



Proceso No SA-SASI-15-2026

## **ANÁLISIS DE SECTOR SI-SASI-15-2026**

### **“SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA”**

**LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA** realiza el **ESTUDIO DEL SECTOR** requerido conforme al artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, artículo 12 de la Ley 2069 de 2020 y artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 399 de 2021.

De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015 y la guía de la Agencia Nacional de Contratación - Colombia Compra Eficiente para la elaboración de Estudios de Sector (V3 -2026), se procedió a realizar el análisis del sector económico y de los posibles oferentes.

Con el fin de establecer el contexto del proceso de selección que se adelantará, se identifican algunos aspectos del mercado, demanda, posibles oferentes, riesgos probables y requisitos habilitantes que permitan la selección objetiva del contratista que efectivamente satisfaga la necesidad planteada por la Entidad, así como la verificación del cumplimiento de los principios que rigen la contratación estatal.

El Departamento, para adelantar el respectivo estudio, efectuó las consultas pertinentes en la página web de Colombia Compra Eficiente - SECOP ([www.colombiacompra.gov.co](http://www.colombiacompra.gov.co)). Lo anterior con el objetivo de tomar como referencia las empresas que participan activamente en procesos de contratación, con similar objeto, modalidad de selección, presupuesto asignado, plazo y lugar de ejecución. Se determinaron las variables para tener en cuenta en el presente proceso de contratación, de acuerdo con las especificaciones técnicas.

#### **1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO**

Según la división clásica de la economía, los sectores económicos de Colombia se dividen en tres: el sector primario (agrícola), el sector secundario (industrial) y el sector terciario (prestación de servicios). Sin embargo, según el tipo de actividad económica, de estos tres sectores se pasa a nueve, donde seis de estos son sectores considerados "nuevos": el sector del transporte, el sector financiero, el sector de comercio, el sector de la construcción, el sector minero y energético y el sector de las comunicaciones. El presente proceso de contratación se enmarca principalmente dentro del sector terciario, dado que su objeto principal es la prestación de un servicio técnico especializado dirigido a garantizar el correcto funcionamiento de la maquinaria pesada (volquetas y dobletroques) perteneciente al parque automotor de la Gobernación de Risaralda.

El sector terciario, 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,



**ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA**

Proceso No SA-SASI-15-2026

las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc. En el marco del presente proceso de contratación, este sector adquiere especial relevancia dado que su objeto principal se centra en garantizar la operatividad y el correcto funcionamiento de vehículos livianos, volquetas y maquinaria pesada pertenecientes al parque automotor de la Gobernación de Risaralda, a través del suministro integral de llantas y lubricantes con el servicio de instalación que requiere mano de obra calificada.

En la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, en la Revisión 4 Adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C – Res. DANE 066 de 2012) se precisa las opciones que por sectores económicos se ofrecen para satisfacer las necesidades de contratación de las entidades estatales y, a su vez, conocer el mercado objeto de estudio.

Las alternativas disponibles para satisfacer las necesidades de contratación identificadas y enmarcadas a través del CIIU Rev. 4 A.C, se establece que los siguientes son los sectores económicos objeto de análisis:

- 4530 Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores.
- 4732 Comercio al por menor de lubricantes (aceites, grasas), aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.

Por su parte, los servicios a ejecutar pueden también clasificarse por los bienes y servicios según los códigos UNSPSC (United Nations Standard Products and Services Code). Para el caso del presente proceso se ajustan los siguientes clasificadores:

CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS EN EL TERCER NIVEL	DESCRIPCIÓN
25172500	Neumáticos y cámaras de Neumáticos
25171900	Ruedas y acabados
15121500	Preparados lubricantes
15121900	Grasas

**Características específicas del mercado**

El mercado de las llantas, en Colombia es manejado por empresas importadoras, de marcas internacionales. La principal recomendación es comprar llantas en sitios reconocidos, bien sean distribuidores oficiales, multimarca o en almacenes de grandes superficies, y que sus medidas se ajusten exactamente a lo que recomienda el fabricante del vehículo en su manual.

También es importante que el comprador le exija al distribuidor la factura con IVA, el folleto y la certificación que exige la ley. Cuando el vendedor no lo hace es posible que esa llanta sea de contrabando y no tenga la debida calidad, lo cual la convierte en un elemento



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

potencialmente inseguro.

En la actualidad existe en el mercado una gran variedad de llantas Premium fabricadas en diferentes regiones del mundo, de marcas mundialmente reconocidas como Michelin, Bridgestone, Continental, Goodyear/Dunlop o Pirelli, entre otras.

A la par hay una gran cantidad de marcas casi desconocidas, muchas de las cuales pertenecen a los mismos grandes fabricantes como sub marcas de bajo costo. (Ver abajo Listado Fabricantes de Llantas en el mundo y Submarcas).

<b>GRUPOS Y SUB MARCAS DE LLANTAS EN EL MUNDO</b>	
<b>Grupo/ País origen</b>	<b>Sub marcas</b>
<b>Apollo Tyres</b> India	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kappaen</li> <li>• Malaya</li> <li>• Regal</li> <li>• Inradstein</li> </ul>
<b>Bridgestone</b> Japón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Firestone adquirida en 1988.</li> <li>• Nokan Tires de origen Finlandia</li> <li>• Lassa fabricante turca asociada a Bridgestone.</li> <li>• Dayton adquirida en la década del 80.</li> </ul>
<b>Cooper Tires</b> Estados Unidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avon Tires, marca del grupo desde 1997.</li> <li>• Mastercraft Tires.</li> <li>• Mickey Thompson Tires &amp; Wheels.</li> <li>• Roadmaster Tires.</li> <li>• Dean Tires.</li> <li>• Starfire Tires.</li> </ul>
<b>Continental</b> Alemania	<ul style="list-style-type: none"> <li>• General Tire se incorporó en 1987.</li> <li>• Semperit de origen austriaco se fusionó en 1985.</li> <li>• Barum empresa Checa forma parte del grupo desde 1992.</li> </ul>
<b>Goodyear</b> Estados Unidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dunlop asociada al grupo desde 1999.</li> <li>• Sava marca eslovena adquirida en 1988.</li> <li>• Fulda de origen alemán, adquirida en 1962.</li> <li>• Debica</li> <li>• Douglas marca registrada desde 1992.</li> <li>• Kelly Tires fabricante adquirida en 1935</li> </ul>
<b>Hankook</b> Japón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arara</li> <li>• Kingstar de origen holandés.</li> <li>• Rotax Tires.</li> </ul>
<b>Michelin</b> Francia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BF Goodrich adquirida en 1990.</li> <li>• Kleber creada en 1911 por BF Goodrich.</li> <li>• Riken forma parte del grupo desde 1992.</li> <li>• Kamoran marca polaca adquirida en la década del 2000.</li> <li>• Tygec filial desde el 2006.</li> <li>• Uniroyal producto de BF-Goodrich.</li> <li>• Achilles, Strada y Corsa al comprar el fabricante indonesio PT Multistrada Arah Sarana TBK este año.</li> </ul>
<b>Pirelli</b> Italia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ceat empresa italiana adquirida en 1970.</li> <li>• Metzeler se incorporó al grupo en 1986.</li> </ul>
<b>Sumitomo</b> Japón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falken de origen japonés lanzada en 1983.</li> </ul>
<b>Yokohama</b> Japón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alliance pertenece al grupo desde 1950.</li> <li>• Galaxy</li> </ul>

Fuente: Con información de marcas y portales especializados.



Proceso No SA-SASI-15-2026

### ASPECTO ECONÓMICO:

#### Segmentos incluidos dentro del sector

Por su parte el mercado de Lubricantes Automotrices de Colombia está bastante consolidado, con las cinco primeras empresas ocupando el 80,73% del mercado. Los principales actores en este mercado son Biomax, Chevron Corporation, Petromil SA, Royal Dutch Shell PLC y Terpel.

Los segmentos de este mercado se pueden dividir en 4 tipos según los comportamientos de consumo del producto:

- Segmento más grande por tipo de vehículo: vehículos comerciales: el segmento de vehículos comerciales tiene el mayor consumo significativo de lubricante debido a sus altos volúmenes promedio de lubricante y la presencia de camiones más antiguos.
- Segmento más rápido por tipo de vehículo: motocicletas: se espera que el aumento de la producción y las ventas, impulsen las ventas de lubricantes para motocicletas a un ritmo saludable en el futuro.
- Segmento más grande por tipo de producto: aceites de motor: el aceite de motor es el tipo de producto más popular utilizado en los vehículos colombianos, ya que se consume en grandes cantidades y se reemplaza con más frecuencia que otras categorías de productos.
- Segmento más rápido por tipo de producto - Aceites para transmisión y engranajes: se espera que el consumo de aceite para transmisión crezca más rápido que otros tipos de productos en Colombia debido a la creciente penetración de automóviles automáticos y vehículos eléctricos.

#### Productos Incluidos dentro del Sector:

El sector terciario es por naturaleza diverso y específico, pero a grandes rasgos sus tres áreas principales de acción son el soporte, la distribución y la comercialización.

- Soporte: Servicios en la resolución de problemas de un área específica, o en la obtención de recursos humanos, tecnológicos o en la supervisión de la estructura de funcionamiento de las diversas formas productivas.
- Distribución: El transporte tanto de mercancías elaboradas, materias primas o personas, estas últimas con fines laborales, recreativos o de cualquier otra índole.
- Comercialización: Es el paso final de las cadenas productivas, pues consiste en llevar el producto final a sus consumidores y hacerlo disponible al mercado de consumo local. En algunos casos este último puede ser realmente amplio, como ocurre con la venta online de productos a cualquier parte del mundo.



**Proceso No SA-SASI-15-2026**

Las marcas de vehículos más vendidas en Colombia son: Renault, Mazda, Chevrolet, Kia, Suzuki, Nissan, Volkswagen, Hyundai y Ford.

Según datos del Diario La República, la mayoría de vehículos que se comercializan en el país sale de zonas como Brasil, México, Argentina y propiamente de Colombia. Marcas como Renault tienen planta local. La marca líder del sector, Renault, cuenta con plantas de ensamblaje en Colombia; además, importa vehículos de países filiales a su casa matriz, que es francesa. Esos países son Francia y Brasil.

**Agentes que componen el sector**

Los principales agentes que intervienen en el sector de comercio de partes, piezas y accesorios para vehículos de carga pesada y mantenimiento y reparación de vehículos automotores de carga en Colombia son:

- **Distribuidores y comercializadores mayoristas de repuestos**, que abastecen el mercado con piezas originales y alternativas para vehículos de carga pesada, operando a nivel nacional y regional a través de redes de distribución propias o franquicias.
- **Talleres especializados en mecánica pesada**, que prestan servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, reparación de motores, cajas de transmisión, sistemas hidráulicos y eléctricos, y que pueden ser independientes o estar vinculados a concesionarios autorizados por las marcas.
- **Concesionarios y representantes de marcas**, que ofrecen servicios posventa, garantías y repuestos originales para las marcas de vehículos de carga que representan en el territorio nacional.
- **Importadores directos**, que traen al país partes y piezas provenientes principalmente de Estados Unidos, China, Europa y Brasil, comercializándolas a precios competitivos frente a los repuestos de marca original.
- **Fabricantes nacionales de componentes**, que producen localmente ciertos insumos como filtros, empaques, resortes, bandas de freno y otros elementos de menor complejidad tecnológica.
- **Proveedores de insumos y lubricantes**, que distribuyen aceites, grasas, refrigerantes y demás fluidos requeridos para el mantenimiento de la maquinaria pesada.
- **Entidades públicas demandantes del servicio**, como gobernaciones, alcaldías, empresas industriales y comerciales del Estado, y otras entidades que cuentan con flotas de vehículos de carga dentro de su operación misional.
- **Empresas privadas del sector transporte de carga**, que constituyen la mayor parte de la demanda del mercado, al requerir de manera permanente servicios de mantenimiento y suministro de repuestos para mantener operativa su flota.



Proceso No SA-SASI-15-2026

### Gremios y Asociaciones que participan en el sector

- **Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar)**, que agremia a las empresas del sector transporte y ejerce vocería ante el Gobierno Nacional en temas de política pública, regulación y condiciones del transporte terrestre de carga pesada.
- **Asociación del Sector Automotriz y sus Partes (Asopartes)**, que reúne a distribuidores, importadores y comercializadores de partes y accesorios para vehículos, y que promueve la formalización del mercado, la lucha contra la falsificación de repuestos y el fortalecimiento de la cadena de distribución.
- **Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos)**, con presencia relevante en el seguimiento al mercado automotor, incluyendo el segmento de vehículos de carga pesada y su evolución comercial a nivel nacional.
- **Cámara Automotriz de la ANDI (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia)**, que agrupa a fabricantes, ensambladores y distribuidores de vehículos y sus componentes, incidiendo en la regulación técnica y normativa del sector.
- **Consejo Colombiano de Seguridad (CCS)**, que tiene participación indirecta en el sector al promover estándares de seguridad en el mantenimiento y operación de vehículos de carga, especialmente en industrias como la minería y la construcción, donde la maquinaria pesada es determinante.

### Perspectivas de crecimiento, inversión y ventas

El Producto Interno Bruto creció 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p; 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).



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

**Tabla 1. Valor agregado por actividad económica**  
**Tasas de crecimiento en volumen<sup>1</sup>**  
**Cuarto trimestre 2025<sup>Pr</sup>**

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025 <sup>Pr</sup> / 2024 <sup>P</sup>	2025 <sup>Pr</sup> -IV / 2024 <sup>P</sup> -IV	2025 <sup>Pr</sup> -IV / 2025 <sup>Pr</sup> -III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,1	-0,4	-2,6
Explotación de minas y canteras	-6,2	-2,9	1,2
Industrias manufactureras	1,9	1,0	-1,6
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	1,1	2,9	0,8
Construcción	-2,8	-2,6	-1,5
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	4,6	3,4	1,6
Información y comunicaciones	1,0	-1,2	-2,0
Actividades financieras y de seguros	2,8	0,7	-2,4
Actividades inmobiliarias	2,0	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	1,3	1,5	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	4,5	4,8	0,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	9,9	11,5	4,6
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>2,7</b>	<b>2,3</b>	<b>-0,1</b>
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,5	2,5	0,6
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>2,6</b>	<b>2,3</b>	<b>0,1</b>

Fuente: DANE, PIB\_T

<sup>Pr</sup>preliminar

<sup>P</sup>provisional

Para el año 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 4,6%, respecto al año 2024p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,5%.
- Transporte y almacenamiento crece 2,2%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,5%.

En el cuarto trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento;



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

alojamiento y servicios de comida crece 3,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024p . Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 7,0%.
- Transporte y almacenamiento decrece 1,7%.
- Alojamiento y servicios de comida crece 0,1%

**Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup>**  
**Tasas de crecimiento en volumen<sup>2</sup>**  
**Cuarto trimestre 2025<sup>Pr</sup>**

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2025 <sup>Pr</sup> / 2024 <sup>P</sup>	2025 <sup>Pr</sup> -IV / 2024 <sup>P</sup> -IV	2025 <sup>Pr</sup> -IV / 2025 <sup>Pr</sup> -III
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	7,5	7,0	0,9
Transporte y almacenamiento	2,2	-1,7	-2,3
Alojamiento y servicios de comida	0,5	0,1	2,2
<b>Comercio al por mayor y al por menor<sup>1</sup></b>	<b>4,6</b>	<b>3,4</b>	<b>1,6</b>

Fuente: DANE, PIB\_T

<sup>Pr</sup> preliminar

<sup>P</sup> provisional

<sup>1</sup> Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.

<sup>2</sup> Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

<sup>3</sup> Comercio al por mayor y en comisión o por contrata; comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles); comercio de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios.

## Empleo

El gran alcance y valor del sector de servicios se refleja en su articulación con múltiples sectores económicos y su alta demanda de mano de obra, lo que favorece el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) y evidencia su dinamismo y carácter reactivador. Según cifras del DANE, en diciembre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue de 24.224 millones. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Industrias manufactureras con 2,2 puntos porcentuales; Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana; y Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios con 0,5 puntos porcentuales en cada caso.



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

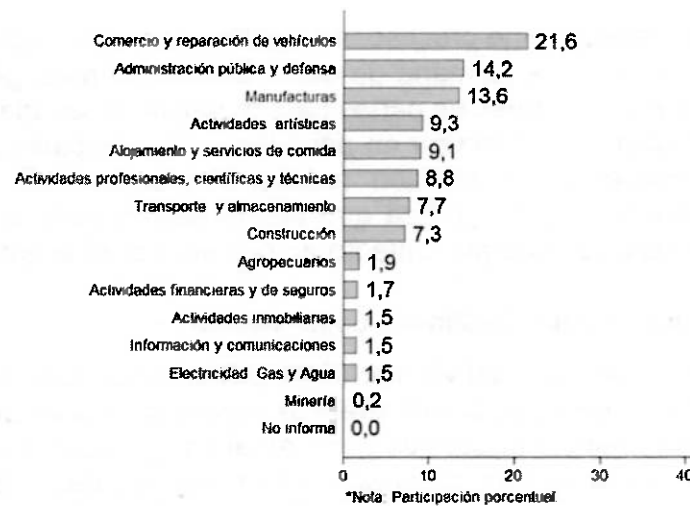
Proceso No SA-SASI-15-2026

**Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad Total nacional Diciembre (2024 - 2025)**

Rama de actividad	Total nacional				
	Diciembre 2024	Diciembre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.621	24.224	100	603	
Industrias manufactureras	2.374	2.885	11,9	510	2,2
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.779	2.900	12,0	121	0,5
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.005	2.120	8,7	114	0,5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.846	1.915	7,9	69	0,3
Transporte y almacenamiento	1.716	1.734	7,2	18	0,1
Comercio y reparación de vehículos	4.262	4.262	17,6	0	0,0
Alojamiento y servicios de comida	1.908	1.895	7,8	-13	-0,1
Información y comunicaciones	416	391	1,6	25	-0,1
Actividades inmobiliarias	390	356	1,5	-34	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos ^	645	609	2,5	-36	-0,2
Construcción	1.669	1.630	6,7	-39	0,2
Actividades financieras y de seguros	459	419	1,7	-40	-0,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.151	3.106	12,8	-42	-0,2

Fuente: DANE, GEIH.

En lo que respecta a la ciudad de Pereira, durante el trimestre móvil septiembre-noviembre de 2025, las actividades de comercio y reparación de vehículos representaron el 21,6% del total de ocupados de Pereira. Por su parte la tasa de desempleo de Pereira se ubicó 7,6%



Fuente: Gran Encuesta Integrada de Hogares - DANE. Fecha de Publicación: mayo 2025



Proceso No SA-SASI-15-2026

### VARIABLES ECONÓMICAS QUE AFECTAN EL SECTOR

- **Variaciones en la inflación**

De acuerdo con cifras publicadas por el DANE, en enero de 2026 la variación anual del IPC fue 5,35%, es decir, 0,13 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,22%. Por su parte, la variación mensual del índice fue de 1,18%.

**Variación mensual y anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC)**  
**Total, nacional**  
**2025 - 2026 (enero)**

IPC	Enero			
	Variación Mensual		Variación Anual	
	2025	2026	2025	2026
<b>IPC total</b>	0,94	<b>1,18</b>	5,22	<b>5,35</b>

Fuente: DANE, IPC.

La inflación puede afectar este proceso principalmente en dos aspectos: el costo de los repuestos y el costo de la mano de obra. Cuando el nivel general de precios sube, los talleres y proveedores de partes para maquinaria pesada se ven obligados a ajustar sus tarifas para no incurrir en pérdidas, lo que encarece el valor total del servicio. Adicionalmente, la inflación reduce el alcance real del presupuesto asignado al contrato, lo que significa que con el mismo valor se pueden adquirir menos bienes y servicios que al momento en que se realizó el estudio de mercado.

- **Variación del Salario Mínimo Legal Vigente**

El salario mínimo legal mensual vigente (SMMLV) en Colombia ha sido ajustado de manera anual mediante actos administrativos expedidos por el Gobierno Nacional, estableciendo incrementos sucesivos tanto en el salario básico como en el auxilio de transporte. A continuación, se presenta la evolución del salario mínimo legal mensual en Colombia para el período 2013–2026, incluyendo el auxilio de



Proceso No SA-SASI-15-2026

transporte y la variación porcentual anual, lo cual permite identificar claramente la tendencia y magnitud de los ajustes realizados a lo largo del tiempo:

Año	SMMLV (COP)	Auxilio de transporte (COP)	Total mensual (COP)	Variación % anual
2013	589.500	70.500	660.000	—
2014	616.000	72.000	688.000	4,24%
2015	644.350	74.000	718.350	4,41%
2016	689.455	77.700	767.155	6,79%
2017	737.717	83.140	820.857	7,00%
2018	781.242	88.211	869.453	5,92%
2019	828.116	97.032	925.148	6,41%
2020	877.803	102.854	980.657	6,00%
2021	908.526	106.454	1.014.980	3,50%
2022	1.000.000	117.172	1.117.172	10,07%
2023	1.160.000	140.606	1.300.606	16,42%
2024	1.300.000	162.000	1.462.000	12,41%
2025	1.423.500	200.000	1.623.500	11,05%
<b>2026</b>	<b>1.750.905</b>	<b>249.095</b>	<b>2.000.000</b>	<b>23,19%</b>

Del análisis de la información presentada en la tabla se evidencia que, entre los años 2013 y 2021, los incrementos anuales del ingreso mensual total se mantuvieron dentro de rangos moderados, con variaciones porcentuales que oscilaron principalmente entre el 3% y el 7%. Este comportamiento refleja una dinámica de ajuste gradual del salario mínimo, con impactos controlados sobre los costos laborales y una relativa estabilidad para los sectores productivos.

No obstante, a partir del año 2022 se observa un cambio significativo en la tendencia, al registrarse incrementos porcentuales de dos dígitos. En 2022, la variación anual alcanzó el 10,07%, seguida de un aumento del 16,42% en 2023, del 12,41% en 2024 y del 11,05% en 2025. Esta trayectoria culmina en 2026 con una variación anual del 23,19%, representando uno de los mayores saltos porcentuales de las últimas décadas, superando ampliamente los ajustes más moderados de los años previos, así como los incrementos promedio observados en los periodos recientes. Por esta razón, 2026 se perfila como el año con uno de los aumentos más altos del salario mínimo en Colombia en la historia reciente.



Proceso No SA-SASI-15-2026

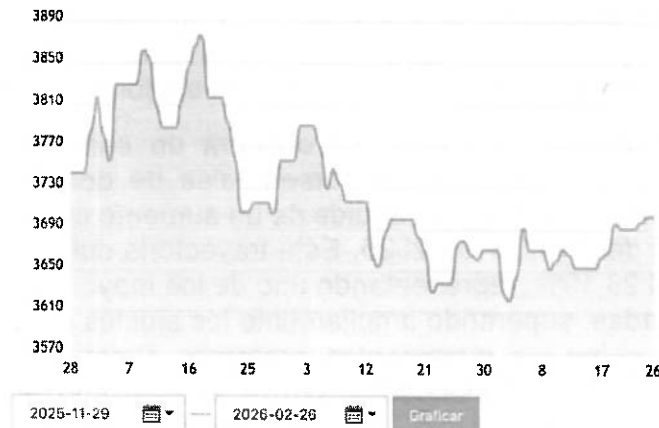
En el marco del presente proceso contractual, el incremento del SMMLV incide directamente en los costos asociados al personal técnico especializado requerido para la ejecución del objeto contractual, entre el que se encuentran mecánicos de maquinaria pesada, técnicos en sistemas hidráulicos, eléctricos y de transmisión, así como el personal de apoyo logístico necesario para el diagnóstico, desmonte, reparación, instalación y pruebas de funcionamiento de los componentes intervenidos en las volquetas y dobletroque de la Gobernación de Risaralda.

El salario mínimo constituye un referente para la estructuración de escalas salariales dentro del sector de mantenimiento y reparación de vehículos de carga pesada, por lo que su incremento genera un aumento proporcional en prestaciones sociales, aportes a seguridad social, parafiscales y demás cargas laborales asumidas por los proveedores y contratistas. En consecuencia, se incrementan los costos totales del talento humano necesario para ejecutar las actividades de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos previstas en el contrato.

- **Tasa de cambio:**

La cotización del dólar en Colombia para el día jueves 06 de febrero de 2026 es de \$3.703,69, subió 0.41 Pesos, correspondiente a un aumento del 0.01% con respecto al día anterior. Alcanzó el nivel más alto en más de un mes (desde 2026-01-13). La TRM disminuyó un 10.25% (422.85 Pesos) en referencia al mismo día del año anterior, pero subió un 1.81% (65.81 Pesos) comparando con el mismo día del mes anterior.

PRECIO DEL DÓLAR DE LOS ÚLTIMOS 90 DÍAS



Fuente: El Dólar



Proceso No SA-SASI-15-2026

La tasa de cambio puede incidir en el presente proceso, dado que gran parte de los repuestos y componentes requeridos para el mantenimiento de maquinaria pesada son importados o tienen sus precios referenciados en moneda extranjera. Cuando el dólar sube frente al peso, el costo de adquisición de estos insumos en el mercado nacional aumenta proporcionalmente, lo que se traslada al precio final que los proveedores deben asumir para cumplir con el objeto del contrato. Esta situación puede llevar a que los proponentes eleven sus ofertas como mecanismo de cobertura frente a posibles fluctuaciones durante la ejecución, lo que afectaría la eficiencia del gasto público y podría reducir la pluralidad de oferentes. Por esta razón, al momento de estructurar el presupuesto oficial, la entidad debe considerar la tasa representativa del mercado (TRM) vigente y su comportamiento reciente, con el fin de estimar un valor del contrato que refleje las condiciones reales del mercado y garantice la adecuada ejecución del mismo.

#### **Cadenas de producción y distribución:**

La cadena de producción de llantas comienza con la recolección global de más de 200 componentes esenciales. El insumo principal es el caucho natural, extraído del látex de plantaciones de árboles tropicales, el cual se combina con caucho sintético derivado del petróleo para mejorar la resistencia al desgaste. A estos materiales se suman el negro de humo y la sílice para dar durabilidad, junto con azufre y cables de acero o textiles que forman la estructura interna del neumático.

En la planta de fabricación, todos estos ingredientes se funden en mezcladoras industriales gigantescas hasta obtener una masa homogénea. Posteriormente, mediante procesos de calandrado y extrusión, el caucho se lamina y se prensa alrededor de los hilos de acero para crear las distintas capas de la llanta. Estas capas se ensamblan con precisión milimétrica en una máquina formadora, dando como resultado un neumático "verde" o crudo que aún carece de su forma definitiva.

El paso crucial es la vulcanización, donde el neumático crudo se coloca dentro de un molde de acero bajo presiones y temperaturas extremas. Este calor provoca una reacción química con el azufre que endurece el caucho y le graba el dibujo de la banda de rodamiento. Finalmente, cada pieza pasa por una estricta inspección de calidad que incluye rayos X y pruebas de balanceo computarizadas para descartar cualquier burbuja de aire o imperfección estructural.

En Colombia, la cadena de suministro de llantas se caracteriza por una alta dependencia de la importación y un mercado de distribución en transición hacia



Proceso No SA-SASI-15-2026

redes multimarca. A nivel macroeconómico, el sector mueve cientos de millones de dólares anuales, sirviendo como un motor indispensable para el transporte de carga, el agro y el parque automotor particular del país.

En el eslabón de producción, el panorama nacional cuenta con un único jugador industrial. En Yumbo, Valle del Cauca, se ubica la única planta de fabricación local de llantas radiales para camiones y buses, operada por la firma Goodyear de Colombia. Esta planta procesa hule e insumos nacionales —aprovechando en parte la producción industrial de empresas de caucho natural en departamentos como el Meta— para abastecer el transporte pesado del país y exportar al resto de Latinoamérica. El resto de las marcas líderes del mercado general, como Michelin, Bridgestone o Pirelli, operan bajo un modelo 100% de importación. Por esta razón, la distribución local está liderada por grandes comercializadoras mayoristas e importadoras independientes, tales como Redllantas, Imlla o Interllantas. Estas organizaciones gestionan la llegada de contenedores a través de los puertos de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, enfrentando retos como los fletes internacionales y la fluctuación del dólar. Una vez nacionalizado el producto, la mercancía se traslada a centros de acopio estratégicos en Bogotá, Medellín y Cali utilizando el transporte terrestre por carretera para surtir a llanteras locales y talleres minoristas. La fase final de la cadena integra la comercialización al consumidor y la gestión ambiental. Mientras que antes predominaban los centros de servicio exclusivos de una marca, el mercado colombiano migró a un modelo multimarca impulsado por redes como Termillantas o Energiteca.

Finalmente, tras cumplir su vida útil, la legislación del país obliga a los importadores a recolectar un porcentaje de las llantas usadas. Estas se canalizan mediante programas de posconsumo hacia plantas de reciclaje técnico —como la planta de la firma Duramos S.A.S. en el departamento del Cesar—, donde se trituran para producir asfalto modificado, pisos de caucho o insumos industriales.

La cadena de producción y distribución de lubricantes para automotores es un proceso altamente técnico que inicia en el sector petroquímico con la obtención de los aceites base. Estas materias primas se clasifican en bases minerales, extraídas de la destilación directa del petróleo crudo, y bases sintéticas, que se diseñan mediante procesos químicos en laboratorios para ofrecer una mayor resistencia al calor y al desgaste. La elección de esta base es fundamental, ya que representa más del 80% del volumen del producto final y determina si el aceite será convencional, semisintético o 100% sintético.

Una vez obtenidas las bases, el proceso continúa en las plantas de mezcla o mezcla



Proceso No SA-SASI-15-2026

técnica (blending). Allí, el aceite base se calienta a temperaturas controladas y se combina con un paquete especializado de aditivos químicos que definen el rendimiento del lubricante según normas internacionales como API o SAE. Entre estos aditivos se encuentran los detergentes, que limpian los depósitos de carbón en el motor; los agentes antidesgaste, que protegen las piezas móviles de la fricción; y los mejoradores del índice de viscosidad, que aseguran que el fluido proteja el motor tanto en el arranque en frío como a altas velocidades.

Al terminar la mezcla, el producto pasa a las líneas de envasado automotor, las cuales están diseñadas para responder a las dinámicas del comercio minorista y de servicios mecánicos. El lubricante se empaqueta en botellas plásticas de un cuarto de galón y galones para el consumidor particular, o en presentaciones de mayor volumen como pailas de cinco galones y tambores para talleres. Cada envase es sellado herméticamente y etiquetado con las especificaciones técnicas del vehículo para el cual fue diseñado, garantizando su autenticidad y facilitando su posterior almacenamiento en las bodegas logísticas.

La etapa de distribución es de carácter capilar e intensivo, movilizándolo desde los centros de almacenamiento central hacia una amplia red de comercialización. Los fabricantes utilizan camiones de carga cerrada para abastecer a grandes distribuidores mayoristas, quienes a su vez surten a miles de tiendas de repuestos, almacenes de cadena y estaciones de servicio. Asimismo, existe un canal directo para el sector corporativo, despachando el inventario directamente a concesionarios oficiales, servitecas especializadas y empresas con flotas de transporte público o de carga. El ciclo finaliza con la recolección y gestión ambiental del aceite automotor usado, catalogado como un residuo de manejo especial debido a su alta toxicidad para el agua y el suelo. Tras realizarse el cambio de aceite en los talleres y centros de servicio, el fluido quemado se almacena temporalmente en tanques de seguridad. Finalmente, empresas ambientales certificadas recolectan este residuo para trasladarlo a plantas de re-refinación que rescatan las bases limpias, o lo destinan a un aprovechamiento energético como combustible controlado en grandes hornos industriales.

### **Dinámica de importaciones y exportaciones**

Actualmente, el comercio de llantas perteneciente al sector automotriz experimenta una serie de factores externos que aumentan la complejidad en sus procesos. Si sumamos a estos factores un eslabón tan importante como es la globalización, la



Proceso No SA-SASI-15-2026

industria automotriz se ve ante un gran desafío en su día a día: orquestar la compleja interconectividad en su cadena de suministro.

Los proveedores automotrices se encuentran distribuidos por todo el mundo; en algunos modelos de vehículos, cada pieza llega de un proveedor diferente, desde un país diferente. Esto hace que la conexión entre empresas sea todo un reto: las OEM, Tier 1 y 2 requieren canales de comunicación y planes logísticos de extrema calidad para secuenciar el movimiento de cada pieza y lograr que llegue al lugar adecuado justo en el tiempo requerido. Por lo tanto, estas empresas automotrices demandan servicios logísticos premium y sensibles al tiempo.

Una tormenta perfecta en el comercio mundial está creando una crisis de capacidad de contenedores marítimos, lo que alimenta un aumento repentino y sorpresivo en las tarifas de flete marítimo.

El comienzo de la temporada alta de transporte marítimo, junto con los tránsitos más largos para evitar el Mar Rojo y el mal tiempo en Asia, han afectado el flujo comercial en rutas clave. Los transportistas marítimos se saltan los puertos o reducen su tiempo en el puerto, y no recogen los contenedores vacíos, en un esfuerzo por mantener los buques en camino para la entrega.

Desde el Lejano Oriente hasta la costa oeste de Estados Unidos, es probable que las tarifas al contado superen el nivel visto en el punto álgido de la crisis del Mar Rojo a principios de este año, lo que demuestra cuán dramáticos han sido los aumentos recientes.

Las tarifas de flete marítimo de Xeneta muestran el repunte del mercado al contado y la ampliación del diferencial entre las tarifas al contado y a largo plazo. Cuanto mayor sea el diferencial entre las tasas a largo y corto plazo, mayor será el riesgo de que la carga se traslade.

El conflicto en Medio Oriente, especialmente entre Irán e Israel, está generando una creciente inestabilidad en las rutas marítimas del Golfo Pérsico y el Mar Rojo, lo que ya se traduce en mayores riesgos operativos y un aumento significativo en los costos del transporte marítimo internacional. Los buques que transitan por zonas de alto riesgo como el Golfo Pérsico deben adoptar medidas de seguridad adicionales, navegar a mayor velocidad y enfrentar costos más altos por combustible búnker, lo que ha contribuido al aumento de las tarifas spot promedio.

En la ruta Transpacífica (Lejano Oriente – Costa Oeste de EE.UU.), el precio medio-bajo del mercado cayó un 33% desde el 9 de junio, situándose en USD 3.600 por



**Proceso No SA-SASI-15-2026**

FEU, reflejando que los transportistas mejor posicionados están resistiendo el aumento general de tarifas impulsado a comienzos de junio de 2025.

Las tarifas spot promedio entre el Lejano Oriente y el Mediterráneo aumentaron un 45% en mayo-junio de 2025, ubicándose en USD 4.524 por FEU.

En contraste, el comercio entre el norte de Europa y la costa este de Estados Unidos se mantiene estable, con una leve baja del 1% semanal, promediando USD 2.100 por FEU, afectado por el exceso de capacidad y la débil demanda.

El mercado global de carga marítima, en el segundo trimestre de 2025, se ha visto impactado por una volatilidad persistente, impulsada por las tensiones geopolíticas y las políticas arancelarias. La demanda ha mostrado un crecimiento general, especialmente en ciertas rutas impulsadas por las prisas de los importadores, lo que ha llevado a aumentos significativos en las tarifas y, en las últimas seis semanas una tendencia a la baja del índice global de contenedores de Drewry. Además, nos enfrentamos a una creciente congestión portuaria, especialmente en los puertos de Norteamérica, Asia y Europa. Según informe de DHL, con base en datos de Sea-Intelligence, a pesar de las mejoras estadísticas en la confiabilidad de los horarios de las navieras, que se ubicó en 67,8%, la experiencia real de los transportistas se deteriora, debido a un peor rendimiento en las rutas de alta demanda y a los desafíos operativos como la escasez de contenedores.

La disponibilidad de contenedores se ha ralentizado aún más por el mal tiempo que afecta a las operaciones portuarias en China, Malasia y Singapur.

Teniendo en cuenta las demoras en la entrega de diferentes piezas de vehículos por cuenta de la tardanza en la llegada de barcos, los comercializadores han tenido que comprar en otros lugares, no obstante, esto no soluciona la escasez porque la industria nacional de elementos automotores solamente abastece 25% del mercado total y al menos 75% de las piezas vienen del exterior.

Otro factor relevante es que China actualmente tiene una contracción interna. La actividad en la industria manufacturera de China registró en mayo de 2025 su primera contracción en ocho meses ante el impacto de la guerra comercial con Estados Unidos. Sin embargo, ante la tregua comercial de 90 días que China y EE.UU. iniciaron a mediados de mayo de 2025, el optimismo de los empresarios chinos de este sector mejoró tras desplomarse en un mes de abril marcado por la escalada arancelaria entre ambas potencias, que se tradujo en una suerte de embargo comercial cruzado. Este factor es relevante porque China es un país



Proceso No SA-SASI-15-2026

importante a nivel mundial como proveedor del sector de automotores y es que la cadena logística afectada a nivel mundial es un efecto de la pandemia, pero este motivo se suma a otros fenómenos actuales como la devaluación de varias monedas en Latinoamérica respecto al dólar, lo que inevitablemente impacta los costos de producción y exportación.

## ASPECTO TÉCNICO DE LAS LLANTAS

La llanta moderna es un compuesto multimaterial de alta ingeniería, donde cada pieza cumple una función física específica:

### Componentes Estructurales de la Llanta

- **Banda de rodamiento:** Es la capa exterior de caucho que tiene contacto directo con el suelo. Su diseño de canales y bloques determina el agarre en seco o mojado, la evacuación de agua para evitar el *aquaplaning* y el nivel de ruido.
- **Carcasa o lonas de cuerpo:** Estructura interna de cuerdas textiles (poliéster, nylon) recubiertas de caucho que soporta la presión del aire y sostiene el peso del vehículo.
- **Cinturones de acero:** Lonas con hilos de acero trenzado dispuestas debajo de la banda de rodamiento. Aportan rigidez, resistencia a los impactos y estabilidad al neumático en curvas.
- **Costado o flanco:** Zona lateral de caucho flexible que protege la carcasa contra impactos laterales y determina el confort de la marcha mediante su capacidad de flexión.
- **Talón y aros de acero:** El borde rígido que asienta la llanta firmemente sobre el rine del vehículo, asegurando que no haya pérdidas de aire en sistemas *tubeless* (sin neumático interno).

### Nomenclatura y Marcaje Técnico (Lectura de la Llanta)

El costado de toda llanta contiene un código alfanumérico estandarizado que define sus límites técnicos operacionales. Tomando como ejemplo una inscripción común **205/55 R16 91V**:

- **205 (Ancho de sección):** Indica el ancho del neumático en milímetros, medido de flanco a flanco.



Proceso No SA-SASI-15-2026

- **55 (Perfil o serie):** Es la relación porcentual entre la altura del flanco y el ancho de la llanta. En este caso, la altura equivale al 55% de 205 mm.
- **R (Construcción):** Indica que la estructura interna es de tipo **Radial**, donde las lonas corren perpendiculares al sentido de giro (estándar actual frente a las antiguas llantas diagonales).
- **16 (Diámetro del rin):** El diámetro interior de la llanta medido en pulgadas.
- **91 (Índice de carga):** Código numérico que representa la capacidad máxima de peso que la llanta puede soportar a su presión máxima (91 equivale a 615 kg por llanta).
- **V (Índice de velocidad):** Letra que certifica la velocidad máxima constante que el neumático puede tolerar de manera segura bajo carga completa (V equivale a 240 km/h).

### Compuestos de Caucho y Química de Materiales

El rendimiento de la llanta depende de la formulación química de su banda de rodamiento:

- **Polímeros avanzados:** La mezcla balanceada de caucho natural (elasticidad y resistencia al desgarro) y caucho sintético (estabilidad térmica).
- **Sílice vs. Negro de humo:** El negro de humo tradicional aporta resistencia al desgaste por fricción. La introducción moderna de la sílice reduce la resistencia a la rodadura (ahorrando combustible) y mejora drásticamente el agarre en superficies mojadas.

### Categorías por Aplicación Climática y Terreno

Las llantas se diseñan técnicamente para responder a condiciones específicas de uso:

- **H/T (Highway Terrain):** Diseñadas un 80% o 90% para asfalto. Priorizan el confort, el frenado a altas velocidades y la evacuación de agua.
- **A/T (All Terrain):** Uso mixto (50% asfalto, 50% destapado). Poseen bloques más grandes y costados reforzados para resistir piedras y lodo leve.
- **M/T (Mud Terrain):** Diseñadas para lodo extremo y rocas. Cuentan con surcos muy profundos y compuestos de caucho altamente resistentes a cortes, pero sacrifican tracción y generan ruido en pavimento.



Proceso No SA-SASI-15-2026

## ASPECTO TÉCNICO DE LOS LUBRICANTES

El aspecto técnico del mercado de lubricantes para automotores abarca la ingeniería química, las propiedades físicas de los fluidos y las certificaciones internacionales que garantizan la protección de los motores y sistemas de transmisión. Las variables técnicas fundamentales se estructuran en los siguientes pilares:

### Clasificación por Viscosidad (Norma SAE)

La Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) dicta el estándar técnico mundial **SAE J300**, el cual define la fluidez del aceite a bajas y altas temperaturas mediante la nomenclatura de los aceites multigrados (por ejemplo, **5W-30**):

- **El número inicial seguido de la "W" (Winter / Invierno):** Mide la viscosidad del aceite en temperaturas bajo cero durante el arranque en frío. Un número menor (como 0W o 5W) significa que el aceite es muy fluido en frío, llegando más rápido a lubricar las partes altas del motor y reduciendo el desgaste inicial.
- **El número final (Grado de alta temperatura):** Mide la viscosidad del aceite a la temperatura de operación normal del motor (100 °C). Un número mayor (como 40 o 50) indica un aceite más grueso que mantiene una película protectora robusta bajo calor extremo, mientras que números bajos (como 16 o 20) reducen la fricción interna para optimizar el ahorro de combustible en motores modernos.

### Categorías de Rendimiento y Calidad (Normas API y ACEA)

Los lubricantes deben aprobar rigurosas pruebas de laboratorio y de motor para certificar que protegen contra el desgaste, la oxidación y los depósitos de lodo:

- **Norma API (American Petroleum Institute):** Es el estándar americano. Para motores a **gasolina**, utiliza la letra **S** (*Service*) seguida de otra letra en orden alfabético que determina la modernidad de la norma (por ejemplo, **API SP**, introducida para mitigar la preignición a baja velocidad o LSPI en motores turboalimentados). Para motores a **diésel**, utiliza la letra **C** (*Commercial*) seguida de una combinación alfanumérica (como **API CK-4**).
- **Norma ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles):** Es el estándar europeo, más exigente en cuanto a la durabilidad del aceite y la compatibilidad con sistemas de postratamiento de gases. Se divide en categorías **A/B** (motores convencionales de gasolina y diésel ligero), **C** (motores con filtros de partículas diésel - DPF o catalizadores de gasolina) y **E** (motores diésel de carga pesada).



Proceso No SA-SASI-15-2026

- **Especificaciones de Fabricante (OEM):** Marcas como BMW, Volkswagen, Mercedes-Benz o Ford exigen que el aceite cumpla con pruebas propias de la marca (ej. *VW 502.00 / 505.00* o *MB-Approval 229.5*) debido a las tolerancias milimétricas de sus motores.

### Composición Química y Formulación Técnica

Un lubricante automotor está compuesto por dos elementos críticos que interactúan químicamente dentro del motor:

- **Aceite Base (80% - 90%):** Define la estabilidad molecular del fluido. Las bases sintéticas (Grupo III, IV o V) superan técnicamente a las minerales (Grupo I y II) porque no contienen impurezas de azufre, tienen un índice de viscosidad natural más alto (cambian menos de grosor con la temperatura) y resisten la evaporación.
- **Paquete de Aditivos (10% - 20%):** Compuestos químicos que potencian o añaden propiedades al aceite base. Incluyen **detergentes** (limpian el hollín y los depósitos), **dispersantes** (mantienen las partículas flotando para que no obstruyan los conductos), **antidesgaste** (forman capas de sacrificio basadas en zinc y fósforo - ZDDP sobre el metal) y **antiespumantes** (evitan que el cigüeñal bata el aceite y cree burbujas de aire que rompan la lubricación).

### Propiedades Físico-Químicas Críticas en Laboratorio

En el control de calidad y diseño de lubricantes, los ingenieros evalúan parámetros específicos:

- **Índice de Viscosidad (IV):** Medida adimensional que indica cuánto cambia la viscosidad con la temperatura. A mayor IV, el aceite es más estable y eficiente en un rango amplio de climas.
- **Punto de Inflamación (Flash Point):** La temperatura mínima a la que el aceite desprende vapores que pueden inflamarse. Un punto alto (superior a 220 °C) es técnico indispensable para motores con turbocompresor.
- **TBN (Total Base Number / Número de Base Total):** Mide la capacidad alcalina del aceite para neutralizar los ácidos corrosivos generados por la combustión del combustible (especialmente el azufre del diésel). Un TBN que cae indica que el aceite llegó al fin de su vida útil.



Proceso No SA-SASI-15-2026

## ASPECTO REGULATORIO

La entidad aplicará en este proceso el Decreto 1082 de 2015 y Decreto 1510 de 2013, así como lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, y demás Decretos reglamentarios y normas vigentes sobre la materia. Por consiguiente, las empresas que tengan interés en participar en el proceso de contratación deben ajustarse a la normatividad colombiana vigente destinada al sector, que de manera general se puede enunciar: Constitución Política Colombiana, Código de Comercio, Código Civil Colombiano, Estatuto Tributario, Ley 1480 de 2011 Estatuto del Consumidor, y demás normas del consumidor emitidas por la Superintendencia de Industria y Comercio, y normas que regulen la actividad de mantenimiento de vehículos emitidas por el Ministerio de Transporte.

## 2. COMPORTAMIENTO DEL GASTO HISTORICO

¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

MODALIDAD	OBJETO	VALOR	ANTICIPO
Contrato de suministro No.1020 del 16 de agosto de 2017 (Selección Abreviada Subasta Inversa)	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$ 679,993,689.00	0%
Contrato de suministro No. 1243 del 10 de julio de 2018(Selección Abreviada Subasta Inversa)	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITAA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$ 598.203.430,00	0%
Contrato de suministro No.1564 del 11 de octubre de 2019(Selección Abreviada Subasta Inversa).	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITAA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$ 488.884.887	0%
Contrato de suministro No. CO1.PCCNTR.1 797268 del 29 de	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITAA LA SECRETARIA	\$ 449.860.477	0%



Proceso No SA-SASI-15-2026

MODALIDAD	OBJETO	VALOR	ANTICIPO
Septiembre de 2020 (Selección Abreviada Subasta Inversa).	DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.		
Contrato CO1.PCCNTR.24369 18 del proceso de Selección Abreviada SA-SASI-05-2021	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITAA LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$ 693.048.000	0%
Contrato CO1.PCCNTR.36068 60 del proceso de Selección Abreviada SA-SASI-03-2022	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITAA LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$ 788.810.400	0%
Contrato de suministro No.2299 del 29 de septiembre de 2023 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA-SASI-21- 2023)	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$1.000.000.000	0%
Contrato de suministro CO1.PCCNTR.66081 21 y No.2299 del 29 de Septiembre de 2024 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA-SASI-08- 2024)	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$1.200.000.000	0%
Contrato de suministro CO1.PCCNTR.84485 02 y No.3219 del 14 de octubre de 2025 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA- SASI-18-2025)	SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA.	\$1.220.000.000	0%



**ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA**

Proceso No SA-SASI-15-2026

El análisis de las adquisiciones históricas realizadas por la Gobernación de Risaralda permite evidenciar que esta entidad ha contratado de manera continua y recurrente el suministro de llantas y lubricantes para vehículos livianos, volquetas y maquinaria pesada, lo que demuestra una demanda sostenida y permanente frente a este tipo de servicios.

En cuanto a los valores contratados, se observa una tendencia general al alza a lo largo de los años. Los contratos más antiguos, correspondientes al periodo 2017-2022, se ubicaron en un rango entre \$679.993.689 y \$788.810.400, mientras que los procesos más recientes han registrado valores significativamente superiores, llegando a \$1.220.000.000 en el proceso del año 2025, lo que refleja el impacto acumulado de variables como la inflación, el incremento del salario mínimo y la variación de la tasa de cambio sobre el costo de los repuestos y la mano de obra especializada.

Es importante destacar que la entidad ha mantenido una periodicidad aproximadamente anual en la contratación de este servicio, lo que confirma que el suministro de llantas y lubricantes constituye una necesidad institucional permanente y no esporádica. Esta regularidad en la demanda representa una señal positiva para el mercado, ya que genera condiciones de previsibilidad que pueden motivar la participación de un mayor número de proponentes en el presente proceso.

**CONTRATACIÓN DE OTRAS ENTIDADES**

Histórico de compras o adquisiciones de otras entidades estatales y otros consumidores del bien o servicio:

MODALIDAD	OBJETO	VALOR ADJUDICADO	ANTICIPO
ALCALDIA SAN PABLO DE BORBUR Mínima Cuantía MC-SPB-037-2024 Contrato 2024-120 CO1.PCCNTR.6812369	COMPRAVENTA E INSTALACION DE LLANTAS (INCLUYENDO SERVICIOS CONEXOS DE BALANCEO Y ALINEACIÓN) PARA LOS VEHICULOS DE PROPIEDAD Y/O CARGO DEL MUNICIPIO DE SAN PABLO DE BORBUR, BOYACÁ 2024.	\$36.338.000	0%
Selección abreviada menor cuantía	CONTRATAR EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO, INCLUYENDO REPUESTOS	\$221.193.185	0%



Proceso No SA-SASI-15-2026

MODALIDAD	OBJETO	VALOR ADJUDICADO	ANTICIPO
ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT SAMC-021-2025	ORIGINALES, LLANTAS Y MANO DE OBRA DE LOS VEHICULOS ADSCRITOS A LA ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT-CUNDINAMARCA.		
Selección abreviada subasta inversa Central Administrativa y Contable Especializada CENAC Convenios 026-SASI- CENACCONVENIOS-2025	LA ADQUISICIÓN DE LLANTAS PARA LOS VEHICULOS CON DESTINO A LAS UNIDADES QUE CENTRALIZA CON CARGO A LOS APOYOS OTORGADOS MEDIANTE CONVENIOS DE COLABORACION SUSCRITOS ENTRE EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL EJERCITO NACIONAL CON EMPRESAS DE LOS SECTORES MINERO, ENERGÉTICO E HIDROCARBUROS.	\$7.355.101.006	0%
Selección abreviada subasta inversa ALCALDIA MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS SOPI-SASI-053-2025	SUMINISTRO DE REPUESTOS, LLANTAS, FILTROS, LUBRICANTES Y MANO DE OBRA PARA MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO PARA LOS VEHÍCULOS Y MAQUINARIA PESADA DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA SECRETARÍA DE OBRAS P.	\$845.000.000	0%
Selección abreviada subasta inversa GOBERNACION DE NARIÑO SASI004-2025	SUMINISTRO DE LLANTAS PARA EL EQUIPO DEL BANCO DE MAQUINARIA DE LA GOBERNACIÓN DE NARIÑO.	\$216.000.000	0%
Selección abreviada subasta inversa FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN REGIONAL PACÍFICO FGN-RP-IPSE-0028-2025	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LLANTAS Y ACCESORIOS (INCLUIDA ALINEACIÓN, BALANCEO, RECTIFICACIÓN DE RIN, MARCACIÓN, CAMBIO DE VÁLVULAS Y NEUMÁTICOS) PARA LOS VEHÍCULOS QUE CONFORMAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN -	\$198.553.729	0%



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

MODALIDAD	OBJETO	VALOR ADJUDICADO	ANTICIPO
	SUBDIRECCIÓN REGIONAL DE APOYO DEL PACÍFICO.		
Selección abreviada subasta inversa <b>POLICIA METROPOLITANA SANTIAGO DE CALI</b> PN MECAL SA 010 2025	SUMINISTRO DE LLANTAS DE VEHÍCULOS PARA EL BATALLÓN DE INFANTERÍA No. 27 "MAGDALENA", EN ALINEACIÓN CON EL PLAN INTEGRAL DE CONVIVENCIA Y SEGURIDAD CIUDADANA (PISCC) DEL MUNICIPIO DE ACEVEDO, DENOMINADO: "LA SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA LA CONSTRUIMOS TODOS" 2024 - 2027, LÍNEA ESTRATÉGICA FORTALECER LA JUSTICIA Y LA CONVIVENCIA, E INVERSIÓN RECURSOS LEY 418 DE 1997, APROBADO EN EL ACTA No.05 DEL 13 DE SEPTIEMBRE DE 2024 DEL COMITÉ TERRITORIAL DE ORDEN PÚBLICO Y ACTA No. 06 DEL 20 DE SEPTIEMBRE DE 2024, CON SUJECCIÓN AL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS DISPUESTAS EN EL SECTOR GOBIERNO TERRITORIAL, DEL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE ACEVEDO - HUILA , VIGENCIA 2025.	\$803.378.734	0%
Selección abreviada subasta inversa <b>EJERCITO DIRECCION DE ADQUISICIONES</b> 091-SASI-SUADQ- TRANS-2025 LLANTAS DE VEHÍCULOS	LA ADQUISICIÓN DE LLANTAS DE VEHÍCULOS ADMINISTRATIVOS CARGA PESADA DESDE 3.5 TONELADAS, MOTOCICLETAS Y VEHÍCULOS TIPO CAMIONETAS Y CAMPEROS PARA LA VIGENCIA 2025, PARA LOS VEHÍCULOS CON DESTINO AL EJERCITO NACIONAL.	\$4.039.779.737	0%

De acuerdo con la información consultada en el Modelo de Abastecimiento Estratégico de Colombia Compra Eficiente, para los códigos UNSPSC de proceso, en el periodo enero 1 de 2021 a abril 30 de 2026, el mercado de servicios de



**ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA**

**Proceso No SA-SASI-15-2026**

suministro de llantas y lubricantes para vehículos de transporte en el sector público colombiano presenta una demanda consolidada, activa y con tendencia sostenida durante el periodo analizado.

De acuerdo al Modelo de Abastecimiento Estratégico, según el comportamiento de gasto discriminado por año en la categorización de la compra pública 25172500 Neumáticos y cámaras de Neumáticos, 25171900 Ruedas y acabados, 15121500 Preparados lubricantes y 15121900 Grasas, en los sistemas de información de contratación estatal -SECOP I y SECOP II- registra la información de gasto de las vigencias 2021 a 2026 (abril 30) con un total de \$352.695.299.129 COP, distribuidos para la vigencia 2021 con \$63.070.706.081 COP, vigencia 2022 con \$56.982.167.336 COP, vigencia 2023 \$76.166.914.532 COP, vigencia 2024 con \$72.826.704.318 COP, vigencia 2025 con \$68.631.255.462 COP y primeros cuatro meses de la vigencia 2026 con \$15.017.551.400 COP.

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2024			2025			2026			Total		
	Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Número de Contratos	Valor	Participación	Número de Contratos	Valor	Participación	Número de Contratos	Valor	Participación		
1512 - Lubricantes, aceites, grasas y anticorrosivos	2689	\$160.656.020.364	45,55%	401	\$32.388.821.423	9,18%	120	\$10.974.841.256	3,11%	2689	\$160.656.020.364	45,55%
151215 - Preparados lubricantes	2323	\$136.186.673.447	38,61%	348	\$29.842.611.801	8,46%	104	\$9.822.710.125	2,79%	2323	\$136.186.673.447	38,61%
151219 - Grasas	346	\$24.469.346.917	6,94%	53	\$2.546.209.622	0,72%	16	\$1.152.131.131	0,33%	346	\$24.469.346.917	6,94%
2517 - Componentes y sistemas de transporte	3359	\$192.039.278.765	54,45%	468	\$36.242.434.039	10,28%	81	\$4.042.710.144	1,15%	3359	\$192.039.278.765	54,45%
251719 - Ruedas y acabados	444	\$22.180.357.710	6,29%	43	\$1.970.567.180	0,56%	9	\$303.423.960	0,09%	444	\$22.180.357.710	6,29%
251725 - Neumáticos y cámaras de neumáticos	2915	\$169.858.921.055	48,16%	425	\$34.271.866.859	9,72%	72	\$3.739.286.184	1,06%	2915	\$169.858.921.055	48,16%
<b>Total</b>	<b>6028</b>	<b>\$352.695.299.129</b>	<b>100,00%</b>	<b>869</b>	<b>\$68.631.255.462</b>	<b>19,46%</b>	<b>201</b>	<b>\$15.017.551.400</b>	<b>4,26%</b>	<b>6028</b>	<b>\$352.695.299.129</b>	<b>100,00%</b>

<b>Proveedor seleccionado</b>	Nombre de Proveedor	Valor Total Estimado para el Proveedor	Número de Contratos del Proveedor
	<input type="text" value="Buscar"/> <input type="checkbox"/> Seleccionar todo <input type="checkbox"/> CE INGENIERIA SERVICIO SAS <input type="checkbox"/> DATA SAS	<b>\$352,7 mil M</b>	<b>6028</b>

El valor total contratado en las familias 25172500 "Neumáticos y cámaras de Neumáticos", 25171900 "Ruedas y acabados", 15121500 "Preparados lubricantes" y 15121900 "Grasas"

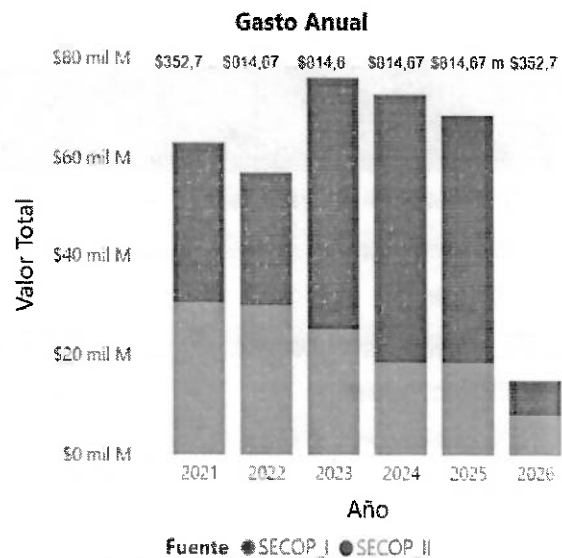
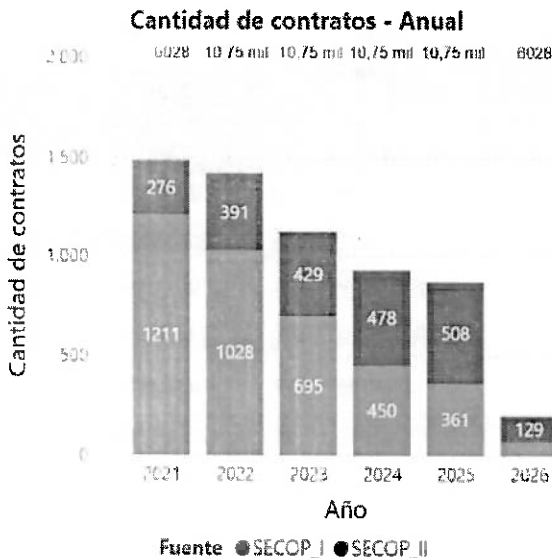


ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

durante el periodo 2020-2026 (abril 30) asciende a \$7.673.332.465.603 COP, con un total de 22.892 contratos celebrados. El año 2023 marcó el pico más alto de gasto con 1124 contratos por valor de \$76.166.914.532 COP, siendo el año con mayor actividad contractual en la dimensión 1512 - Lubricantes, aceites, grasas y anticorrosivos pero por debajo de lo contratado el año 2024 para la dimensión 2517 - Componentes y sistemas de transporte.

En 2024 se registraron 1124 contratos con un gasto de \$72.826.704.318 COP, manteniéndose como el segundo año de mayor actividad y el de mayor inversión para para la dimensión 2517 "Componentes y sistemas de transporte" que tuvo una inversión de \$44.902.692.307 COP. Los últimos tres años se observa una disminución de la inversión. En el sector público esta situación puede presentarse por cambios operativos internos muy específicos; las entidades del Estado (ministerios, alcaldías, fuerzas militares y empresas públicas) operan bajo lógicas presupuestales diferentes a las del mercado privado.



**Seleccione una categoría:**

(Departamento / Familia / Clase)

151219

- 1512 - Lubricantes, aceites, grasas y anticor..
- 151219 - Grasas
- 151215 - Preparados lubricantes
- 25 - Vehículos Comerciales, Militares y Particula
- 2517 - Componentes y sistemas de transpo
- 251725 - Neumáticos y cámaras de neu
- 251719 - Ruedas y acabados

**Seleccione la Fecha**

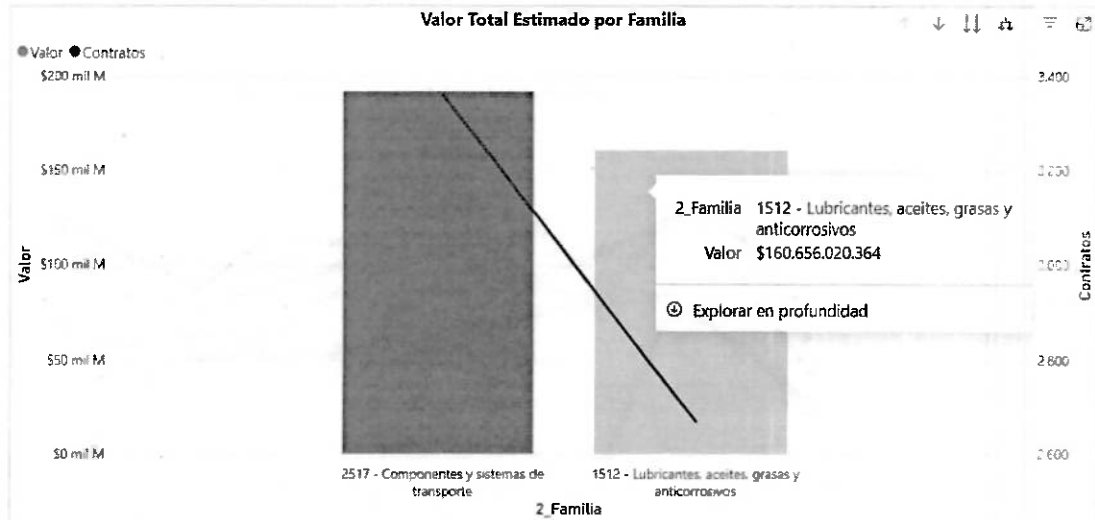
Fecha, firma

01/01/2021

30/04/2026

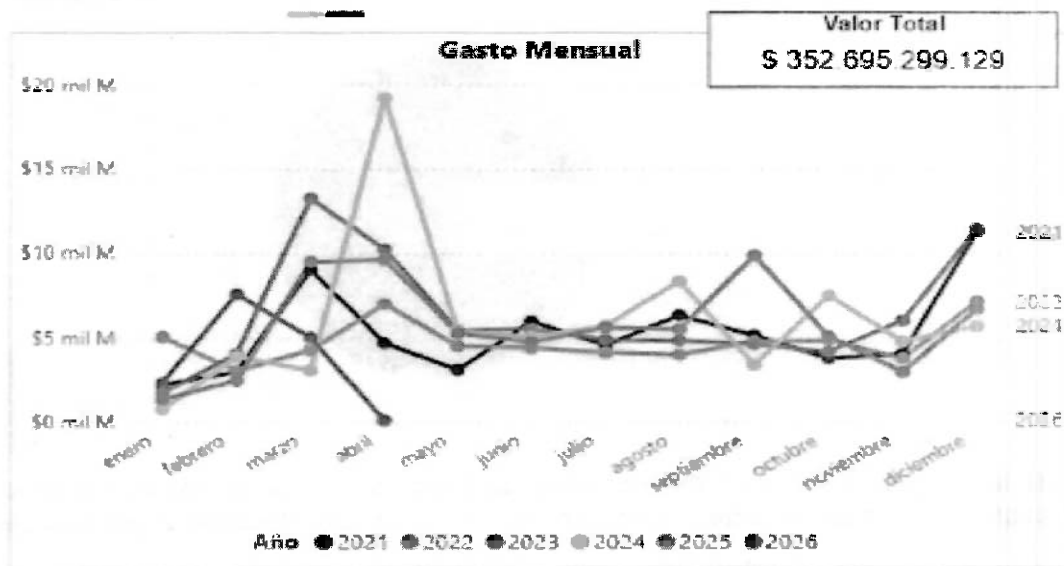


**Proceso No SA-SASI-15-2026**



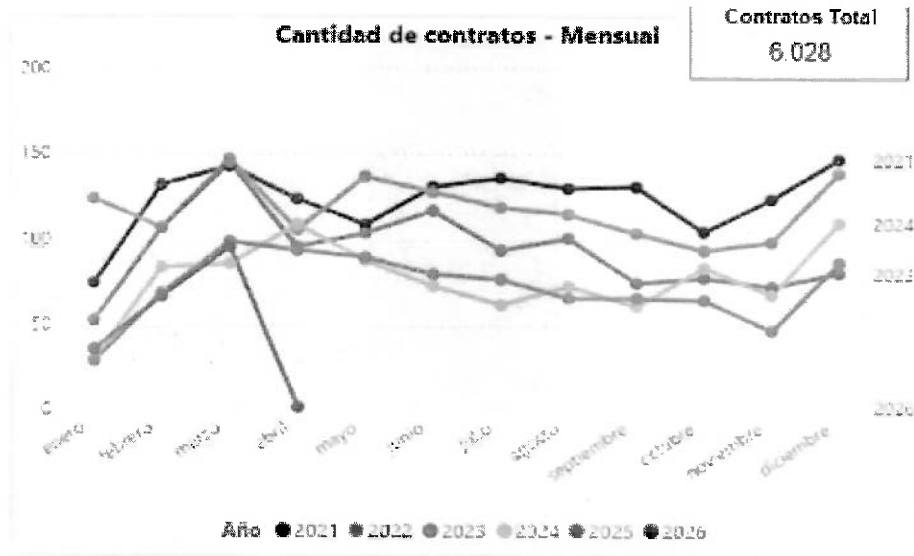
2_Familia	Valor	Contratos
2517 - Componentes y sistemas de transporte	\$192.039.270.765	3359
1512 - Lubricantes, aceites, grasas y anticorrosivos	\$160.656.020.364	2669

El comportamiento mensual muestra una concentración histórica de la actividad contractual en el segundo semestre del año y un repunte importante hacia el cierre de vigencia en el mes de diciembre, patrón consistente con los ciclos de ejecución presupuestal del sector público.

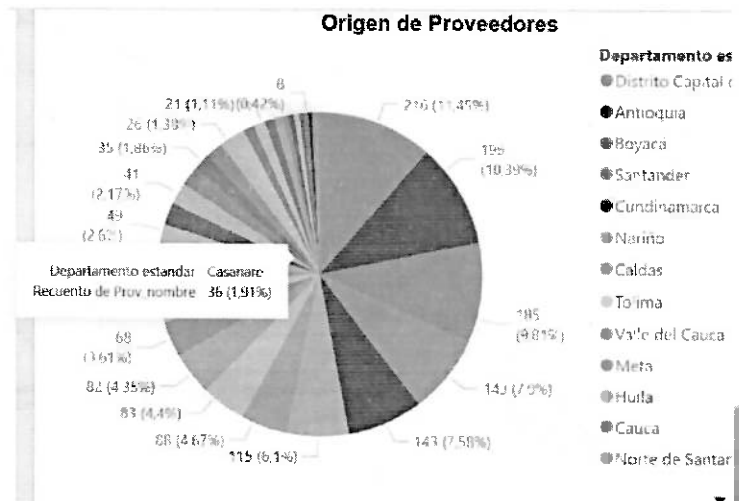




Proceso No SA-SASI-15-2026



### 3. ESTUDIO DE LA OFERTA



Desde la perspectiva de la oferta que responde a esta demanda, el mercado cuenta con una base amplia de proveedores distribuidos en todo el territorio nacional. Bogotá concentra

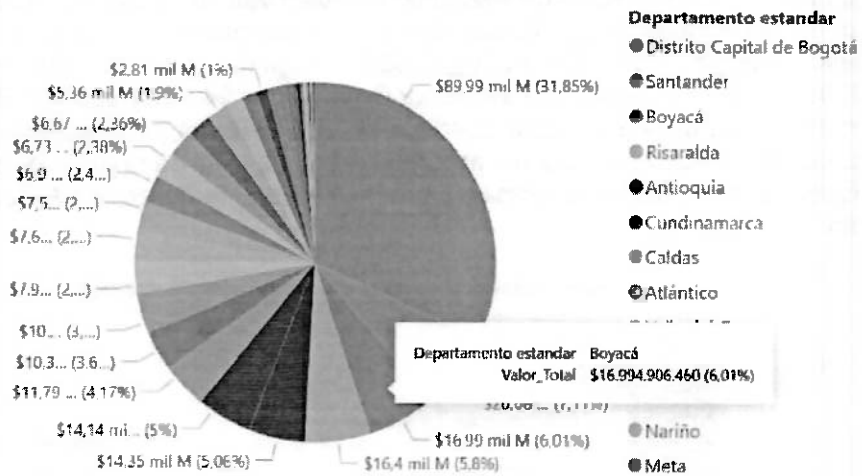


**ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA**

**Proceso No SA-SASI-15-2026**

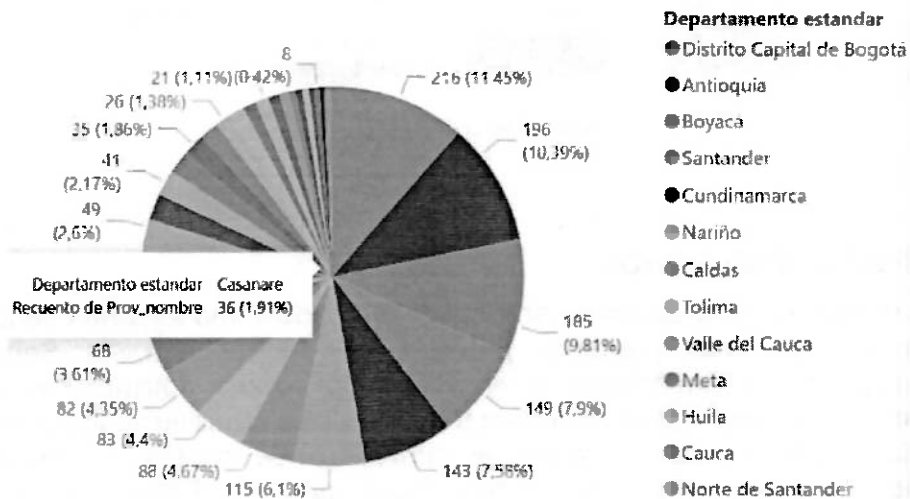
el 31,85% del valor total contratado, seguida de Santander con el 7,11% y Boyacá con el 6,01%, lo que refleja una oferta predominantemente centralizada en las grandes ciudades. En el departamento de Risaralda representa el 5.8% del valor de lo contratado entre 2021 y 2026 (abril 30).

**Valor Total Estimado por Origen de Proveedores**



En el departamento de Risaralda se ubican el 1.91% de las empresas que participan en procesos de contratación registrados en los códigos UNSPSC del presente proceso.

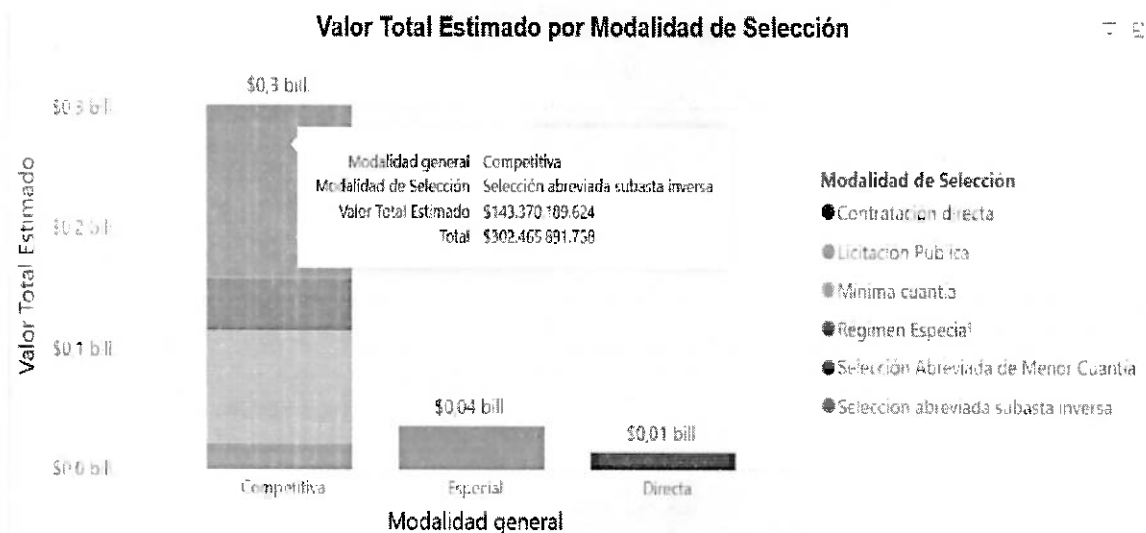
**Origen de Proveedores**



Proceso No SA-SASI-15-2026

La diversidad de proveedores tanto en valor como en número de contratos evidencia que se trata de un mercado competitivo, con condiciones propicias para garantizar pluralidad de oferentes.

En cuanto a las modalidades de selección competitivas utilizadas por las entidades públicas para contratar en este sector, la que mayor valor representó fue la Selección Abreviada por Subasta Inversa con \$143.370189.624, seguida por la Mínima Cuantía con \$94.574.913.181 y la Selección de Menor Cuantía con \$43.392.953.451 Estas modalidades fueron eficientes para garantizar condiciones competitivas y transparencia en la selección del contratista. Esta tendencia del mercado respalda y valida la decisión de la Gobernación de Risaralda de adelantar el presente proceso mediante Selección Abreviada por Subasta Inversa.



#### 4. ESTUDIO DE MERCADO

Para la elaboración del estudio y análisis de mercado como soporte económico para estimar el valor del presente proceso de contratación, la Secretaría de Infraestructura del Departamento de Risaralda solicitó cotizaciones a diversos proveedores con capacidad para ofertar los servicios requeridos según el sector del mercado disponible para realizar el suministro de llantas y lubricantes para vehículos livianos, volquetas y maquinaria pesada. Estas cotizaciones son



**Proceso No SA-SASI-15-2026**

constatables en los documentos anexos al estudio previo y hacen parte integral del presente proceso, encontrando su sustento económico en las condiciones actuales del mercado. Las solicitudes fueron dirigidas a los siguientes proveedores: TRACTO DIESEL PEREIRA S.A.S. identificado con NIT. 901749864-0, CARLLANTAS Y SERVICIOS S.A.S. identificada con NIT. 900593762-2, y REDLLANTAS S.A. identificado con NIT. 811041369-1.

Dado que el presente proceso se estructura bajo la modalidad de contrato de monto agotable, no es posible determinar con exactitud las cantidades de llantas y lubricantes que serán requeridos durante la ejecución, pues estas dependen de las necesidades reales que presenten los vehículos livianos, volquetas y maquinaria pesada a lo largo de la vigencia del contrato. Por esta razón, el estudio de mercado se estructuró con base en un listado de ítems representativos correspondientes a llantas y lubricantes que históricamente se aplican a vehículos livianos, volquetas y maquinaria pesada adscrita a la Secretaría de Infraestructura, sobre los cuales se solicitaron precios unitarios de referencia a los proveedores anteriormente mencionados.

La Secretaría de Infraestructura ha requerido en las últimas vigencias suministro de llantas y lubricantes por los siguientes valores:

<b>MODALIDAD</b>	<b>VALOR</b>
Contrato de suministro CO1.PCCNTR.3606860 (Selección Abreviada SA- SASI-03-2022).	\$ 788.810.400
Contrato de suministro No.2299 del 29 de septiembre de 2023 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA-SASI-21-2023).	\$ 1.000.000.000
Contrato de suministro CO1.PCCNTR.6608121 y No.2299 del 29 de septiembre de 2024 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA-SASI-08-2024).	\$ 1.200.000.000
Contrato de suministro CO1.PCCNTR.8448502 y No.3219 del 14 de octubre de 2025 (Selección Abreviada Subasta Inversa SA-SASI-18-2025)	\$ 1.220.000.000
<b>PROMEDIO</b>	<b>\$ 1.052.202.600</b>

De acuerdo con lo anterior, la Gobernación de Risaralda establece el valor oficial del presente proceso contractual para el "SUMINISTRO DE LLANTAS Y LUBRICANTES PARA VEHÍCULOS LIVIANOS, VOLQUETAS Y MAQUINARIA PESADA ADSCRITA A LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA " en la suma de **MIL MILLONES DE PESOS M/CTE (\$ 1.000.000.000).**



ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

**5. ANÁLISIS DE INDICADORES FINANCIEROS**

Para determinar los indicadores financieros del presente proceso, se realizó un análisis estadístico de quince (15) empresas del sector de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos para maquinaria pesada, tomando como base la información financiera registrada en el Registro Único de Proponentes (RUP) con corte al 31 de diciembre de 2025.

INDICADORES FINANCIEROS							
NIT	RAZON SOCIAL	LIQUIDEZ ≥	NIVEL ENDEUDA MIENTO ≤	RAZON DE COBERTURAS DE INTERES ≥	ROE ≥	ROA ≥	
1	901449947-6	ACCIONES Y SOLUCIONES S.A.S	2,35	0,5	1224,68	0,17	0,08
2	901078013-1	AUTOMOTRIZ GBC SAS	8,41	0,09	23,35	0,26	0,24
3	900853705-9	AUTOVALLE Y SERVICIOS S.A.S.	2,07	0,49	15,62	0,2	0,1
4	890911878-8	CARIBE MOTOR DE MEDELLIN S.A.S.	3,69	0,85	97,78	0,09	0,01
5	890800120-8	CASA LÓPEZ S.A	1,18	0,57	4,36	0,19	0,08
6	816003186-5	COMERCIALIZADORA HOMAZ S.A.S	4,99	0,37	9,27	0,36	0,22
7	900006406-9	EL ROBLE MOTOR S.A.S.	34,97	0,03	96,36	0,23	0,23
8	900127155-4	ILS SAS INTERNATIONAL LOGISTIC SERVICE S.A.S	13,57	0,1	INDETERMINADO	0,25	0,23
9	900221542-3	JAFE SAS	1,06	0,71	1,41	0,14	0,04
10	860515236-2	PRECAR SAS	9,46	0,09	INDETERMINADO	0,26	0,24
11	900813442-6	RUTA 30 SOLUTIONS S.A.S.	2,68	0,5	13,96	0,55	0,27
12	900267600-0	SERVICARROS MONTERÍA S.A.S	10,58	0,09	107,57	0,21	0,19
13	901242280-2	TECNO CAR JC SAS	6,19	0,39	10,18	0,36	0,21
14	900369250-4	TRACTOPESADOS S A S	2,1	0,45	2,67	0,05	0,02
15	901360718-1	VRAE S.A.S	3,43	0,21	46,02	0,56	0,44

PROMEDIO	7,08	0,37	124,71	0,25	0,16
<b>MEDIANA</b>	<b>3,69</b>	<b>0,39</b>	<b>14,01</b>	<b>0,23</b>	<b>0,21</b>
MEDIANA ACOTADA	5,39	0,36	35,92	0,24	0,17

Para la determinación de los indicadores se optó por utilizar la mediana como medida estadística de referencia. Esta decisión se fundamenta en que la mediana es una medida de tendencia central más robusta y representativa cuando el conjunto de datos presenta valores extremos o alta dispersión, como ocurre en este caso.



Proceso No SA-SASI-15-2026

El uso de la mediana garantiza que los indicadores exigidos en el proceso sean proporcionales a la realidad financiera del sector, favorezcan la pluralidad de oferentes y se enmarquen en los principios de transparencia y selección objetiva de la normativa de contratación pública colombiana.

### **CAPITAL DE TRABAJO**

Es un indicador que tiene una relación directa con la capacidad de la empresa para generar efectivo, indispensable para operar, reponer los activos, pagar a sus proveedores y distribuir las utilidades a los socios. De allí la importancia que la empresa pueda lograr sostener dicho indicador, ya que concurre su liquidez y razón corriente, la cual permite y garantiza una solvencia y confianza en el mercado asumiendo sus compromisos y proyectos futuros, sin la necesidad de recurrir al financiamiento por parte de los socios y terceros.

Por lo tanto, el capital de trabajo indica el valor con el cual la empresa quedaría una vez cancelada sus pasivos a corto plazo, o en caso de que tuviera que pagarse de manera inmediata.

Teniendo en cuenta el objeto del contrato, su complejidad y valor del mismo se hace necesario para el departamento solicitar a los proponentes un capital de trabajo igual o superior al 50% del valor del presupuesto oficial, a fin de brindar un respaldo o garantía económica en cuanto al cumplimiento del mismo.

**CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CORRIENTE – PASIVO CORRIENTE**

Nota: Como factor relevante para este proceso se requiere la empresa tenga un buen flujo de efectivo para dar cumplimiento a los requerimientos solicitados, dado que se trata de entregar unos bienes de forma instantánea, según lo antes expuesto para la institución.

En caso de ser proponente plural, cada integrante debe acreditar un porcentaje del Capital de Trabajo requerido de acuerdo con su participación.

Los indicadores financieros que se establecen para el presente proceso, con base en la mediana de la muestra analizada, son los siguientes:



Proceso No SA-SASI-15-2026

	INDICADOR	VALOR
CAPACIDAD FINANCIERA	Liquidez	$\geq 3,69$
	Endeudamiento	$\leq 0,39$
	Razón de cobertura de intereses (RCI)	$\geq 14,01$
	Capital de trabajo	50% de presupuesto
CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	Rentabilidad sobre patrimonio (ROE)	$\geq 0,23$
	Rentabilidad sobre activos (ROA)	$\geq 0,21$

### 5.1. Indicadores habilitantes de capacidad financiera

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de los indicadores de liquidez, endeudamiento y la razón de cobertura de intereses de sus empresas. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

a) **LIQUIDEZ:** Es la capacidad financiera que tiene el proponente para cubrir las obligaciones a corto plazo con terceros, mediante la conversión en efectivo de sus bienes o derechos que son a corto plazo (Activo Corriente). A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

**Liquidez = (Activo Corriente / Pasivo Corriente)  $\geq$  (mayor o igual) a 3,69**

b) **ENDEUDAMIENTO:** Es el porcentaje de obligaciones con terceros que tiene el proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

**Nivel de Endeudamiento = (Pasivo Total / Activo Total)  $\leq$  (menor o igual) a 0,39**

c) **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:** Es el número de veces que el proponente cuenta para cumplir con los gastos intereses. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

**RCI = (Utilidad Operacional/ Gastos de Intereses)  $\geq$  (mayor o igual) a 14,01.**



Proceso No SA-SASI-15-2026

Los indicadores de capacidad financiera como los de capacidad organizacional, obedecen al análisis de sector, al tipo de proceso, al presupuesto, entre otros aspectos financieros que se realizaron previamente para la elaboración del proceso precontractual, con el propósito que los oferentes se ajusten a dichas condiciones y puedan cumplir a cabalidad con el objeto contractual.

**Nota:** En caso de ser proponente plural, todos los indicadores de capacidad financiera se calcularán con base en la ponderación de los componentes de los indicadores de cada uno de los integrantes del Consorcio o Unión Temporal teniendo en cuenta el porcentaje de participación de cada integrante del Consorcio o Unión Temporal (de acuerdo con el manual de Colombia Compra Eficiente MDVRHPC-05).

d) **CAPITAL DE TRABAJO:** Igual o superior al 50% del valor del presupuesto oficial.

## 5.2. Indicadores habilitantes de capacidad organizacional

Son instrumentos que permiten establecer la capacidad de gestión de las organizaciones en el desarrollo de un programa o proyecto. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente, teniendo en cuenta que, está bien organizado cuando es rentable. Para la determinación de estos indicadores en el proceso se utilizan los indicadores de: Rentabilidad Operativa del Activo (ROA) y Rentabilidad del Patrimonio (ROE).

a) **ROE (RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO):** Es la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre patrimonio, mayor es la utilidad de los accionistas. Se calcula de la siguiente manera:

$$\text{ROE} = (\text{Utilidad Operacional} / \text{Patrimonio}) \geq (\text{mayor o igual}) \text{ a } 0,23$$

b) **ROA (RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS):** Determina la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo, este valor debe ser menor que el ROE. Se calcula de la siguiente manera:

$$\text{ROA} = (\text{Utilidad Operacional} / \text{Activo Total}) \geq (\text{mayor o igual}) \text{ a } 0,21$$

Se firma los cinco (05) días del mes de mayo de 2026.



Proceso No SA-SASI-15-2026

## 6. OTROS ASPECTOS

### 6.1. NO Procedencia de Acuerdo Marco de Precios

Una vez consultada la Tienda Virtual del Estado Colombiano se encuentra que: Actualmente NO existe Acuerdo Marco de Precios para el suministro de llantas y lubricantes.

El Acuerdo Marco CCE-286-AMP-2020 cuyo objeto fue la “*Adquisición de (i) Servicio de Mantenimiento Preventivo y Correctivo incluidas Autopartes y Mano de Obra; y (ii) Adquisición de autopartes*”, estuvo vigente hasta el **02 de febrero de 2026**.



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

Igualmente se consultó a Colombia Compra Eficiente mediante caso GLPI #1564145 quien definitivamente confirmó que “*la instalación de llantas no se contempla un Acuerdo Marco específico*” (se anexa respuesta recibida).

Considerando lo anterior, que no existe Acuerdo Marco de Precios que aplique a las necesidades de la entidad, se dio alcance al artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015 modificado por el artículo 2 del Decreto 310 de 2021, para la Planeación de una adquisición en la bolsa de productos, la cual establece que: “*Cuando no exista un Acuerdo Marco de Precios para el bien o servicio requerido, las entidades estatales deben estudiar, comparar e identificar las ventajas de utilizar la bolsa de productos para la adquisición respectiva frente a la subasta inversa o a la promoción de un nuevo Acuerdo Marco de Precios con la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente- para tales bienes o servicios, incluyendo el análisis del Proceso de Selección del comisionista,*



Proceso No SA-SASI-15-2026

*los costos asociados a la selección, el valor de la comisión y de las garantías”.*

## 6.2. NO Procedencia de compra mediante la bolsa mercantil

En lo relacionado con la Bolsa Mercantil de Colombia, es importante mencionar que para esta clase de procesos el Decreto 310 de 2021 no obliga a las entidades acudir a este medio de contratación. Analizada la posibilidad de acudir a esta modalidad, se encuentra que la Bolsa no incluye el servicio de instalación en el área requerida de los elementos a adquirir, mientras que la necesidad de la administración determina que los bienes sean suministrados en el lugar específico que se requieran y en el momento en que surja la necesidad e incluso en situaciones que por la urgencia se requiera inmediatez del servicio, mientras que la bolsa entrega todos los elementos en una sola compra. El suministro de llantas y lubricantes lleva implícito su instalación, que incluye todos los servicios de taller, y otros servicios complementarios que no se adquieren por Bolsa Mercantil, **por tal razón no es oportuno acudir a la modalidad de adquisición por Bolsa y no se hace necesario comparar e identificar sus ventajas.** Sin embargo también se analiza lo relacionado con la compra a través de la bolsa mercantil y se encuentra que **tampoco es conveniente** porque se encontraron notorias desventajas frente a la modalidad de subasta inversa ya que dentro de los precios fijados en la bolsa no se establecen tasas y contribuciones de la entidad territorial las cuales ascienden a 9,5% del valor total, mientras que por la modalidad de subasta inversa, además de tener en cuenta las tasas y contribuciones territoriales, se busca la oferta económica más favorable sin incurrir en los costos asociados a la intermediación que se genera en la Bolsa. Por las razones expuestas, para la adquisición de los bienes y servicios requeridos, en esta ocasión, no se va emplear la bolsa mercantil.

De acuerdo al artículo 2.2.1.2.1.2.12. del Decreto 1082 de 2015, *“El estudio mencionado deberá dar cuenta de la forma en que la Entidad Estatal garantiza los principios y objetivos del sistema de compras, contratación pública, los postulados de la función administrativa y de la gestión fiscal. Este estudio deberá consignarse expresamente en los documentos del Proceso de Selección y se deberá garantizar su oportuna publicidad a través del SECOP”.* Por este motivo, se da cuenta de los principios y objetivos del sistema de compras públicas de la siguiente forma:

La adquisición de bienes y servicios de características técnicas uniformes por Subasta Inversa, es un mecanismo viable, elaborado por la ley para garantizar



Proceso No SA-SASI-15-2026

la transparencia en la contratación pública, se encuentra dispuesta dentro de las modalidades de contratación establecidas en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y su procedimiento está reglado en el artículo 2.2.1.2.1.2.2. del Decreto 1082 de 2015, es un proceso totalmente público que garantiza los principios de transparencia y publicidad a través de la plataforma SECOP II, es un proceso abreviado dentro de los lineamientos del principio de economía, pretende el cumplimiento de los fines de la entidad porque permite suplir las necesidades de la administración de una manera adecuada ajustándose totalmente a las circunstancias específicas que no puede suplir la bolsa mercantil.

La calidad de los productos requeridos ha sido confirmada por el Departamento en diferentes contrataciones anteriores, los precios del proceso obedecen a un estudio de mercado y únicamente son de referencia, el propósito de la subasta es que estos precios disminuyan con el fin de lograr el ofrecimiento que representa la mejor relación costo-beneficio para la entidad garantizando el principio de eficiencia.

En la subasta inversa, cualquier oferente que cumpla con unos requisitos mínimos puede presentar su propuesta y participar en una puja pública ofreciendo los precios que considera viables, esto incluye a las empresas que han suscrito acuerdos marco con el Estado siendo este procedimiento más amplio en la garantía del principio de la libre competencia porque permite la participación incluso de empresas, que por ser del orden territorial no han participado en acuerdos marco.

En cuanto a los objetivos del sistema de compras, una vez analizadas las condiciones particulares de la necesidad que pretende suplir el Departamento de Risaralda, la subasta inversa es el método idóneo porque permite la libre competencia, promueve la competencia, buscando la oferta más favorable que se ajuste al servicio y suministro requeridos, permitiendo de esta forma el cumplimiento de uno de los objetivos principales del sistema de compras públicas que es buscar la eficiencia de los recursos.

Al respecto de los postulados de la función administrativa, la entidad adelantará el debido proceso, y publicará en el SECOP II todos los documentos, permitiendo la contradicción de cualquier interesado, la participación de veedurías y órganos de control, de manera que se garanticen los principios de participación, coordinación, transparencia, responsabilidad y todos los principios que en desarrollo del artículo 209 de la Constitución



Proceso No SA-SASI-15-2026

Política menciona el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Los postulados de la gestión fiscal: Se garantiza el principio de economía adelantando el proceso por la modalidad de subasta inversa porque, como se explicó anteriormente, existe igualdad de condiciones de calidad y los bienes y servicios que adquiera la entidad se obtienen a menor costo. Se garantiza el principio de equidad porque se realizó el respectivo análisis del sector en el que se identificaron los receptores de la acción económica y se analizó la distribución de costos y beneficios. Se garantiza el principio de Eficacia, porque como se explicó anteriormente, se obtienen resultados oportunos y los mismos guardan relación con los objetivos y metas programadas. En cuanto al principio de valoración de los costos ambientales, se garantiza requiriendo los debidos permisos de funcionamiento expedidos por las autoridades competentes, así como los correspondientes usos del suelo, de manera que se cumpla con todos los requisitos de la gestión fiscal.

### **6.3. Criterios diferenciales para mipyme en el sistema de compras públicas.**

En cumplimiento del artículo 2.2.1.2.4.2.18. del Decreto 1082 de 2015 adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021, se debe establecer uno de los criterios diferenciales para Mipyme, por tal razón se analizará la conveniencia de emplear uno o varios de los criterios del mencionado artículo.

- 1. Tiempo de contratos para la acreditación de la experiencia:** Este factor es viable en otro tipo de procesos como los concursos de méritos, en los que la cantidad de experiencia se puede medir por el tiempo de servicio. En el proceso que se pretende adelantar no se puede limitar este factor porque la experiencia no se agota con el paso del tiempo, por el contrario, los proponentes adquieren mayor experiencia en la medida en que continúen con sus actividades.
- 2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia:** Se necesita verificar que quien preste el servicio tenga buena capacidad técnica y logística, debido a lo delicado de los vehículos a atender y la importancia del servicio que presta la maquinaria pesada a las entidades territoriales. De la información contenida en el análisis de la oferta, se evidencia que los procesos de contratación adelantados por las diferentes entidades para el mantenimiento y suministro de repuestos para maquinaria pesada,



Proceso No SA-SASI-15-2026

generalmente sobrepasan los 600 SMMLV, por esta razón es proporcional exigir que la experiencia se acredite en dos (2) contratos, teniendo en cuenta que se pretende seleccionar una empresa o persona natural que haya ejecutado satisfactoriamente contratos similares al que se pretende suscribir. Sin embargo, debido a la cuantía, en el proceso que se pretende adelantar se puede establecer este requerimiento en tres (3) contratos como criterio diferencial para emprendimientos y empresas de mujeres, suficiente para que exista un equilibrio entre la capacidad del contratista y la responsabilidad que se adquiere al resultar adjudicatario. Por tal razón es recomendable ampliar este número de contratos a tres (3) como criterio diferencial para emprendimientos y empresas de mujeres.

3. **Índices de capacidad financiera:** Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato. En este caso se necesita que quien suministre los repuestos tenga alta capacidad financiera debido al valor de la contratación. En este caso se necesita que quien realice el suministro tenga alta capacidad financiera debido al valor de la contratación, por tal motivo, no es recomendable modificar los indicadores financieros como criterio diferencial en el sistema de MIPYME.
4. **Índices de capacidad organizacional:** La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. La dotación de ley para los trabajadores es un servicio que requiere manera inmediata, haciéndose importante que la persona que resulte seleccionada para ejecutar el contrato tenga la infraestructura, la capacidad técnica y organizacional necesaria para atender oportunamente las necesidades del Departamento para poder cumplir con los plazos que la ley dispone para las entregas. Los indicadores corresponden a la realidad del mercado y se obtuvieron por el método de media aritmética, descartando valores atípicos, por tal motivo, no es recomendable modificar los indicadores de capacidad organizacional como criterio diferencial en el sistema de MIPYMES.
5. **Valor de la garantía de seriedad de la oferta:** El valor de esta garantía no es un requisito que afecte la ejecución del contrato ni altera las condiciones técnicas y financieras del proponente que resulte seleccionado. Tal como se



**Proceso No SA-SASI-15-2026**

evidencia en este análisis, en vigencias anteriores el Departamento ha adjudicado contratos con de mantenimiento de maquinaria pesada a MIPYMES, con requisitos habilitantes de experiencia y capacidad financiera y organizacional más exigentes. Por estos motivos, es conveniente y oportuno aplicar este criterio diferencial para MIPYME en el proceso que se pretende adelantar.

De acuerdo a los datos obtenidos en el SECOP II, de contrataciones adelantadas con objetos similares, tanto por el Departamento de Risaralda como por otras entidades, se recomienda que en el presente proceso se apliquen como criterios diferenciales para MIPYME los determinados en los numerales 2 y 5 del artículo 2.2.1.2.4.2.18. del Decreto 1082 de 2015 adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021, es decir solicitar que las MIPYME puedan acreditar la experiencia con un contrato más que las demás empresas, e incrementar el valor de la garantía de seriedad de la oferta para aquellos proponentes que no son MIPYME.

Según el Artículo 2.2.1.2.3.1.9. del Decreto 1082 de 2015, el valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de la oferta, motivo por el cual se propone que el valor de la garantía de seriedad sea de 10% del valor del presupuesto para las MIPYME y para los demás proponentes de 15%.

#### **6.4. Criterios diferenciales para Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad.**

##### **Herramientas de planeación**

Para realizar la identificación de emprendimientos y empresas de personas con discapacidad que ofrecen los bienes, obras y los servicios requeridos se consultaron diferentes bases de datos en las que se encontró la siguiente información:

Según informe Dirección de Gestión de Políticas Públicas del Departamento de Risaralda, *"Durante el segundo semestre de 2020 hasta el primer semestre de 2024, se certificaron en total 350.732 personas con discapacidad. Esta cifra equivale al 11,2% de las personas identificadas con discapacidad según el censo 2018. Dentro de las entidades territoriales con mayor número de personas certificadas con discapacidad se encuentra Bogotá con 61.828 personas (17,6%) del total de personas certificadas; Valle del Cauca con 32.316 personas (9,2%); Antioquia con 32.219 personas (9,2%); Santander con 21.429 personas (6,1%); y Cundinamarca*



Proceso No SA-SASI-15-2026

con 21.144 personas (6,0%). Por su parte, las entidades territoriales con menor prevalencia de personas certificadas son Amazonas con 132 personas; San Andrés con 151 personas; Guainía con 151 personas; Vaupés con 169 personas; y Vichada con 425 personas, las cuales en conjunto representan el 0,3% de personas certificadas. Del total de personas certificadas con discapacidad 87.390 son víctimas del conflicto armado, es decir, el 24,9% del total de certificados. Asimismo, del total de personas certificadas, 1.650 son personas en proceso de reincorporación, lo cual equivale al 0,5% del total. Con relación al área de residencia, el 79,6% viven en cabeceras; 15,4% en zona rural; y 1,4% en centro poblado”.

Sin embargo, el informe también concluye que “La información de las Personas Con Discapacidad -PCD para el Departamento de Risaralda, extraída del RLCPD y consolidada en este documento carece en un alto grado de homogenización (Calidad) en las cifras, lo que permite concluir que el observatorio debe buscar canales que permitan la implementación de un sistema que compile, organice, analice y socialice la información”.

Esta situación también se encuentra avalada en el Boletín técnico: Personas Certificadas con Discapacidad, emitido por el Grupo de Gestión del Conocimiento y Análisis de la Información Oficina de Promoción Social Ministerio de Salud y Protección Social, que indica que “El proceso de certificación ha permitido registrar a un gran número de personas con discapacidad. Sin embargo, a pesar de los avances, siguen existiendo obstáculos importantes para ampliar el reconocimiento de las personas con discapacidad, especialmente en zonas rurales y remotas. Las categorías de discapacidad físicas e intelectuales son las más prevalentes entre la población certificada, destacando la necesidad de servicios de salud especializados y programas de rehabilitación adecuados para estas condiciones. (...) Con relación a la educación y el empleo un porcentaje significativo de las personas certificadas no cuenta con educación formal o enfrenta barreras para acceder a la educación. Además, solo el 11,1% de esta población está empleada, con una alta prevalencia de trabajo informal. Es necesario implementar políticas que promuevan la inclusión educativa y laboral”.

Por tal razón, realizada la búsqueda en otras bases de datos oficiales y no oficiales, se encuentra que, en Risaralda, los emprendimientos de mecánica liderados por personas con discapacidad se centran principalmente en la adaptación de vehículos pequeños y servicios de mecánica rápida, apoyados por programas de formación técnica inclusiva.



Proceso No SA-SASI-15-2026

En Risaralda existen los Centros de Emprendimiento (CAFES) de la Alcaldía de Pereira facilitan el acceso a capital semilla para proyectos que demuestren viabilidad técnica en servicios automotrices especializados. Sin embargo, no se evidencia información oficial sobre emprendimientos y empresas de personas con discapacidad que puedan prestar específicamente el suministro e instalación de llantas y lubricantes para vehículos y maquinaria pesada en el Departamento de Risaralda. No existen directorios públicos o comerciales indexados en internet que agrupen de forma explícita emprendimientos de llantas y lubricantes de propiedad exclusiva de personas con discapacidad en Risaralda. El sector automotriz mayoritario en la región (como las tradicionales servitecas, montallantas o distribuidores locales) opera bajo registros comerciales estándar en Pereira o Dosquebradas sin etiquetas de discapacidad visibles al consumidor.

#### **Crterios habilitantes diferenciales**

En cumplimiento del artículo 2.2.1.2.4.2.7.3. del Decreto 1082 de 2015 modificado por el Art.1 del Decreto 0287 de 2026, se debe establecer por lo menos un criterio diferencial para las personas con discapacidad.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018, realizado por el DANE, en Colombia hubo 3.134.036 personas que indicaron tener alguna forma de limitación para llevar a cabo actividades cotidianas. Por tal razón, debido a la cantidad de población que representa, al igual que para las MIPYME, se recomienda que en el presente proceso se aplique como criterio diferencial, permitir que los Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad acrediten la experiencia con un contrato de más, es decir, que los proponentes acrediten la experiencia, máximo con DOS (2) contratos y para el caso de Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad nacionales se les permita acreditar la experiencia máximo con TRES (3) contratos.

También se recomienda que en el presente proceso se aplique como criterio diferencial incrementar el valor de la garantía de seriedad al 15% para aquellos proponentes que no son Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad. Según el Artículo 2.2.1.2.3.1.9. del Decreto 1082 de 2015, el valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de la oferta, motivo por el cual se propone que el valor de la garantía de seriedad sea de 10%



Proceso No SA-SASI-15-2026

del valor del presupuesto también para para los Emprendimientos y Empresas de Personas con Discapacidad. Los demás proponentes deben presentar garantía de seriedad de la oferta por el 15%.

### Compras públicas accesibles

De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.4.2.7.5. del Decreto 1082 de 2015, en desarrollo del Sistema de Preferencias definido en el artículo 2.2.1.2.4.2.7. ibídem y en virtud del inciso cuarto del artículo 12 de la Ley 1150 de 2007, las Entidades Estatales deberán incluir como obligación contractual, en las Documentos del Proceso, previo análisis de conveniencia y oportunidad, al menos una (1) de las siguientes condiciones especiales de ejecución:

*1) Subcontratación inclusiva: Cuando para la ejecución del contrato se requiera subcontratar bienes, obras, o servicios dentro de la cadena de provisión, se deberá punzonar la contratación de personas naturales con discapacidad y lo emprendimientos y empresas de personas con discapacidad, conforme a los criterios definidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del presente Decreto.*

*2) integración del equipo de trabajo. Cuando para la ejecución del contrato se requiera la conformación de un equipo de trabajo, se deberá priorizar la contratación de personas naturales con discapacidad.*

Como se explicó en las Herramientas de planeación, no se evidencia información oficial sobre emprendimientos y empresas de personas con discapacidad que puedan prestar específicamente el servicio requerido. No obstante, se encuentra que el suministro de repuestos para emprendimientos de mecánica con enfoque inclusivo en Risaralda abarca desde el almacenamiento de autopartes convencionales hasta la importación de componentes especializados para movilidad asistida. Almacenes que pueden proveer sistemas de fricción y desgaste, suministro de pastillas de freno, bandas, discos y fluidos hidráulicos, distribución de kits de filtros (aire, aceite, combustible), bujías de iridio y lubricantes.

Se concluye entonces que, debido a la naturaleza del servicio, se encuentra conveniente incluir la condición de contratación inclusiva toda vez que los talleres y empresas que realizan los mantenimientos de maquinaria pesada se surten de bienes, obras, o servicios dentro de la cadena de provisión.

Por lo expuesto se recomienda incluir dentro de las obligaciones del contrato, que el contratista realice por lo menos una subcontratación o adquiera elementos para



DEPARTAMENTO DE  
**RISARALDA**

DEPARTAMENTO DE RISARALDA  
Secretaría de Infraestructura

GESTIÓN JURÍDICA  
CONTRATACIÓN

ANÁLISIS DEL SECTOR  
SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA

Proceso No SA-SASI-15-2026

la prestación del servicio con de personas naturales con discapacidad y/o con emprendimientos y empresas de personas con discapacidad, conforme a los criterios definidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.6. del Decreto 1082 de 2015.

Pereira, junio de 2026

**JORGE HERNANDO COTE ANTE**  
Secretario de Infraestructura

**DIEGO ALEJANDRO LOBO**  
Director Técnico - Secretaría de  
Infraestructura

Revisión: Christian Camilo Trejos Valencia

