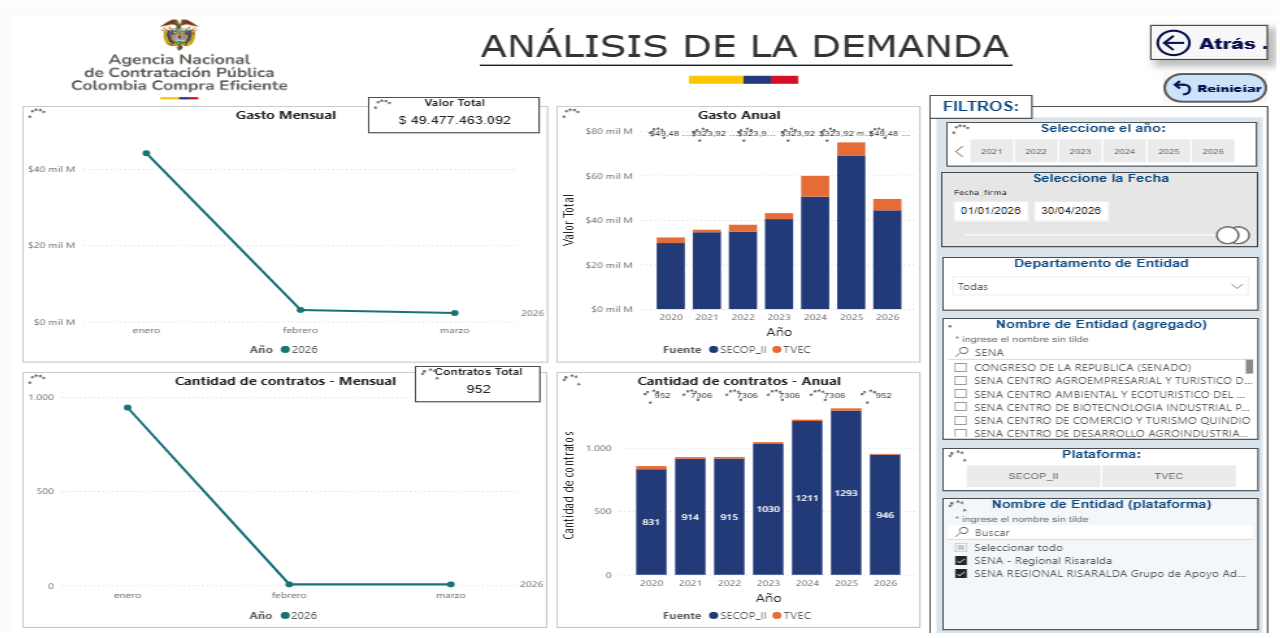
CCE-286-AMP-2020

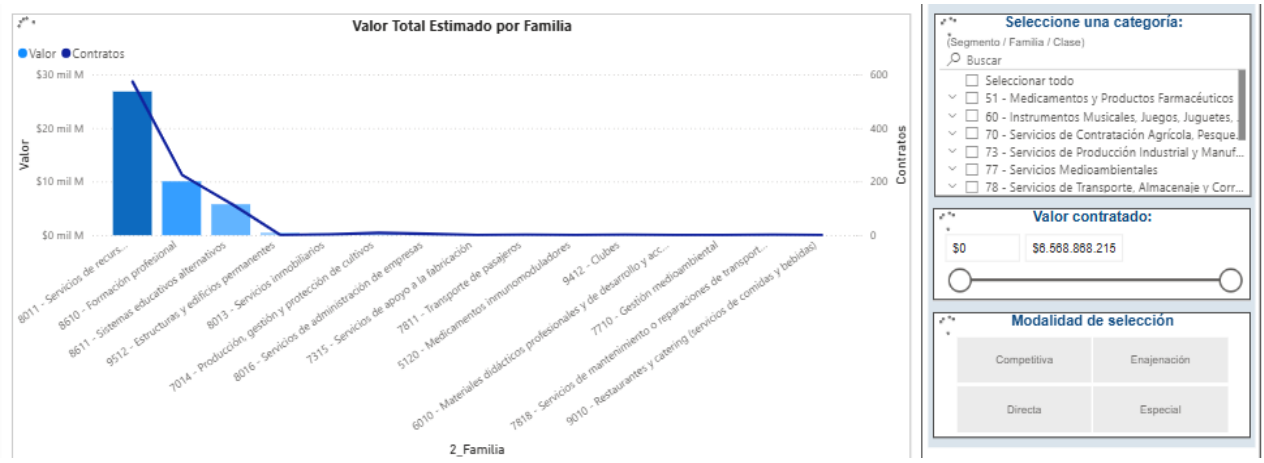
Proceso: CCENEG-031-01-2020
De Febrero 2, 2021 hasta Febrero 2, 2026

Sin embargo, a pesar de existir acuerdo marco de precios, fue declarado Desierto por regla de adjudicación Número de Proveedores la región de Risaralda, así las cosas, NO existe Acuerdo Marco de Precios – AMP que contenga o contemple todas las actividades o el objeto a contratar *"servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, incluido mano de obra, reparación y suministro de repuestos originales e insumos requeridos, para vehículo".*

4. ESTUDIO DE LA DEMANDA:

Para tal efecto se realizó la verificación del modelo de abastecimiento estratégico – MAE, y la página de Colombia Compra Eficiente SECOP II https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE, para consultar los procesos similares adelantados por entidades, obteniendo los siguientes resultados:

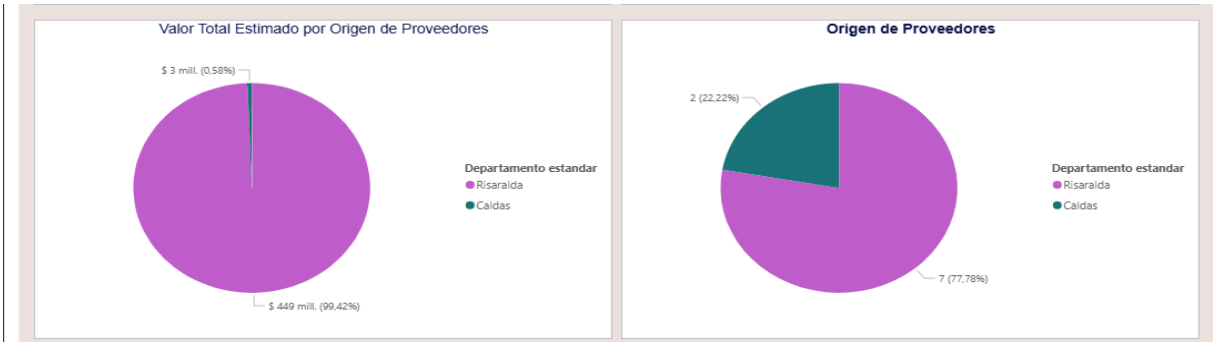


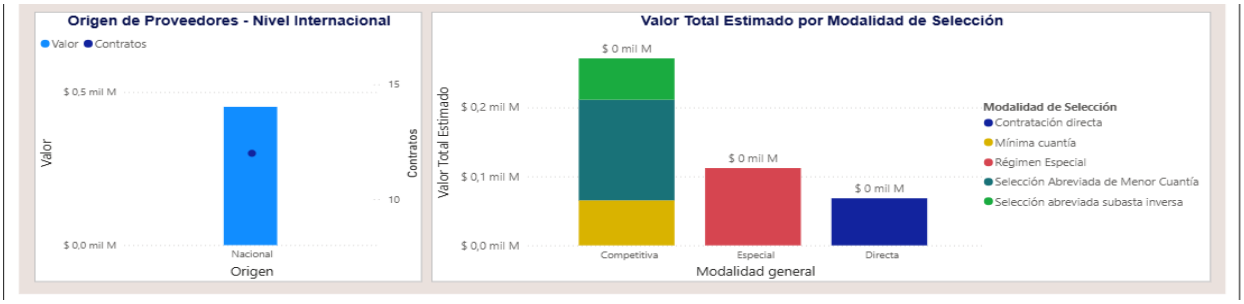




Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial Dirección Calle 26 Transversal 7
Santa Isabel, Ciudad Dosquebradas. –PBX 57 601 5461500

@SENAComunica
www.sena.edu.co





También Se realizó la verificación en la página de Colombia Compra Eficiente https://www.contratos.gov.co para consultar los procesos similares adelantados por la entidad y por otras entidades, obteniendo los siguientes resultados:

NÚMERO DE PROCESO - AÑO	TIPO DE PROCESO-MODALIDAD	ESTADO	ENTIDAD ESTATAL	OBJETO O DESCRIPCIÓN	DIRECCIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO	PRECIO ESTIMADO TOTAL
MC-RSR-CDITI-095-2025	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA)	Prestar el servicio de mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, adquisición y suministro de repuestos, baterías, lubricantes, llantas, accesorios y servicios varios para los vehículos operativos del parque automotor asignados al Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial para la vigencia 2025.	CALLE 26 TRASVERSAL 7 BARRIO SANTA ISABEL	$120.000.000
MC-RSR-CCS-034-2024	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA)	Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, suministro de repuestos, lubricantes, fluidos y lavadas requeridos a monto agotable para los vehículos operativos del parque automotor del centro de comercio y servicios del SENA Regional Risaralda, para la vigencia 2024.	CARRERA 8 NO 26 - 79 PEREIRA RISARALDA COLOMBIA	40.000.000

NÚMERO DE PROCESO -AÑO	TIPO DE PROCESO-MODALIDAD	ESTADO	ENTIDAD ESTATAL	OBJETO O DESCRIPCIÓN	DIRECCIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO	PRECIO ESTIMADO TOTAL
MC-RSR-DIR-079-2023	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA)	Prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, incluido mano de obra, reparación y suministro de repuestos originales e insumos requeridos, para el vehículo asignado a la dirección del SENA Regional Risaralda, en la vigencia 2023.	CARRERA 8 NO 26 - 79 PEREIRA RISARALDA COLOMBIA	18.360.000
MC-MGN-0015-2023	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA)	Contratar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos requeridos para los vehículos del parque automotor asignado al Despacho De La Dirección Regional Del SENA Magdalena	CALLE 29 NO. 13 - 127 SANTA MARTA MAGDALENA COLOMBIA	20.000.000
MC- MGN-CLPE-023-2022	MÍNIMA CUANTÍA	PROCESO ADJUDICADO Y CELEBRADO	SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE (SENA)	Contratar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos requeridos para los vehículos del parque automotor del Centro De Logística Y Promoción Ecoturística Del Magdalena	AVENIDA DEL FERROCARIL NO 27-97 SANTA MARTA MAGDALENA COLOMBIA	24.000.179

5. ANALISIS DEL RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

En cumplimiento de lo establecido por el Decreto 1082 de 2015 y en concordancia con el Manual para identificar y cobertura de los riesgos en los Procesos de Contratación publicado en la página de Colombia Compra Eficiente, la entidad elaboró el respectivo análisis teniendo en cuenta:

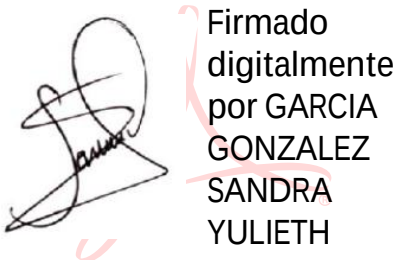
1. Establecer el contexto en el cual se adelanta el proceso de contratación.
2. Identificar y clasificar los Riesgos del Proceso de Contratación
3. Evaluar y calificar los riesgos
4. Asignar y tratar los riesgos
5. Monitorear y revisar la gestión de los riesgos.

En el anexo Matriz de Riesgo, se plasma la Tipificación, Estimación y Asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación definida por el SENA. La presentación de las ofertas implica de la aceptación por parte del proponente de la distribución de riesgos previsibles establecidos.

El análisis de riesgo del presente proceso y las alternativas para mitigar cada riesgo se encuentran contenidos en Anexo Matriz de Riesgo.

Ver anexo: Matriz de Riesgos

El presente documento se suscribe el 22 de mayo de 2026.



SANDRA YULIETH GARCIA GONZALEZ
Subdirectora del Centro de Diseño e Innovación Tecnológica Industrial

Elaboró: Maricela Campiño Zapata – Gestión Contractual CDITI

Revisó componente jurídico: Laura Melissa Patiño- Abogada contratista.

Revisó componente técnico: Carlos Andrés Otálvaro Ramírez – Coordinador Académico

Revisó componente técnico: Luis Gabriel Sanchez Rios - Instructor Contratista

Revisó componente técnico: Augusto Tobón Marin – Instructor Contratista

Revisión Ambiental: Delly Xiomara Buitrago Restrepo –Dinamizador Ambiental y Energético

Revisión SST: Mónica Alejandra López Giraldo- Apoyo de HYSI CDITI