

ESTUDIO DEL SECTOR

PROCESO: SELECCIÓN ABREVIADA PARA LA ADQUISICIÓN DE BIENES DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS UNIFORMES MEDIANTE SUBASTA INVERSA ELECTRÓNICA No. SASI-002-2026

OBJETO: ADQUISICIÓN DE DOS (2) VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS TIPO CAMIONETA PICK-UP, DOBLE CABINA, CON PLATÓN Y TRACCIÓN 4X4, INCLUIDOS SU ALISTAMIENTO, TRANSPORTE, MATRICULACIÓN, SOAT Y ENTREGA A SATISFACCIÓN, CON DESTINO AL FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERATIVA Y AL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES MISIONALES Y ADMINISTRATIVAS DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB, DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DEMÁS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN LOS DOCUMENTOS DEL PROCESO.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, modificado y complementado por las disposiciones vigentes sobre planeación y compra pública sostenible, las Entidades Estatales deben realizar durante la etapa de planeación un análisis para conocer el sector relativo al objeto que se pretende contratar. Siguiendo las orientaciones de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, la Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar - CSB realiza el presente análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, ambiental y de riesgos. En desarrollo del principio de planeación, la Corporación identifica la necesidad de fortalecer su capacidad operativa y de desplazamiento en su jurisdicción mediante la ADQUISICIÓN DE DOS (2) VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS TIPO PICK-UP, DOBLE CABINA, PLATÓN Y TRACCIÓN 4X4, destinados al cumplimiento de sus funciones misionales, administrativas, de seguimiento, control y vigilancia ambiental.

Teniendo en cuenta las consideraciones planteadas, procede La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar - CSB a realizar el análisis del sector desde las perspectivas exigidas por la normatividad vigente y las guías expedidas por Colombia Compra Eficiente.

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. INTRODUCCIÓN

El sector analizado corresponde principalmente a la actividad de comercio de vehículos automotores nuevos, integrada dentro de la cadena automotriz y del sector comercio. La contratación proyectada tiene naturaleza de compraventa de bienes muebles estandarizables y no de prestación de servicios. En el mercado participan importadores, ensambladores, distribuidores, concesionarios, redes de servicio posventa, proveedores de repuestos y entidades financieras, entre otros actores.

El comercio del sector automotor en Colombia es un pilar estratégico para la economía nacional, no solo por su contribución directa al Producto Interno Bruto (PIB), sino también por su capacidad de dinamizar múltiples cadenas productivas, generar empleo y fomentar la modernización del parque automotor. A continuación, se presenta una justificación detallada de su relevancia, estructurada en extensos párrafos que abordan su impacto económico, su evolución reciente y su papel en el desarrollo del país.

El sector automotor colombiano representa una de las actividades económicas más dinámicas y complejas del país, al integrar una amplia red de actores que incluyen importadores, ensambladoras, concesionarios, talleres, aseguradoras, entidades financieras y proveedores de autopartes. Esta cadena de valor no solo genera un volumen significativo de empleos directos e indirectos, sino que también impulsa sectores complementarios como el financiero, el logístico, el publicitario y el tecnológico. En términos de cifras, el comercio de vehículos nuevos y usados, junto con los servicios asociados, ha llegado a representar cerca del 1,5 % del PIB nacional en años recientes, con variaciones según el comportamiento del mercado y las condiciones macroeconómicas.

Esta participación, aunque aparentemente modesta, se traduce en miles de millones de pesos que circulan en la economía, fortaleciendo la demanda interna y contribuyendo a la recaudación fiscal a través de impuestos como el IVA, el impuesto al consumo y los aranceles de importación.

Durante 2025 el mercado automotor colombiano consolidó su recuperación. De acuerdo con los reportes sectoriales de ANDI y FENALCO, en el año se matricularon 254.205 vehículos nuevos, con un crecimiento de 26,5% frente a 2024. En 2026 la dinámica se mantuvo: a julio se habían matriculado 186.253 vehículos nuevos, 44,5% más que en el mismo periodo del año anterior, y solo en julio se registraron 28.633 unidades, con un crecimiento anual de 20%. Este contexto evidencia un mercado activo, con oferta diversificada y competencia en diferentes segmentos de vehículos de trabajo.

La importancia de este sector en el PIB colombiano se manifiesta también en su capacidad para atraer inversión extranjera directa, especialmente en actividades de ensamblaje, distribución y servicios postventa. Aunque la producción nacional de vehículos ha disminuido en los últimos años, debido a factores como la competencia internacional y los costos de producción, el país sigue siendo un punto estratégico para la distribución regional de marcas globales. Las zonas francas, los tratados de libre comercio y la ubicación geográfica de Colombia han facilitado la consolidación de centros logísticos y de distribución que no solo abastecen el mercado interno, sino que también sirven como plataforma para exportaciones hacia Centroamérica y el Caribe. Esta dinámica fortalece la balanza comercial del país y contribuye a la diversificación de su economía, reduciendo la dependencia de sectores tradicionales como el petróleo y la minería.

Desde una perspectiva laboral, el comercio automotor es una fuente significativa de empleo formal, especialmente en las principales ciudades del país. Concesionarios, talleres de mantenimiento, aseguradoras, empresas de leasing y plataformas digitales de venta de vehículos generan miles de puestos de trabajo que requieren desde mano de obra calificada hasta perfiles técnicos y administrativos. Esta diversidad de ocupaciones permite una inclusión laboral amplia, con oportunidades para jóvenes, técnicos, profesionales y emprendedores. Además, el sector ha sido un motor de innovación en modelos de negocio, como el leasing operativo, el car sharing y las plataformas de venta en línea, que han transformado la experiencia del consumidor y han ampliado el acceso al vehículo propio. Estas innovaciones no solo mejoran la competitividad del sector, sino que también estimulan el desarrollo de habilidades digitales y la adopción de tecnologías emergentes.

El impacto económico de este sector se extiende también al ámbito fiscal, donde representa una fuente relevante de ingresos para el Estado. Los impuestos asociados a la compra, tenencia y uso de vehículos como el IVA, el impuesto al consumo, el impuesto de rodamiento y los derechos de matrícula constituyen una parte importante de los ingresos tributarios de los gobiernos locales y nacionales. Estos recursos son fundamentales para financiar obras de infraestructura vial, programas de movilidad sostenible y servicios públicos. Asimismo, el sector automotor contribuye al fortalecimiento del sistema financiero, al ser uno de los principales motores de la cartera de consumo y leasing en el país. Las entidades financieras han desarrollado productos específicos para la financiación de vehículos, lo que ha permitido ampliar la base de clientes y dinamizar el crédito de consumo, con efectos positivos sobre la actividad económica general.

En términos de desarrollo regional, el comercio automotor ha sido un factor clave en la integración de territorios y en la mejora de la conectividad. La expansión de redes de concesionarios, talleres y centros de servicio ha contribuido a dinamizar economías locales, generar empleo y mejorar el acceso a bienes y servicios en zonas intermedias y rurales. Además, el acceso a vehículos ha permitido a miles de familias mejorar su movilidad, acceder a oportunidades laborales y educativas, y fortalecer sus emprendimientos. En regiones como el Caribe, el Eje Cafetero y los Llanos Orientales, el crecimiento del parque automotor ha estado asociado al desarrollo de actividades productivas como el turismo, la agroindustria y el comercio intermunicipal. Esta relación entre movilidad y desarrollo territorial refuerza la necesidad de políticas públicas que promuevan un comercio automotor inclusivo, sostenible y articulado con las metas de desarrollo regional.

Para la CSB, la adquisición supone analizar el desempeño en entornos rurales, el consumo operativo, garantía, mantenimientos, repuestos y gestión de residuos. El Decreto 0997 de 2026 incorpora reglas adicionales de compra pública sostenible con vigencia progresiva para las corporaciones autónomas regionales (artículo 14: seis meses desde la publicación oficial); antes del vencimiento de ese término, la entidad observará la normatividad vigente y podrá adoptar buenas prácticas proporcionales, sin aplicación selectiva de un régimen aún no obligatorio.

1.1.2. CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS (UNSPSC)

CÓDIGO UNSPSC	PRODUCTO
25101503	Carros - Vehículo tipo pick-up doble cabina 4x4

1.2. ASPECTO ECONÓMICO

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica. Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo.

Indicador de Seguimiento a la Economía - ISE

junio de 2026pr

127,32

+3,51%

123,00

Índice serie original

Variación anual

junio de 2025pr

Fuente: DANE - ISE. Información junio de 2026, publicada el 18 de agosto de 2026.

Para junio de 2026pr, el Indicador de Seguimiento a la Economía - ISE, en su serie original, se ubicó en 127,32, lo que representó un crecimiento de 3,51% frente a junio de 2025pr (123,00). La información fue publicada por el DANE el 18 de agosto de 2026 y constituye el dato mensual disponible más reciente a la fecha de actualización del presente estudio.

INDICADORES ECONÓMICOS ALREDEDOR DEL SECTOR COMERCIO

1.2.1 IMPORTANCIA DEL SECTOR EN EL CONTEXTO LOCAL, NACIONAL.

Comercio minorista y mercado automotor

Corte 2026

+14,7%

+1,5%

28.633

Ventas reales
comercio minorista -
junio

Personal ocupado -
junio

Vehículos nuevos -
julio

Fuente: DANE - Encuesta Mensual de Comercio, junio de 2026; ANDI/FENALCO, sector automotor a julio de 2026.

En junio de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 14,7% y el personal ocupado creció 1,5% frente al mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales fue de 17,4%, según la Encuesta Mensual de Comercio - EMC publicada por el DANE el 14 de agosto de 2026.

El comportamiento del mercado de vehículos confirma la recuperación del sector. Según ANDI y FENALCO, en 2025 se matricularon 254.205 vehículos nuevos, 26,5% más que en 2024. Entre enero y julio de 2026 se

registraron 186.253 vehículos nuevos, con un crecimiento acumulado de 44,5% frente al mismo periodo de 2025, circunstancia que evidencia una oferta nacional activa y un entorno competitivo para la adquisición proyectada.

EVOLUCIÓN GENERAL DE LOS SUBSECTORES DE COMERCIO

En julio de 2026 se matricularon 28.633 vehículos nuevos en Colombia, un 20% más que en julio de 2025. Aunque la adquisición de la CSB corresponde a vehículos pick-up de trabajo y no a tecnologías de pasajeros de gama alta, el crecimiento general del mercado amplía la disponibilidad de importadores, distribuidores y redes posventa capaces de concurrir a procesos de selección competitivos.

El mercado también muestra una acelerada incorporación de tecnologías de menor impacto ambiental. En julio de 2026 se registraron 4.870 vehículos eléctricos, con crecimiento de 211% anual, y 9.410 híbridos, con crecimiento de 23,2%. Para el proceso de la CSB, la exigencia de tracción 4x4, autonomía, capacidad de carga y disponibilidad operativa en la jurisdicción debe prevalecer, sin perjuicio de incorporar criterios ambientales compatibles con la oferta efectiva del segmento pick-up.

El personal ocupado en el comercio minorista creció 1,5% en junio de 2026 frente a junio de 2025, de acuerdo con el DANE. Este comportamiento acompaña el incremento de las ventas y refleja una dinámica favorable en las actividades comerciales y de distribución vinculadas al sector automotor.

1.3. PRODUCTOS INCLUIDOS DENTRO DEL SECTOR

A continuación, se describen algunos de los productos o servicios incluidos en el sector:

- Vehículos
- Camionetas
- Camiones

1.4. GREMIO Y ASOCIACIONES QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR

ACOPI	Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Industrias
ANDI	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
FENALCO	Federación Nacional De Comerciantes Empresarios
ANALDEX	Asociación Nacional de Comercio Exterior

Fuente: Elaboración propia

1.4.1. EMPLEO

Para junio de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, 0,5 puntos porcentuales por debajo de la registrada en junio de 2025. La tasa de ocupación nacional se ubicó en 59,4%. Para las 13 ciudades y áreas metropolitanas, la tasa de desocupación fue igualmente 8,0%, inferior al 8,3% observado un año atrás, según información del DANE.

Los resultados del mercado laboral confirman una reducción de la desocupación frente al año anterior. Para efectos del presente análisis, esta variable se considera como referente macroeconómico del entorno en el cual operan concesionarios, importadores, talleres, distribuidores de repuestos y demás agentes de la cadena automotriz.

1.4.2. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

1.4.2.1. RESULTADOS DEL MES DE JULIO DE 2026

IPC - JULIO 2026



Fuente: DANE - IPC, julio de 2026.

En julio de 2026, la variación mensual del Índice de Precios al Consumidor - IPC fue 0,17%. La variación año corrido se ubicó en 4,94% y la variación anual en 6,03%, de acuerdo con el DANE. Estos datos constituyen un referente para analizar el comportamiento general de costos y precios al momento de estructurar el presupuesto del proceso.

La inflación anual de 6,03% registrada en julio de 2026 debe analizarse conjuntamente con la tasa de cambio, los costos de importación, la disponibilidad de inventarios y las estrategias comerciales de las marcas, dado que una parte importante de los vehículos, componentes y repuestos del mercado colombiano tiene origen importado.

1.4.2.2 VARIACIÓN ANUAL DEL IPC POR DIVISIONES DE GASTO

En julio de 2026 el IPC anual fue 6,03%, frente a 4,90% en julio de 2025. Para la adquisición proyectada, la Entidad no aplicará mecánicamente el IPC como factor de actualización del precio de los vehículos; el presupuesto se sustenta en referencias y cotizaciones contemporáneas del mercado, pues la formación de precios del sector automotor depende además de tasa de cambio, inventarios, costos logísticos, aranceles, estrategias comerciales y características específicas del vehículo.

1.4.2.3. PRODUCTO INTERNO BRUTO CON RELACIÓN AL SECTOR

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto - PIB, en su serie original, creció 3,5% respecto al mismo periodo de 2025pr. Las actividades económicas que más contribuyeron a la dinámica del valor agregado fueron:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida creció 2,2% y contribuyó 0,5 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 creció 10,0% y contribuyó 1,7 puntos porcentuales a la variación anual.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios creció 9,5% y contribuyó 0,4 puntos porcentuales a la variación anual.

La información trimestral de 2026 muestra una senda positiva de crecimiento: en el primer trimestre el PIB creció 2,2% anual y en el segundo trimestre 3,5%. Para el sector relacionado con comercio, reparación de vehículos, transporte, alojamiento y comida, las variaciones fueron 2,9% en el primer trimestre y 2,2% en el segundo trimestre.

- En el primer trimestre de 2026pr, comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida creció 2,9% y contribuyó 0,6 puntos porcentuales a la variación anual.
- En el primer trimestre de 2026pr, las industrias manufactureras crecieron 2,9%, con contribución de

0,3 puntos porcentuales a la variación anual.

- Estos resultados respaldan la existencia de un entorno económico con actividad comercial suficiente para adelantar un procedimiento competitivo de adquisición de vehículos, sin perjuicio de la volatilidad propia de precios, inventarios y tasa de cambio del mercado automotor.

1.5. VARIACIÓN DEL SALARIO MÍNIMO MENSUAL LEGAL VIGENTE (SMMLV)

El salario mínimo en Colombia se fija para periodos de un año y su periodicidad de pago es mensual; pudiendo darse una diferente aplicación en el pago real; en muchas compañías colombianas se acostumbra a acordar el modo de pago y la forma de pago mediante una cláusula especial en el contrato de trabajo, pudiendo variar su modo de pago efectivo entre periodos quincenales o mensuales, y su forma de pago pudiendo ser ésta en circundante; o en especie sin superar el 50% del valor del mismo.

Para 2025 el salario mínimo legal mensual fue de \$1.423.500 y el auxilio de transporte de \$200.000. Para 2026, el salario mínimo mensual legal fue fijado transitoriamente en \$1.750.905 mediante el Decreto 0159 de 2026, mientras que el auxilio de transporte se fijó en \$249.095 mediante el Decreto 1470 de 2025. Estas cifras se incorporan como variables macroeconómicas de referencia y no como determinantes directos del valor de los vehículos.

1.5.1 TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO (TRM)

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

Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior. (Banco de la República de Colombia). A partir del 1 de marzo de 2018, la Tasa de Cambio Representativa del Mercado-TRM, corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, realizadas entre Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC), así como de las operaciones que efectúan los IMC con las demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), distintas de IMC y aquellas que hacen los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público-MHCP.

La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No.0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia. (Superintendencia Financiera de Colombia).

TRM DÍA	VALOR
1 de septiembre de 2026	\$3.213,97

Fuente: Superintendencia Financiera
de Colombia

1.6. DINÁMICA DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DEL BIEN O SERVICIO

1.6.1. COMPORTAMIENTO GENERAL DE LAS IMPORTACIONES

Importaciones - junio 2026

US\$ millones CIF		
US\$6.775,8	+27,0%	74,5%
Total importado	Variación anual	Participación manufacturas

Fuente: DANE - Importaciones, junio de 2026.

De acuerdo con las declaraciones de importación registradas ante la DIAN, en junio de 2026 las importaciones colombianas fueron US\$6.775,8 millones CIF y crecieron 27,0% frente a junio de 2025. El comportamiento obedeció principalmente al aumento de 23,1% en el grupo de Manufacturas.

En junio de 2026, las Manufacturas representaron 74,5% del valor CIF total importado; Agropecuarios, alimentos y bebidas 13,8%; Combustibles y productos de industrias extractivas 11,6%; y Otros sectores 0,1%. La dinámica de manufacturas es relevante para el mercado automotor por su exposición a vehículos, maquinaria, equipos y componentes importados.

1.6.2 COMPORTAMIENTO GENERAL DE LAS EXPORTACIONES

De acuerdo con la información procesada por el DANE y la DIAN, en junio de 2026 las exportaciones del país fueron US\$4.233,5 millones FOB y presentaron un crecimiento de 7,0% frente a junio de 2025.

Exportaciones - junio 2026

US\$ millones FOB		
US\$4.233,5	+7,0%	21,5%
Total exportado	Variación anual	Participación manufacturas

Fuente: DANE - Exportaciones, junio de 2026.

En junio de 2026, las exportaciones de Combustibles y productos de industrias extractivas participaron con 42,6% del valor FOB total; Agropecuarios, alimentos y bebidas con 25,8%; Manufacturas con 21,5%; y Otros sectores con 10,1%.

El grupo de Combustibles y productos de industrias extractivas presentó un crecimiento de 17,1% frente a junio de 2025. Aunque las exportaciones no determinan directamente el precio de compra de las camionetas, complementan el análisis de balanza comercial, disponibilidad de divisas y condiciones macroeconómicas del sector.

Para la adquisición de vehículos, la CSB deberá prestar especial atención al comportamiento de las importaciones y de la TRM, pues la oferta nacional incorpora vehículos terminados y componentes importados. Al 1 de septiembre de 2026, el Banco de la República reportó una TRM de \$3.213,97 por dólar.

1.7. TRATADOS COMERCIALES INTERNACIONALES

De conformidad con lo señalado en el Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados Internacionales vigentes celebrados por el Estado Colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

Con el fin de que los proponentes extranjeros en virtud de las obligaciones adquiridas por el Estado en dichos Acuerdos puedan participar en igualdad de condiciones con los proponentes nacionales en la venta del bien o servicio que se desea adquirir. De igual forma este es un derecho de los nacionales colombianos frente a los procesos de contratación que adelantan los diferentes Estados con los cuales Colombia ha suscrito Acuerdos Comerciales.

Los Acuerdos Comerciales difieren según el país y contienen anexos y reglas particulares para determinar la cobertura institucional, umbrales y excepciones. Para la vigencia del presente estudio debe utilizarse la versión actual del Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente (M-MACPC-14) y los umbrales publicados para 2026, verificando nuevamente su aplicación al momento de publicar el proceso.

A continuación, procederemos a listar los acuerdos que en la actualidad se encuentran vigentes según el Manual expedido:

Acuerdos Comerciales - verificación 2026

La CSB debe verificar por país, umbral, objeto y descripción.

M-MACPC-14

\$300 M

Manual que vigente usado como referencia.

Presupuesto estimado CSB

La mayoría de las Entidades Estatales del nivel nacional están obligadas por los Acuerdos Comerciales. El presente anexo contiene (i) la lista de las Entidades Estatales obligadas por cada Acuerdo Comercial; para las cuales el valor del Proceso de Contratación a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable es diferente; y (iii) la tabla de los valores a partir de los cuales el Acuerdo Comercial es aplicable a los Procesos de Contratación, para las Entidades Estatales y las Entidades Estatales especiales, y las excepciones a la aplicación de los Acuerdos Comerciales para las Entidades Estatales del nivel nacional.

La aplicación de instrumentos de integración regional y trato nacional debe verificarse de conformidad con el Manual vigente de Colombia Compra Eficiente y los compromisos internacionales aplicables a la entidad y al bien objeto de adquisición, sin trasladar automáticamente criterios previstos para entidades del orden nacional a una Corporación Autónoma Regional.

Umbral 2026 - referencia México

Categoría de bienes y servicios

\$1.709,9 M

\$300 M

Bienes y servicios

Valor estimado CSB

Regla de aplicación de Acuerdos Comerciales

1

2

3

4

Entidad cubierta

Umbral aplicable

Excepciones

Objeto cubierto

La CSB, como Corporación Autónoma Regional sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, debe efectuar la verificación de cobertura de cada Acuerdo Comercial de acuerdo con el Manual M-MACPC-14, los anexos del respectivo tratado, el valor estimado del proceso y las excepciones aplicables.

VALORES:

- Para 2026, Colombia Compra Eficiente publica umbrales actualizados en pesos colombianos. A modo de referencia, para el Acuerdo con México se reporta para la categoría de otras entidades un umbral de bienes y servicios de \$1.709.862.957, superior al presupuesto estimado de \$300.000.000 del presente proceso. La clasificación institucional y la cobertura definitiva deberán verificarse en los anexos vigentes al momento de la apertura.
- Para los acuerdos del Triángulo Norte y demás compromisos internacionales, la Entidad deberá verificar la existencia de umbral, la cobertura de la CSB y las excepciones específicas previstas en el

acuerdo aplicable. No es jurídicamente procedente asumir cobertura únicamente por comparación con la menor cuantía.

- La Entidad otorgará trato nacional y aplicará las reglas de reciprocidad que correspondan de conformidad con la Ley 816 de 2003, los acuerdos internacionales vigentes, las certificaciones del Gobierno Nacional y el Manual de Colombia Compra Eficiente aplicable al momento de la apertura del proceso.

EXCEPCIONES:

VERIFICACIÓN AMP VEHÍCULOS - 1 SEP 2026

Vehículos III

Entidad Cubierta:

Vehículos IV

Entidad Cubierta (V): Superficie de pavimento

La determinación de cobertura de un Acuerdo Comercial exige verificar, de manera acumulativa, la entidad cubierta, el umbral, el objeto y las excepciones. La matriz que sigue debe entenderse como instrumento de verificación y deberá validarse antes de la publicación del proyecto de pliego con los documentos vigentes para 2026.

Con un presupuesto estimado de \$300.000.000, la adquisición se encuentra por debajo del umbral de referencia 2026 indicado para México respecto de otras entidades. Para los demás acuerdos la CSB deberá conservar en el expediente la verificación individual de cobertura y, si aplica, otorgar el trato correspondiente. La verificación definitiva forma parte de los estudios previos y del pliego de condiciones.

RESUMEN DE LA VERIFICACIÓN:

ACUERDOS COMERCIALES APLICABLES EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

Acuerdo comercial	País	Entidad estatal cubierta	Valor del proceso superior al umbral	Excepción aplicable	Proceso cubierto
Alianza del Pacífico	Chile	NO	NO	NO	NO
Alianza del Pacífico	México	NO	NO	NO	NO
Alianza del Pacífico	Perú	NO	NO	NO	NO
Canadá	Canadá	NO	NO	NO	NO
TLC Colombia–Chile	Chile	NO	NO	NO	NO
Corea	Corea	NO	NO	NO	NO
Costa Rica	Costa Rica	NO	NO	NO	NO
Estados Unidos	Estados Unidos	NO	NO	NO	NO
Estados AELC – EFTA	Suiza, Noruega, Liechtenstein e Islandia	NO	NO	NO	NO
TLC Colombia–México	México	NO	NO	NO	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SI	NO*	NO	NO*
Triángulo Norte	Guatemala	SI	NO*	NO	NO*

Acuerdo comercial	País	Entidad estatal cubierta	Valor del proceso superior al umbral	Excepción aplicable	Proceso cubierto
Triángulo Norte	Honduras	NO	NO	NO	NO
Unión Europea	Estados miembros UE	NO	NO	NO	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte	Reino Unido	NO	NO	NO	NO
Israel	Israel	NO	NO	NO	NO
Comunidad Andina – CAN	Bolivia, Ecuador y Perú	N/A para bienes	N/A	N/A	NO

TRATO NACIONAL POR RECIPROCIDAD

La Entidad Estatal también debe conceder el mismo trato que da a los bienes y servicios colombianos a aquellos bienes y servicios de Estados con los cuales, a pesar de no existir un Acuerdo Comercial, el Gobierno Nacional ha certificado reciprocidad. Es decir, cuando el Gobierno Nacional con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compra pública de dicho Estado, ha certificado que en ese Estado los bienes y servicios colombianos gozan del mismo trato que los bienes y servicios de dicho Estado o que no existe en dicho Estado ninguna medida que fomente el desarrollo local o mejore las cuentas de la balanza de pagos.

La existencia de un Acuerdo Comercial que prevea trato nacional en materia de contratación pública excluye la posibilidad de que el Gobierno Nacional certifique trato nacional por reciprocidad.

Cuando resulten aplicables reglas de trato nacional, reciprocidad, fomento nacional o criterios de desempate, deberán observarse las disposiciones legales y el procedimiento de subasta inversa, sin trasladar automáticamente factores de puntaje propios de modalidades de evaluación ponderada. La matriz de tratados debe cotejarse individualmente con los anexos vigentes para la clasificación institucional de la CSB.

1.8. ASPECTO TÉCNICO

Matriz técnica única: características funcionales mínimas y condiciones verificables de entrega

N.º	Componente	Especificación técnica consolidada
1	Tipo de vehículo	Camioneta tipo pick-up, doble cabina, con platón y tracción 4x4.
2	Cantidad	Dos (2) vehículos.
3	Estado	Vehículos nuevos de primer registro, sin uso previo (se admite kilometraje de alistamiento y transporte debidamente certificado), modelo 2026 o posterior.
4	Motor	Motor turbodiésel de cilindrada libre, homologado en Colombia y compatible con las condiciones operativas; no se exige cilindrada exacta.
5	Potencia	Potencia neta máxima declarada por fabricante igual o superior a 130 HP (o equivalencia técnica verificable).
6	Torque	Torque máximo declarado por fabricante igual o superior a 300 Nm.
7	Transmisión	Transmisión mecánica o automática, de al menos cinco relaciones hacia adelante o solución técnicamente equivalente.
8	Tracción	Tracción 4x4 conectable o permanente con función reductora/bajo o mecanismo equivalente para terrenos de baja adherencia. Verificación en ficha de fábrica.

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 - 7

9	Chasis	Configuración estructural apta para trabajo rural, con capacidad de carga certificada por fabricante; no se exige arquitectura exclusiva.
10	Suspensión	Suspensión delantera y trasera apta para las cargas y superficies previstas, sin imponer barra de torsión, ballestas u otra tecnología exclusiva.
11	Capacidad de carga	Carga útil igual o superior a 800 kg, según ficha oficial del fabricante; deberá aclararse si el valor incluye ocupantes y accesorios.
12	Platón	Platón de carga integrado y apto para transportar equipos e insumos de campo; sin dimensiones exactas obligatorias, salvo las de seguridad y operación.
13	Dimensiones generales	Dimensiones y peso compatibles con circulación legal y desplazamientos rurales. No se exigen medidas idénticas a un modelo.
14	Capacidad de pasajeros	Cinco (5) ocupantes, incluido el conductor, y cuatro puertas laterales.
15	Seguridad pasiva	Como mínimo airbags frontales conductor y acompañante; otros airbags podrán ser ofrecidos sin generar puntaje.
16	Cinturones de seguridad	Cinturones de seguridad reglamentarios para todos los ocupantes, con apoyacabezas y dispositivos exigidos por norma.
17	Sistema de frenos	Sistema ABS y distribución electrónica de fuerza de frenado EBD o equivalente funcional, según ficha técnica.
18	Control de estabilidad	Control electrónico de estabilidad y control de tracción, integrado o equivalente.
19	Asistencia en pendientes	Asistencia de arranque en pendiente o prestaciones equivalentes; control de descenso solo cuando resulte incluido en la versión ofrecida, no habilitante por sí mismo.
20	Cámara y sensores	Dispositivo de visibilidad posterior: cámara de reversa o sistema equivalente; sensores adicionales no habilitantes.
21	Neumáticos	Neumáticos homologados para vehículo y uso previsto; monitoreo electrónico de presión no constituye requisito excluyente.
22	Aire acondicionado	Aire acondicionado en cabina.
23	Conectividad	Radio o equipo de comunicación/infotainment de fábrica con conectividad manos libres Bluetooth o equivalente.
24	Control crucero	Control crucero: equipo opcional no habilitante; se valorará como prestación de fábrica sin asignación de puntaje.
25	Equipamiento de platón	Platón con superficie de protección y puntos de amarre suficientes para asegurar carga; mínimo cuatro puntos o solución equivalente.
26	Garantía	Garantía general mínima de tres (3) años o 100.000 km, lo que ocurra primero, sin limitar mejores garantías comerciales; confirmar régimen aplicable al servicio oficial.
27	Mantenimiento	Plan de mantenimiento periódico conforme al fabricante, con manual y periodicidades oficiales; no se fija intervalo idéntico para todas las marcas.
28	Servicio posventa	Red o convenio verificable de atención posventa en Colombia, con posibilidad de acceso regional razonable; sin restricción a ciudad/taller único.
29	Repuestos	Suministro y disponibilidad comercial de repuestos según red autorizada o canales acreditados y cobertura de garantía.

30	Condiciones ambientales	Cumplimiento de normas de emisiones, homologación y seguridad vial exigibles en Colombia a la fecha de comercialización.
31	Documentación	Factura electrónica cuando proceda, certificado de origen/identificación, manuales, garantía, matrícula y documentos de circulación.
32	SOAT	SOAT vigente al momento de entrega, incorporado al precio integral ofertado.
33	Seguro todo riesgo	Seguro todo riesgo: no incluido automáticamente en el precio del vehículo; incluir solamente si los estudios previos ordenan su contratación dentro del mismo objeto y existe soporte tarifario comparable. En caso contrario, contratación/aseguramiento a cargo de la CSB por mecanismo independiente.
34	Entrega	Entrega de dos vehículos listos para uso, matriculados a nombre de la CSB, en lugar y plazo que determine el pliego; alistamiento, placas y tránsito según cláusulas uniformes.

La matriz constituye un estándar funcional y neutral para las dos camionetas 4x4, construido con las necesidades misionales de desplazamiento y transporte de equipos y contrastado con oferta pública de vehículos de trabajo. No reproduce especificaciones exclusivas de un fabricante, marca o propuesta comercial. La verificación técnica corresponderá a la versión exacta ofrecida, acreditada mediante ficha oficial del fabricante o su representante en Colombia.

Los requisitos relativos a potencia, torque, sistema 4x4 con bajo y carga útil son mínimos funcionales de planeación; el área solicitante deberá certificar las cargas efectivas, rutas y condiciones de uso antes de adoptar la ficha habilitante. Los equipos de confort o asistencia no indispensables no se exigirán como condiciones excluyentes.

1.8.1. JUSTIFICACIÓN OBJETIVA DE LOS MÍNIMOS TÉCNICOS

El vehículo doble cabina es pertinente para combinar transporte de hasta cinco ocupantes con herramientas de trabajo; el platón facilita el manejo de equipos de campo sin ocupar el habitáculo. El 4x4 con capacidad de reducción responde al tránsito ocasional en vías terciarias, superficies destapadas, pendientes y zonas con humedad. Las exigencias de 130 HP, 300 Nm y 800 kg de carga útil no se derivan de una referencia particular; se formulan como mínimos funcionales que admiten distintas motorizaciones y deben ser contrastados con los recorridos y equipos concretos de la entidad.

Como escenario ilustrativo de dimensionamiento, cinco ocupantes de 75 kg representarían 375 kg; con herramientas y equipos hasta por 400 kg, la carga conjunta sería 775 kg, inferior al mínimo de 800 kg. Este ejemplo no acredita la masa real de los elementos institucionales: la Subdirección solicitante deberá dejar inventario y pesos estimados de equipos, ocupación habitual y cargas máximas, antes de llevar el parámetro al pliego.

Los requisitos de seguridad (frenos ABS, estabilidad, cinturones y airbags frontales) buscan reducir exposición de ocupantes durante desplazamientos institucionales. Las marcas comercializan equipamientos heterogéneos; por ello, funciones tales como control crucero, sensores, monitoreo de presión y descenso automático no se configuran como filtros excluyentes si no existe riesgo técnico individualizado que lo sustente.

1.8.2. MATRIZ DE TRAZABILIDAD FUNCIONAL Y VERIFICACIÓN

Necesidad institucional	Condición técnica mínima
Acceso a corregimientos, veredas y áreas de inspección	4x4 con reductora; motor de desempeño mínimo

Necesidad institucional	Condición técnica mínima
Movilización de equipos de campo y materiales	Platón, puntos de amarre y carga útil $\geq$ 800 kg
Traslado seguro de comisiones	Cabina para cinco, ABS, estabilidad y airbags frontales
Continuidad de servicio y mantenimiento	Garantía $\geq$ 3 años o 100.000 km; respaldo posventa
Circulación y puesta en servicio	Matrícula, SOAT, documentación y entrega

Regla de comparación: *cada oferente debe acreditar en una sola versión comercial todas las condiciones obligatorias; está prohibido combinar equipamiento de versiones distintas de una misma línea. La tabla de mercado prueba disponibilidad de categorías, no homologación de todas las ofertas ni cumplimiento integral por sí sola.*

Conclusión técnica

El sector ofrece varias alternativas de camionetas diésel doble cabina 4x4; no todas se encuentran dentro del mismo rango de precios ni reúnen idéntico equipamiento. La ficha definitiva deberá armonizarse con el presupuesto, los costos de entrega y las versiones comerciales comprobadas, sin sostener que la pluralidad de oferentes está demostrada por una sola referencia de precios.

1.9. ASPECTO REGULATORIO

En esta sección se analizan las normas y reglas que determinan el régimen contractual de la CSB, la naturaleza del bien, la obligatoriedad de verificar Acuerdos Marco de Precios y la modalidad de selección jurídicamente procedente a la fecha de actualización del estudio.

La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar está sometida al Estatuto General de Contratación por mandato del artículo 24 de la Ley 1150 de 2007. La modalidad y requisitos se examinan a la luz de las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007 y del Decreto 1082 de 2015 con las modificaciones efectivamente vigentes a la fecha de apertura. El Decreto 0997 de 2026 establece aplicación progresiva de parte de sus reformas para las corporaciones autónomas regionales, a los seis meses de su publicación oficial; no corresponde afirmar la aplicación inmediata e íntegra de esas disposiciones.

1.10. VERIFICACIÓN DE VIGENCIA DEL ACUERDO MARCO DE PRECIOS Y PROCEDENCIA DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar – CSB, en desarrollo del principio de planeación contractual y conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos pertinentes del Decreto 1082 de 2015, verificó el estado de los instrumentos de agregación de demanda disponibles para la adquisición de dos (2) vehículos automotores nuevos tipo camioneta pick-up, doble cabina, con platón y tracción 4x4. De acuerdo con la información oficial publicada por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el Acuerdo Marco de Precios Vehículos III, identificado como CCE-163-III-AMP-2020, se encuentra vigente hasta el 27 de noviembre de 2026, conforme a las prórrogas contractuales suscritas, particularmente la prórroga número 10.

Asimismo, se constató que el proceso de selección CCENEG-092-01-2026, correspondiente al Acuerdo Marco de Precios Vehículos IV, fue reanudado mediante la Resolución 586 del 2 de octubre de 2026. No obstante, la reanudación de dicho procedimiento no constituye, por sí misma, la entrada en operación de un nuevo instrumento de agregación de demanda. En consecuencia, la Corporación reconoce la existencia y vigencia

del Acuerdo Marco Vehículos III y la obligación de verificar su utilización conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

La procedencia de acudir a un mecanismo contractual diferente deberá sustentarse en una evaluación integral y documentada del catálogo vigente, confrontando sus referencias, características técnicas, configuraciones disponibles, adecuaciones autorizadas, condiciones comerciales y precios finales con las necesidades institucionales establecidas en los estudios previos y en la ficha técnica.

En caso de acreditarse que ninguna de las configuraciones efectivamente disponibles satisface integralmente las condiciones técnicas mínimas, objetivas y proporcionales requeridas por la CSB, la entidad podrá analizar y motivar la procedencia de adelantar la adquisición mediante selección abreviada por subasta inversa electrónica, con fundamento en el artículo 2, numeral 2, literal a), de la Ley 1150 de 2007 y las normas reglamentarias aplicables. Esta determinación deberá considerar igualmente la alternativa de adquisición mediante bolsa de productos, cuando corresponda conforme a la regulación temporalmente vigente, con una evaluación objetiva de sus costos, condiciones de operación y conveniencia para la administración. La decisión definitiva de apertura del proceso estará respaldada en los documentos técnicos y jurídicos que acrediten la procedencia de la modalidad seleccionada, garantizando los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva.

Para dos vehículos estandarizados, con pluralidad de concesionarios y distribuidores y un presupuesto de \$300.000.000, la subasta inversa electrónica se considera, prima facie, la alternativa más eficiente y proporcional, al permitir competencia directa por precio sin los costos adicionales propios de una operación en bolsa. La selección abreviada de menor cuantía no debe emplearse por el solo hecho de que el valor se encuentre dentro de la menor cuantía de la Entidad, pues para bienes uniformes existe una causal especial de selección abreviada. Esta conclusión deberá ratificarse con una nueva consulta a la TVEC inmediatamente antes de publicar el acto de apertura, debido a que el estado de Vehículos IV puede cambiar.

- Constitución Política de Colombia, en especial artículos 79, 80 y 209.
- Ley 80 de 1993 - Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- Ley 99 de 1993 - Régimen ambiental y naturaleza de las Corporaciones Autónomas Regionales.
- Ley 1150 de 2007, especialmente artículos 2, 5 y 24.
- Ley 2069 de 2020, Ley 2195 de 2022 y demás normas sobre participación, integridad y compras públicas aplicables.
- Decreto 1082 de 2015, modificado entre otros por los Decretos 310 de 2021, 142 de 2023, 1860 de 2021 y 0997 de 2026, en lo pertinente.

1.10.1. Aplicación del Decreto 0997 de 2026 y bolsa de productos

Este punto requiere especial atención por su régimen de transición. El Decreto 0997 de 2026 fue publicado en el Diario Oficial el 5 de agosto de 2026. Su artículo 14 establece que las disposiciones de aplicación progresiva, entre ellas la modificación del artículo 2.2.1.2.1.2.12 sobre bolsa de productos, serán obligatorias para las corporaciones autónomas regionales seis meses después de la publicación, es decir, a partir del 5 de febrero de 2027. Se permite su adopción anticipada, pero de manera integral. Para octubre de 2026 debe atenderse, en principio, a la regulación temporalmente aplicable del artículo 2.2.1.2.1.2.12, modificado por el Decreto 310 de 2021, que contempla el estudio comparativo de bolsa de productos cuando no exista un Acuerdo Marco para el bien o servicio requerido. Por ello, si se acredita que Vehículos III no permite satisfacer la necesidad, la CSB deberá sustentar la elección entre las alternativas procedentes, valorando las condiciones técnicas, la competencia, los costos de intermediación, las garantías y los demás gastos aplicables.

2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar - CSB en aras de realizar una optima consulta de la oferta a nivel nacional y departamental utiliza la herramienta del modelo de abastecimiento estrategico implementado por Colombia Compra Eficiente para el analisis detallado de los factores de demanda y oferta.

La entidad utiliza el código UNSPSC para el análisis de la información.

Clasificación UNSPSC	Descripción
25101503	Carros - Vehículo tipo pick-up doble cabina 4x4

Oferta histórica del sector	Modalidad histórica destacada
Consulta base 2018-2025	Segmento vehículos
2.538	\$312 mil M
\$716 mil M	
Contratos identificados	Subasta inversa - valor histórico
Valor estimado acumulado	

Como antecedente consolidado del Modelo de Abastecimiento Estratégico de Colombia Compra Eficiente, para el periodo 2018-2025 el documento base identificó 2.538 contratos asociados al segmento de vehículos de pasajeros, por un valor estimado acumulado de aproximadamente \$716 mil millones. Estas cifras se conservan como referencia histórica y no se presentan como estadísticas cerradas de 2026; antes de la apertura deberá efectuarse una consulta adicional del MAE/SECOP con corte a la fecha efectiva del proceso.

SUBASTA INVERSA: BIENES UNIFORMES + MENOR PRECIO + PLURALIDAD

Fuente: Colombia Compra Eficiente - consulta histórica MAE/SECOP del documento base; actualización jurídica 2026.

Oferta potencial	
Comercio de vehículos automotores nuevos	
G4511	Nacional
Actividad económica de referencia	Concesionarios e importadores

Fuente: Colombia Compra Eficiente - análisis histórico del documento base.

En la consulta histórica incorporada al documento base, la subasta inversa fue la modalidad competitiva con mayor valor registrado para el segmento analizado, con aproximadamente \$312 mil millones durante 2018-2025. Este antecedente es consistente con la utilización de subasta inversa para bienes uniformes cuando no existe un Acuerdo Marco de Precios operativo.

2.1. IDENTIFICACIÓN DE PROVEEDORES DEL SECTOR

Para el análisis de la oferta, ha estudiado algunos proveedores en el país que pueden ofrecer el servicio de:

- **G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos** El comercio al por mayor y al por menor de vehículos automotores nuevos para pasajeros, incluso vehículos especiales (ambulancias, casas rodantes, microbuses, vehículos de camping, caravanas, entre otros), vehículos con tracción tipo campero (todo terreno), y otros vehículos automotores para pasajeros con mecanismos de conducción similares a los de los automóviles, así como el comercio de camiones, remolques y semirremolques.

A continuación, se presenta un listado de las empresas que las cuales se encuentran ubicadas en diferentes zonas del país.

Es de aclarar que:

- El orden presentado de las empresas no constituye ningún tipo de jerarquización.
- Las empresas presentadas a continuación es una muestra representativa del mercado las cuales desde el punto de vista técnico pueden ejecutar el proceso a adelantar, sin embargo, no representan todo el mercado en sí.
- El listado de empresas no constituye ninguna recomendación al proceso de contratación a adelantar, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta del mercado objetivo del sector.

CÓDIGO DE MUESTRA	OPERADOR ECONÓMICO (CODIFICADO)	CIU	CIUDAD
M-001	Operador económico M-001	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-002	Operador económico M-002	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-003	Operador económico M-003	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MEDELLIN-ANTIOQUIA
M-004	Operador económico M-004	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	PEREIRA-RISARALDA
M-005	Operador económico M-005	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-006	Operador económico M-006	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-007	Operador económico M-007	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-008	Operador económico M-008	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-009	Operador económico M-009	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	VILLAVICENCIO-META
M-010	Operador económico M-010	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MONTERIA-CORDOBA
M-011	Operador económico M-011	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-012	Operador económico M-012	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-013	Operador económico M-013	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-014	Operador económico M-014	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-015	Operador económico M-015	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-016	Operador económico M-016	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MOCOA-PUTUMAYO
M-017	Operador económico M-017	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-018	Operador económico M-018	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-019	Operador económico M-019	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-020	Operador económico M-020	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-021	Operador económico M-021	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 - 7

M-022	Operador económico M-022	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	FLORIDABLANCA-SANTANDER
M-023	Operador económico M-023	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BUCARAMANGA-SANTANDER
M-024	Operador económico M-024	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BUCARAMANGA-SANTANDER
M-025	Operador económico M-025	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BUCARAMANGA-SANTANDER
M-026	Operador económico M-026	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CARTAGENA-BOLIVAR
M-027	Operador económico M-027	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-028	Operador económico M-028	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	ITAGUI-ANTIOQUIA
M-029	Operador económico M-029	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-030	Operador económico M-030	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	PASTO-NARINO
M-031	Operador económico M-031	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-032	Operador económico M-032	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	PEREIRA-RISARALDA
M-033	Operador económico M-033	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	PEREIRA-RISARALDA
M-034	Operador económico M-034	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	SANTA-MARTA-MAGDALENA
M-035	Operador económico M-035	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	TUNJA-BOYACA
M-036	Operador económico M-036	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-037	Operador económico M-037	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-038	Operador económico M-038	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-039	Operador económico M-039	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-040	Operador económico M-040	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-041	Operador económico M-041	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-042	Operador económico M-042	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-043	Operador económico M-043	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-044	Operador económico M-044	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-045	Operador económico M-045	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-046	Operador económico M-046	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-047	Operador económico M-047	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 – 7

M-048	Operador económico M-048	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-049	Operador económico M-049	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-050	Operador económico M-050	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-051	Operador económico M-051	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-052	Operador económico M-052	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-053	Operador económico M-053	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-054	Operador económico M-054	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-055	Operador económico M-055	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-056	Operador económico M-056	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-057	Operador económico M-057	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-058	Operador económico M-058	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-059	Operador económico M-059	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-060	Operador económico M-060	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BOGOTA D.C.
M-061	Operador económico M-061	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	ARMENIA-QUINDIO
M-062	Operador económico M-062	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-063	Operador económico M-063	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BARRANQUILLA-ATLANTICO
M-064	Operador económico M-064	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	BUCARAMANGA-SANTANDER
M-065	Operador económico M-065	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	GIRON-SANTANDER
M-066	Operador económico M-066	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-067	Operador económico M-067	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CALI-VALLE
M-068	Operador económico M-068	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	CARTAGENA-BOLIVAR
M-069	Operador económico M-069	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	IBAGUE-TOLIMA
M-070	Operador económico M-070	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	IBAGUE-TOLIMA
M-071	Operador económico M-071	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	PEREIRA-RISARALDA
M-072	Operador económico M-072	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-073	Operador económico M-073	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS

M-074	Operador económico M-074	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-075	Operador económico M-075	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MANIZALES-CALDAS
M-076	Operador económico M-076	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MEDELLIN-ANTIOQUIA
M-077	Operador económico M-077	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	MEDELLIN-ANTIOQUIA

2.2. CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Los indicadores de la tabla siguiente proceden de una muestra histórica del comercio de vehículos automotores nuevos (CIU G4511), con 77 registros del documento base y corte al 31 de diciembre de 2024. Se conserva por trazabilidad y se emplea para una revisión de proporcionalidad, no como sustituto de la información vigente y en firme del RUP. La media de liquidez fue 2,66, endeudamiento 0,53, cobertura de intereses 5,39, rentabilidad patrimonial 0,23 y rentabilidad del activo 0,11; las medianas respectivas fueron 1,54, 0,58, 2,01, 0,19 y 0,07. La coexistencia de endeudamientos elevados, coberturas moderadas y patrimonio rentable en diferentes operadores confirma la necesidad de analizar conjuntamente los indicadores, evitando seleccionar umbrales solamente por la media o por los estados financieros de un participante individual.

La Tabla muestra el comportamiento bajo inferencia estadística de los indicadores financieros de empresas dedicadas en:

- **G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos** El comercio al por mayor y al por menor de vehículos automotores nuevos para pasajeros, incluso vehículos especiales (ambulancias, casas rodantes, microbuses, vehículos de camping, caravanas, entre otros), vehículos con tracción tipo campero (todo terreno), y otros vehículos automotores para pasajeros con mecanismos de conducción similares a los de los automóviles, así como el comercio de camiones, remolques y semirremolques.

Los indicadores presentados son: índice de liquidez, Índice de endeudamiento, Rentabilidad de activos, Rentabilidad de patrimonio y Razón de cobertura de intereses.

MUESTRA HISTÓRICA DEL DOCUMENTO BASE (CORTE FINANCIERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024)								
IT E M	OPERADOR ECONÓMICO (CODIFICADO)	CIU	CAPITAL DE TRABAJO	INDIC E DE LIQUI DEZ	INDICE DE ENDEUDA MIENTO	RAZÓN DE COBER TURA	RENTAB ILIDAD DEL PATRIM ONIO	RENTAB ILIDAD DEL ACTIVO
			Act cte - Pasivo cte	Act cte / Pasiv o cte	Pasivo total / Activo total	Utilidad oper / Gastos de interese s	Utilidad oper / Patrimoni o	Utilidad oper / Activo total
1	Operador económico M-001	G4511	\$ 5.231.496,00	1,24	0,80	1,60	0,49	0,10
2	Operador económico M-002	G4511	\$ 8.602.216,00	1,51	0,71	0,20	0,04	0,01
3	Operador económico M-003	G4511	\$ 19.607.233,00	1,13	0,59	5,19	0,46	0,19

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 - 7

4	Operador económico M-004	G4 511	\$ 4.353.928,00	2,55	0,21	2,40	0,24	0,19
5	Operador económico M-005	G4 511	\$ 4.040.759,00	1,14	0,65	INDEF.	0,24	0,08
6	Operador económico M-006	G4 511	\$ 39.185.551,00	1,83	0,47	4,47	0,21	0,11
7	Operador económico M-007	G4 511	\$ 707.780,00	1,87	0,04	5,97	0,15	0,15
8	Operador económico M-008	G4 511	\$ 12.410.744,00	2,30	0,43	INDEF.	0,41	0,23
9	Operador económico M-009	G4 511	\$ 9.218.626,00	1,82	0,53	20,77	1,46	0,69
10	Operador económico M-010	G4 511	\$ 7.466.360,00	1,68	0,61	3,27	0,43	0,17
11	Operador económico M-011	G4 511	\$ 14.647.968,00	1,43	0,66	5,29	0,55	0,19
12	Operador económico M-012	G4 511	\$ 533.852,00	1,30	0,55	INDEF.	-0,20	-0,09
13	Operador económico M-013	G4 511	\$ 4.566.519,00	1,77	0,41	3,04	0,32	0,19
14	Operador económico M-014	G4 511	\$ 22.295.748,00	1,74	0,36	INDEF.	0,06	0,04
15	Operador económico M-015	G4 511	\$ 52.140.141,00	6,23	0,13	INDEF.	0,79	0,69
16	Operador económico M-016	G4 511	\$ 19.113.055,00	11,05	0,09	20,45	0,15	0,13
17	Operador económico M-017	G4 511	\$ 5.968.287,00	1,65	0,31	5,34	0,23	0,16
18	Operador económico M-018	G4 511	\$ 21.003.651,00	1,36	0,65	1,43	0,21	0,07
19	Operador económico M-019	G4 511	\$ 35.723.699,00	1,67	0,45	1,72	0,29	0,16
20	Operador económico M-020	G4 511	\$ 6.444.124,00	1,54	0,65	107,56	0,35	0,12
21	Operador económico M-021	G4 511	\$ 12.158.132,00	1,40	0,43	2,43	0,28	0,16
22	Operador económico M-022	G4 511	\$ 7.290.807,00	1,19	0,70	1,32	0,20	0,06
23	Operador económico M-023	G4 511	\$ 10.214.188,00	1,54	0,66	-6,43	-0,43	-0,15
24	Operador económico M-024	G4 511	\$ 15.836.413,00	2,38	0,31	4,52	0,18	0,12
25	Operador económico M-025	G4 511	-\$ 130.302,00	1,00	0,87	1,08	0,22	0,03
26	Operador económico M-026	G4 511	-\$ 309.938,00	0,99	0,70	2,14	0,43	0,13
27	Operador económico M-027	G4 511	\$ 724.274,00	1,03	0,70	3,48	0,45	0,14
28	Operador económico M-028	G4 511	\$ 9.369.988,00	1,17	0,71	1,49	0,18	0,05
29	Operador económico M-029	G4 511	-\$ 9.577.538,00	0,80	0,85	1,24	0,55	0,08

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB

NIT. 806.000.327 – 7

30	Operador económico M-030	G4 511	\$ 2.107.495,00	3,96	0,17	2,08	0,03	0,02
31	Operador económico M-031	G4 511	\$ 18.276.152,00	1,30	0,79	1,92	0,25	0,05
32	Operador económico M-032	G4 511	\$ 6.456.575,00	1,17	0,51	1,16	0,06	0,03
33	Operador económico M-033	G4 511	\$ 4.486.083,00	2,21	0,42	6,79	0,89	0,51
34	Operador económico M-034	G4 511	\$ 12.153.666,00	1,66	0,58	1,61	0,08	0,03
35	Operador económico M-035	G4 511	\$ 7.975.950,00	1,43	0,56	0,47	0,07	0,03
36	Operador económico M-036	G4 511	\$ 9.060.207,00	1,35	0,60	3,58	0,62	0,25
37	Operador económico M-037	G4 511	\$ 219.625,00	1,07	0,99	-1,96	-0,06	0,00
38	Operador económico M-038	G4 511	\$ 17.315.043,00	2,50	0,39	10,52	0,37	0,22
39	Operador económico M-039	G4 511	\$ 13.254.539,00	2,09	0,43	0,95	0,02	0,01
40	Operador económico M-040	G4 511	\$ 6.648.198,00	4,72	0,50	27,71	0,31	0,16
41	Operador económico M-041	G4 511	\$ 21.620.732,00	33,89	0,41	24,53	0,20	0,12
42	Operador económico M-042	G4 511	-\$ 1.999.294,00	0,95	0,35	0,86	0,08	0,05
43	Operador económico M-043	G4 511	\$ 5.823.182,00	2,02	0,47	5,77	0,39	0,20
44	Operador económico M-044	G4 511	\$ 158.478,00	4,32	0,23	INDEF.	0,00	0,00
45	Operador económico M-045	G4 511	\$ 5.825.505,00	1,39	0,59	1,14	0,19	0,08
46	Operador económico M-046	G4 511	\$ 15.315.776,00	2,90	0,59	INDEF.	0,15	0,06
47	Operador económico M-047	G4 511	-\$ 3.912.664,00	0,73	0,70	1,24	0,18	0,05
48	Operador económico M-048	G4 511	\$ 1.035.096,00	2,60	0,36	3,71	0,04	0,03
49	Operador económico M-049	G4 511	\$ 10.295.444,00	1,54	0,66	7,41	1,07	0,36
50	Operador económico M-050	G4 511	\$ 5.952.916,00	1,78	0,10	1,77	0,08	0,07
51	Operador económico M-051	G4 511	\$ 27.920.514,00	1,42	0,39	0,62	0,04	0,02
52	Operador económico M-052	G4 511	\$ 9.898.867,00	1,45	0,59	14,13	0,95	0,39
53	Operador económico M-053	G4 511	\$ 43.805.970,00	1,95	0,39	3,91	0,11	0,07
54	Operador económico M-054	G4 511	\$ 22.147.322,00	1,51	0,69	1,95	0,37	0,11
55	Operador económico M-055	G4 511	\$ 2.070.723,00	1,04	0,80	0,83	0,16	0,03

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 – 7

56	Operador económico M-056	G4 511	\$ 6.232.047,00	1,38	0,60	0,87	0,15	0,06
57	Operador económico M-057	G4 511	\$ 2.051.167,00	1,70	0,22	INDEF.	0,02	0,02
58	Operador económico M-058	G4 511	\$ 11.666.770,00	22,74	0,05	INDEF.	0,00	0,00
59	Operador económico M-059	G4 511	-\$ 33.395.521,00	0,32	0,80	-2,02	-0,77	-0,15
60	Operador económico M-060	G4 511	\$ 13.224.939,00	1,58	0,51	2,52	0,30	0,15
61	Operador económico M-061	G4 511	\$ 7.766.811,00	2,46	0,48	2,84	0,19	0,10
62	Operador económico M-062	G4 511	\$ 7.598.300,00	1,59	0,60	7,09	0,89	0,36
63	Operador económico M-063	G4 511	\$ 2.036.100,00	1,16	0,68	1,81	0,21	0,07
64	Operador económico M-064	G4 511	-\$ 188.247,00	0,93	0,72	INDEF.	-0,12	-0,03
65	Operador económico M-065	G4 511	\$ 2.711.087,00	1,08	0,72	0,63	0,15	0,04
66	Operador económico M-066	G4 511	\$ 4.031.054,00	1,22	0,71	-0,41	-0,08	-0,02
67	Operador económico M-067	G4 511	\$ 36.306.803,00	1,58	0,65	1,49	0,15	0,05
68	Operador económico M-068	G4 511	\$ 11.032.259,00	6,80	0,65	INDEF.	0,15	0,05
69	Operador económico M-069	G4 511	\$ 17.490.249,00	1,46	0,70	1,05	0,31	0,09
70	Operador económico M-070	G4 511	\$ 9.689.336,00	1,44	0,52	2,69	0,10	0,05
71	Operador económico M-071	G4 511	\$ 12.523.787,00	1,98	0,45	2,53	0,18	0,10
72	Operador económico M-072	G4 511	\$ 4.994.798,00	2,29	0,40	INDEF.	0,20	0,12
73	Operador económico M-073	G4 511	-\$ 2.484.161,00	0,76	0,58	-0,64	-0,14	-0,06
74	Operador económico M-074	G4 511	\$ 7.675.871,00	4,91	0,88	-1,16	-0,50	-0,06
75	Operador económico M-075	G4 511	\$ 259.533,00	1,02	0,49	2,29	0,39	0,20
76	Operador económico M-076	G4 511	\$ 5.908.544,00	3,98	0,28	INDEF.	0,09	0,06
77	Operador económico M-077	G4 511	\$ 20.205.835,00	1,24	0,60	0,88	0,08	0,03
PROMEDIO / MEDIA				2,66	0,53	5,39	0,23	0,11
MEDIANA				1,54	0,58	2,01	0,19	0,07

Fuente: Elaboración propia

La tabla precedente conserva una muestra histórica de empresas del sector. Para 2026 la Entidad deberá actualizar, antes del pliego definitivo, el universo de oferentes y los indicadores con información disponible en RUES/RUP y demás fuentes oficiales, manteniendo como objetivo principal una exigencia financiera proporcional que no restrinja injustificadamente la concurrencia.

VARIABLE	ÍNDICE DE LIQUIDEZ	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	COBERTURA DE INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
Media	2,66	0,53	5,39	0,23	0,11
Mediana	1,54	0,58	2,01	0,19	0,07

Es importante mencionar que Colombia Compra Eficiente menciona: "La Entidad Estatal no tiene que buscar la información financiera de todos los proponentes que ofrecen el bien, obra o servicio. Basta con un subconjunto de estos, es decir una muestra que sea representativa y permita visualizar las características del sector." La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar - CSB tuvo la precaución de no excluir en la muestra tomada posibles oferentes que, aunque, para un indicador específico tengan un mal desempeño que el promedio de su sector, también participen en la muestra porque es relevante e importante su desempeño.

Para entender el comportamiento del conjunto de datos se utiliza la medida de tendencia central, ya que proporcionan una idea del comportamiento de los datos hacia el centro de su distribución. Para calcular el promedio o medio aritmética, de un conjunto de observaciones, deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones. Esta es la medida de tendencia central más utilizada para análisis de datos, las medidas de tendencia central sirven para comparar, así como para interpretar los resultados obtenidos con relación a los distintos valores observados. La entidad también decide **utilizar mediana**, es una medida estadística que representa el valor que ocupa la posición central.

- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ** Índice de liquidez: Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.
- **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO:** Índice de Endeudamiento: Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos
- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:** Razón de Cobertura de Intereses: Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.
- **RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO:** Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.
- **RENTABILIDAD DEL ACTIVOS** Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS SOLICITADOS EN EL PROCESO DE SELECCIÓN

Como resultado de la revisión de proporcionalidad se plantea, para aplicación uniforme a todos los proponentes y sujeto a la validación integral previa al pliego definitivo, el siguiente escenario de requisitos habilitantes: índice de liquidez $\geq 1,00$; índice de endeudamiento $\leq 0,75$ (75 %); razón de cobertura de intereses $\geq 1,50$; rentabilidad

del patrimonio $\geq 0,08$ (8 %); rentabilidad del activo $\geq 0,05$ (5 %), y capital de trabajo ≥ 60 % del presupuesto oficial (\$180.000.000 cuando el presupuesto sea \$300.000.000). Se mantienen las fórmulas oficiales del RUP y se prohíbe modificar los umbrales para beneficiar o excluir a un operador específico. La adopción definitiva exige validar su incidencia en la muestra actualizada, el plazo de entrega, las garantías, la no previsión de anticipo y el pago contra recibo a satisfacción.

Tratamiento de gastos de intereses iguales a cero: cuando se acrediten gastos de intereses iguales a cero y utilidad operacional positiva, la cobertura será tratada como favorable conforme a la regla objetiva que establezcan los pliegos; si la utilidad operacional también es cero o negativa, deberá aplicarse la regla previamente definida, simétrica y no discriminatoria. No se imputará un valor ficticio al denominador ni se atribuirá automáticamente cumplimiento a pérdidas operacionales.

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES	
CAPACIDAD FINANCIERA	Liquidez $\geq 1,00$
	Endeudamiento $\leq 0,75$ (75 %)
	Razón de cobertura de intereses $\geq 1,50$
	Capital de trabajo ≥ 60 % del presupuesto oficial (\$180.000.000)
CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	Rentabilidad del patrimonio $\geq 0,08$ (8 %)
	Rentabilidad del activo $\geq 0,05$ (5 %)

ACLARACIÓN METODOLÓGICA DE LAS VARIABLES FINANCIERAS Y ORGANIZACIONALES (OCTUBRE 2026)

La muestra histórica del documento base registra una MEDIA aritmética de liquidez 2,66; endeudamiento 53 %; cobertura 5,39; rentabilidad del patrimonio 23 % y rentabilidad del activo 11 %. La MEDIANA corresponde, respectivamente, a 1,54; 58 %; 2,01; 19 % y 7 %. Los valores extremos explican por qué los promedios no pueden convertirse en umbrales habilitantes sin prueba de proporcionalidad. Para el análisis de cobertura existen 64 observaciones numéricas comparables y 13 registros con valor indefinido, que no se reputan automáticamente incumplidos.

El escenario de trabajo ajustado —liquidez $\geq 1,00$; endeudamiento ≤ 75 %; cobertura $\geq 1,50$; rentabilidad del patrimonio ≥ 8 %; rentabilidad del activo ≥ 5 %; capital de trabajo ≥ 60 % del presupuesto— se compara con el escenario inicialmente considerado (1,20; 55 %; 3,00; 8 %; 5 %; y 60 %, respectivamente). El contraste basado en la muestra histórica se explica en la matriz de sensibilidad incorporada a continuación.

Capital de trabajo: el mínimo propuesto de 60 % del presupuesto representa \$180.000.000 para un presupuesto oficial de \$300.000.000. Su fórmula es activo corriente menos pasivo corriente; es un valor absoluto y no una razón porcentual sobre los activos. Permite verificar disponibilidad neta de recursos de corto plazo que respalde el suministro sin anticipo y el pago contra entrega. El porcentaje deberá contrastarse con la duración, las obligaciones de matrícula y alistamiento y la capacidad financiera observada en la muestra actualizada. Si resulta desproporcionado se ajustará de manera general, con acta motivada, sin confundir capital de trabajo con capital social, patrimonio o ingresos.

En los supuestos de cobertura de intereses con denominador cero, evitar fórmula automática de «cumple» para cualquier caso: precisar el tratamiento de gasto financiero nulo y utilidad operativa con base en reglas de evaluación objetivas y simétricas. Los criterios diferenciales para Mipymes y emprendimientos de mujeres se aplicarán únicamente cuando correspondan a la norma y el proceso.

MOTIVACIÓN COMPARATIVA, REVISIÓN DE PROPORCIONALIDAD Y PRUEBA DE SENSIBILIDAD FINANCIERA (OCTUBRE 2026)

Para el cálculo verificable se tomaron los 77 registros individuales de la tabla histórica CIU G4511 (corte 2024). Los 77 presentan valores numéricos de liquidez, endeudamiento y rentabilidad; 64 tienen también una razón de cobertura de intereses numérica comparable y 13 registran "INDEF.", por lo que esos 13 casos no entran en el denominador de la comparación simultánea. Bajo endeudamiento $\leq 55\%$ y cobertura $\geq 3,00$ cumplen simultáneamente 14 de 64 registros (21,9 %); bajo endeudamiento $\leq 75\%$ y cobertura $\geq 1,50$ cumplen 37 de 64 (57,8 %). Incluyendo además liquidez y las dos rentabilidades, cumplen 13 de 64 (20,3 %) bajo el escenario inicial frente a 33 de 64 (51,6 %) bajo el escenario alternativo. Estos porcentajes no incluyen el capital de trabajo, cuya unidad monetaria y muestra 2026 deben verificarse por separado antes de afirmar habilitación global.

Escenario: endeudamiento / cobertura	Registros de cumplimiento conjunto	Porcentaje (64 comparables)
$\leq 55\% / \geq 3,00$ (inicial)	14	21,9 %
$\leq 55\% / \geq 2,00$	22	34,4 %
$\leq 70\% / \geq 1,50$	37	57,8 %
$\leq 75\% / \geq 1,50$ (alternativo)	37	57,8 %

PRUEBA DE LOS CINCO INDICADORES EN LA MUESTRA SECTORIAL

El cumplimiento simultáneo de liquidez, endeudamiento, cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo pasó de 13/64 registros (20,3 %) con el escenario inicial a 33/64 (51,6 %) con el alternativo. Se contabilizaron únicamente empresas con datos numéricos comparables para los cinco índices; las observaciones con cobertura indefinida se separaron y deberán recibir el tratamiento objetivo que se establezca en los pliegos. No debe interpretarse esta prueba como habilitación definitiva, pues no evalúa el capital de trabajo de 2026 ni los demás requisitos jurídicos y técnicos.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DEL ÍNDICE DE LIQUIDEZ

La reducción del índice de liquidez mínimo de 1,20 a 1,00 busca no exigir un colchón de corto plazo superior al estrictamente necesario para un suministro de bienes estandarizados, respecto del cual se contempla entrega determinada, sin anticipo y pago posterior al recibo a satisfacción. Un valor de 1,00 significa cobertura nominal de las obligaciones corrientes por los activos corrientes, sin significar ausencia de riesgo. Por ello se mantiene un capital de trabajo positivo y verificable y se exigen condiciones proporcionadas de cumplimiento y calidad. En la muestra histórica, 58 de 77 operadores alcanzan liquidez $\geq 1,20$ y 70 de 77 alcanzan $\geq 1,00$; el efecto marginal sobre la concurrencia deberá confirmarse en 2026.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DEL ENDEUDAMIENTO

La distribución y comercialización de vehículos utiliza, según las condiciones de cada proveedor, financiación de inventarios, crédito comercial y obligaciones de corto y largo plazo. Un endeudamiento mayor al 55 % no equivale por sí mismo a incapacidad de suministro; su análisis debe hacerse junto con cobertura de intereses, liquidez, rentabilidad, capital de trabajo y obligaciones contractuales. La mediana histórica del sector es 58 %, y 37 de 77 registros cumplen un máximo de 55 %, mientras 69 de 77 cumplen un máximo del 75 %. Sin embargo, la misma muestra arroja idéntico cumplimiento conjunto de los cinco indicadores con toques del 70 % y 75 % (33/64).

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA COBERTURA DE INTERESES

La cobertura de intereses refleja cuántas veces la utilidad operacional permite atender los gastos financieros. La exigencia original de 3,00 supera la mediana histórica sectorial de 2,01 y restringe la participación cuando se combina con deuda y liquidez. El umbral alternativo de 1,50 conserva una relación favorable entre utilidad operacional y gastos de intereses y permite evaluar la sostenibilidad del operador sin convertir un estándar exigente en una exclusión automática. De 64 registros con cobertura definida, 23 alcanzan una razón $\geq 3,00$ y

39 alcanzan $\geq 1,50$. La entidad verificará que el pago contra entrega y el plazo contractual hagan razonable este margen y documentará reglas uniformes para razones indefinidas.

RENTABILIDAD, CAPITAL DE TRABAJO Y SALVAGUARDAS DE EJECUCIÓN

Se propone conservar rentabilidad del patrimonio $\geq 8 \%$ y del activo $\geq 5 \%$, como indicadores de generación positiva de utilidad operacional. El capital de trabajo propuesto de \$180.000.000 equivale al 60 % del presupuesto máximo de \$300.000.000 y no es un valor derivado de la dimensión de una sociedad determinada: exige prueba autónoma de proporcionalidad y cotejo de activos y pasivos corrientes certificados. Debe verificarse el monto correspondiente si cambia el presupuesto oficial. Son salvaguardas complementarias la entrega íntegra y matriculada, la supervisión de recepción, las garantías que resulten pertinentes, la certificación de disponibilidad y el cumplimiento de obligaciones de servicio posventa, sin imponer duplicaciones injustificadas.

ALCANCE, SESGOS Y DECISIÓN PRECONTRACTUAL

El estudio utiliza datos agregados de una muestra histórica de 2024 y referencias de registros formales posteriores como prueba exploratoria, sin utilizar la información de una sola sociedad para fijar requisitos ni presentarla como representativa del universo. Por uniformidad de exposición, las identidades y los números de identificación de los operadores de la muestra se encuentran codificados; la base nominativa histórica y las consultas verificables deberán incorporarse y custodiarse como soporte separado del expediente. Previamente al pliego definitivo, el equipo técnico-financiero documentará la actualización de la muestra, el capital de trabajo en pesos corrientes, el efecto conjunto de todos los indicadores, el riesgo de pago contra entrega, y la razonabilidad de fijar endeudamiento máximo de 75 % en lugar de 70 %.

FUNDAMENTO JURÍDICO

Los artículos 5 de la Ley 1150 de 2007 y 2.2.1.1.1.6.1, 2.2.1.1.1.6.2 y 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 imponen un análisis objetivo del sector y la determinación de requisitos financieros proporcionales al valor, naturaleza y riesgos del contrato. La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente ha reiterado que la entidad no debe limitarse a fórmulas automáticas y que debe sustentar los indicadores en el estudio del sector (conceptos C-683 y C-883 de 2026). La flexibilización hipotética sólo es procedente si se adopta de manera general, transparente y oportuna, nunca como modificación particular destinada a habilitar a un oferente.

BASE DE CÁLCULO: matriz histórica de 77 operadores económicos del sector CIU G4511, con corte 2024; 64 registros con cobertura de intereses numérica comparable. Fuentes jurídicas:
<https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-1082-de-2015/>;
<https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-683-de-2026/>;
<https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-883-de-2026/>.

ANÁLISIS CRITERIOS DIFERENCIALES PARA EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES, Y PARA MIPYME EN EL SISTEMA DE COMPRAS PÚBLICAS.

Según la Ley 2069-2020 en la cual se establece el marco regulatorio que promueve el emprendimiento y el crecimiento, consolidación y sostenibilidad de las empresas, con el fin de aumentar el bienestar social y generar equidad, de igual forma la citada Ley tiene entre otros los siguientes objetivos: Reducir las cargas para emprendedores y generar gradualidad para empresas de menor escala. Ampliar las oportunidades de acceso a mercados, a través de compras públicas. Diversificar y ampliar esquemas de financiamiento para todo tipo de emprendimiento. Por otra parte, la importancia del emprendimiento en Colombia radica en la capacidad que tienen las PYMES para generar empleo y ser un motor para la economía nacional, prueba de ello es que el 78% del empleo nuevo en Colombia es generado por MiPymes y el 10% por los nuevos proyectos de emprendimiento, según el Ministerio De Comercio Industria y Turismo.

En atención a la Guía para promover la participación de las MIPYMES en los procesos de compra pública y en virtud del artículo 2 de la Ley 905 de 2004, que modificó la Ley 590 de 2000, se entiende por micro (incluidas las famiempresas) pequeña y mediana empresa, toda unidad de explotación económica, realizada por persona natural o jurídica, en actividades empresariales, agropecuarias, industriales, comerciales o de servicios, rural o urbana.

El Estado es el principal contratante del país, la adquisición de bienes y servicios por parte de Entidades Estatales representa aproximadamente 13% del PIB, es decir, cerca de 110 billones de pesos. Lo anterior, hace del Estado el mayor comprador de bienes y servicios del mercado y de la compra pública una oportunidad de negocio relevante para actores como las micro, pequeñas y medianas empresas.

Confecámaras reportó que durante el primer semestre de 2025 se crearon 173.907 empresas en Colombia, 1,9% más que en el mismo periodo de 2024. Del total, aproximadamente 74% correspondió a personas naturales y 26% a sociedades. La información se incorpora como indicador del dinamismo empresarial y debe entenderse como el último corte consolidado utilizado en este apartado, sin sustituir la verificación particular de los potenciales proveedores del sector automotor.

Por otro lado, se ha encontrado que la creación de sociedades suele responder a emprendimientos por oportunidad, que se caracterizan por una visión estratégica y un enfoque en el valor agregado, elementos que favorecen su sostenibilidad a largo plazo. Los sectores con mayor crecimiento en la constitución de sociedades fueron servicios (7%) y comercio (6%). Todos los demás sectores, excepto el de extracción, también presentaron variaciones positivas. En términos de empleo, el 45% de las nuevas empresas creadas en 2024 generaron al menos un puesto de trabajo. De estas empresas generadoras de empleo, el 38% pertenecen al comercio al por mayor y al por menor, el 17% al sector de alojamiento y servicios de comida, el 10% a industrias manufactureras, el 6% a actividades profesionales, científicas y técnicas, y otro 5% al sector de la construcción.

Al analizar la evolución de la creación de empresas entre 2023 y 2024, clasificada según el tamaño definido por el valor de sus activos, se observa una disminución del 2,8% en la creación de microempresas, del 8,0% en pequeñas, del 20,4% en medianas y del 9,1% en grandes. La reducción total del 2,8% está explicada en su totalidad por las microempresas, dado que las pequeñas, medianas y grandes tienen una participación marginal en el total de empresas creadas. La significativa concentración de las microempresas, que representan más del 99% del total, destaca su papel crucial en la dinámica empresarial del país.

Creación de empresas - I semestre 2025



Fuente: Confecámaras

En 2024, se constituyeron 82.522 empresas como sociedades, lo que representa un incremento del 5,2% frente a las 78.428 creadas en 2023. De estas, 81.671 correspondieron a microempresas, 814 a pequeñas, 29 a medianas y 8 a grandes. El crecimiento estuvo liderado por las microempresas, cuya creación aumentó un 5,4%. Este resultado reafirma su papel predominante en la estructura empresarial del país. En contraste, las pequeñas y medianas empresas, aunque representan una proporción menor, registraron caídas del 7,8% y 14,7%, respectivamente, en la creación de nuevas sociedades.

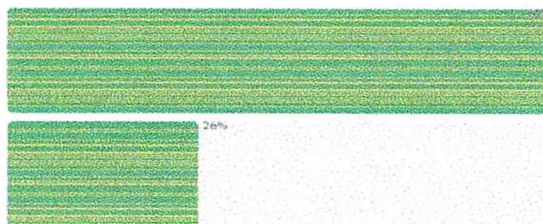
Durante 2024, el sector de agricultura registró un aumento en la creación de empresas de 1,4%. Sin embargo, su impacto en la variación total fue limitado y cercano a 0%. Por otro lado, el sector de extracción registró la mayor contracción porcentual, con una caída del 17,5%. No obstante, debido a su reducido tamaño relativo, su impacto en el total fue limitado (-0,1%). En contraste, los servicios que representan el mayor peso relativo en la creación de empresas experimentaron una contracción del 1,5%, contribuyendo negativamente con un -0,7% a la variación total. Finalmente, el sector comercio tuvo la mayor contribución negativa en la creación de empresas con una caída de 4,8% respecto a 2023.

Composición de nuevas empresas

1º semestre de 2023

Personas naturales

Sociedades



Gratificación por servicios - Honorarios - Honorarios por servicios de consultoría

Fuente: Confecamaras

De acuerdo con la Ley 590 de 2000, la Ley 2069 de 2020, el Decreto 1860 de 2021 y las demás reglas vigentes, las Entidades Estatales deben incorporar, cuando proceda y de acuerdo con las condiciones normativas, medidas y requisitos diferenciales que promuevan la participación de MiPymes y emprendimientos y empresas de mujeres. Su aplicación al proceso deberá verificarse con los umbrales, requisitos y reglas vigentes al momento de la apertura, sin afectar la selección objetiva ni la pluralidad.

1. Tiempo de experiencia,
2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia,
3. Índices de capacidad financiera,
4. Índices de capacidad organizacional,
5. Valor de la garantía de seriedad de la oferta

Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

La Entidad mantendrá criterios diferenciales únicamente en la medida en que resulten jurídicamente procedentes y proporcionales conforme a la regulación vigente en 2026. Para el pliego definitivo se deberá verificar si el criterio relacionado con el valor de la **GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA** continúa siendo aplicable en los términos originalmente previstos y, de ser necesario, ajustarlo a la normativa y a los documentos estandarizados o lineamientos vigentes de Colombia Compra Eficiente.

CUANTÍA	Quince por ciento (15%) del valor total del presupuesto oficial, para aquellos proponentes que no acrediten los criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres y/o de MiPymes en el sistema de compras públicas. Diez por ciento (10%) del valor total del presupuesto oficial, para aquellos proponentes que acrediten los criterios diferenciales para emprendimientos y empresas de mujeres y/o de MiPymes en el sistema de compras públicas.
----------------	--

3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

En aras de realizar una óptima consulta de la oferta a nivel nacional y departamental utiliza la herramienta del modelo de abastecimiento estratégico implementado por Colombia Compra Eficiente para el análisis detallado de los factores de demanda y oferta.

La entidad utiliza el código UNSPSC para el análisis de la información.

Clasificación UNSPSC	Descripción
25101503	Carros - Vehículo tipo pick-up doble cabina 4x4

Demanda histórica CSB

Antecedente institucional

1	\$23 M	3
Proceso identificado	Valor CMC-008-2020	Motocicletas

Para el periodo histórico analizado, la CSB identificó un antecedente contractual en el segmento de vehículos por valor de \$23.000.000, correspondiente al proceso CMC-008-2020 para la adquisición de tres motocicletas. La tabla siguiente corrige el año del proceso y se conserva como antecedente institucional.

Necesidad actual CSB - 2026

2	4x4	\$300 M
Camionetas pick-up	Doble cabina 4 plazas	Presupuesto máximo

Fuente: Colombia Compra Eficiente

El antecedente institucional CMC-008-2020 fue tramitado mediante mínima cuantía por un valor de \$23.000.000. Este dato histórico no determina la modalidad del proceso actual, cuyo objeto, cuantía y naturaleza corresponden a dos camionetas pick-up 4x4 y deben analizarse conforme a las reglas vigentes para bienes de características técnicas uniformes.

• ESTUDIO DE LA DEMANDA

De acuerdo con la evolución histórica de este tipo de contratación **La Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar – CSB**, se analizó el comportamiento de sus adquisiciones anteriores del bien, obra o servicio en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP) donde se encontró la siguiente información:

HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE LA ENTIDAD

GASTO HISTORICO CSB						
MODALIDAD	OBJETO	Nº DE PROCESO	AÑO	VALOR	PROVEEDOR	PLAZO DE EJECUCIÓN
Mínima Cuantía	SUMINISTRO Y ADQUISICIÓN DE TRES (03) MOTOCICLETAS PARA EL DESPLAZAMIENTO DE FUNCIONARIOS ADSCRITOS A LA SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN AMBIENTAL, PARA LA EJECUCIÓN Y DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES	CMC - 008 - 2020	2020	\$ 23.000.000	CORPORACION VOLVER A VIVIR O.N.G	15 días

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 - 7

	DE CONTROL Y VIGILANCIA QUE ADELANTA LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB DENTRO DE SU JURISDICCIÓN"					
SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA	"ADQUISICION DE UNA (1) VEHICULO AUTOMOTOR 2.5 L, TIPO CAMIONETA PICK UP, CABINA DOBLE, CUATRO PUERTAS, TRACCION 4 X 4, MECANICA, FULL DIESEL, CON PLATON, CERO KILOMETROS, MODELO 2019, PARA EL TRANSPORTE DEL PERSONAL QUE CONFORMAN AL EQUIPO TÉCNICO Y DE GESTIÓN DE LA VENTANILLA DE NEGOCIOS VERDES DE LA CSB A LOS VEINTICINCO (25) MUNICIPIOS A LAS CUALES DEBAN DESPLAZARSE PARA EL CUMPLIMIENTO A LAS METAS / ACTIVIDADES DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA REGIONAL DE NEGOCIOS VERDES - REGIÓN CARIBE, JURISDICCIÓN CSB, BOLÍVAR, QUE HACE PARTE DEL PLAN DE ACCIÓN TRIANUAL PAT Y	SAMC - 005 - 2018	2018	\$ 123.000.000	AUTOMOTORES DEL LITORAL S.A	2 MESES

	CUBRIMIENTO DE LOS ZODES Y/O ECORREGIONES DE JURISDICCIÓN DE LA CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLIVAR – CSB”.					
--	--	--	--	--	--	--

HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES DEL ESTADO

Con el fin de analizar la forma de adquisición de objetos similares, la Corporación tomó una muestra de procesos adelantados por otras Entidades Estatales. La información tiene finalidad comparativa y no sustituye la determinación autónoma de la modalidad ni la actualización del mercado que debe realizar la CSB para 2026.

JUSTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES OPERATIVAS E INSTITUCIONALES

La necesidad consiste en dotar a las dependencias de la CSB de dos medios de transporte con capacidad para comisiones de inspección, seguimiento y vigilancia ambiental, reconocimiento de zonas intervenidas, atención de contingencias y traslado de instrumentos de medición, muestras y materiales asociados a actuaciones de campo. Son funciones territoriales que pueden involucrar vías terciarias y trayectos mixtos; por ello se justifica la categoría pick-up doble cabina 4x4, su platón y la protección de ocupantes.

La definición de dos (2) unidades responde a la necesidad proyectada de atender desplazamientos misionales potencialmente concurrentes y disminuir la dependencia de transporte contratado o prestado, pero el expediente adjunto NO incorpora un inventario de flota, bitácoras, rutas detalladas ni programación de comisiones con cuya evidencia pueda comprobarse en forma independiente la insuficiencia del parque automotor actual o el número exacto de unidades. El área solicitante deberá certificar esas condiciones en estudio previo, PAA y justificación institucional, sin presentar como realizados estudios o aforos que no obran en el expediente.

MATRIZ DE NECESIDAD, EVIDENCIA Y CONTROL DE RESULTADO

Necesidad a satisfacer	Razón operativa	Soporte institucional exigible y métrica de seguimiento
Presencia territorial en áreas rurales	Tracción 4x4 y autonomía funcional para vías no pavimentadas	Mapa/relación de municipios y rutas; registro de salidas misionales y dificultades de acceso.
Comisiones de campo seguras	Cinco puestos, ABS, estabilidad, airbags mínimos	Programación de funcionarios/comisiones; actas de seguridad y recepción.
Transporte de equipos e insumos	Platón con amarre y carga útil adecuada	Inventario de instrumentos, masas de referencia, límite de carga por trayecto.
Continuidad y respuesta institucional	Dos vehículos asignables a comisiones coincidentes	Inventario de parque automotor, disponibilidad real y cronograma anual de inspecciones.

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL SUR DE BOLÍVAR - CSB
NIT. 806.000.327 – 7

Necesidad a satisfacer	Razón operativa	Soporte institucional exigible y métrica de seguimiento
Control de costos y sostenibilidad	Menor dependencia de transporte ocasional y mantenimiento planificado	Estimación comparativa de costo de propiedad (combustible, revisiones, llantas, seguros, repuestos) y vida útil.

Conclusión de necesidad: el tipo de vehículo está funcionalmente motivado. La suficiencia documental de la cantidad (dos), los umbrales de carga y potencia, el eventual ahorro y las rutas específicas requieren validación de las dependencias usuarias; este estudio no sustituye sus certificaciones ni afirma hechos operativos sin soporte.

HISTORICO DE ADQUISICIONES DE ENTIDADES DEL ESTADO CON OBJETO SIMILAR							
MODALIDAD	ENTIDAD	OBJETO	Nº DE PROCESO	AÑO	VALOR	PROVEEDOR	PLAZO DE EJECUCIÓN
Selección Abreviada Subasta Inversa	ALCALDIA MUNICIPAL DE BETULIA	ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO TIPO CAMIONETA 4X4, DESTINADA A FUNCIONES PROPIAS ADMINISTRATIVAS, DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL ESTUDIO PREVIO	SA 006 DE 2025	2025	\$ 285.287.816		1 mes
Selección Abreviada Subasta Inversa	MUNICIPIO DE MONTERIA	ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO BLINDADO PARA EL DESPLIEGUE DE MOVILIDAD DEL ALCALDE DE MONTERIA	SI-SGM-011-2025	2025	\$ 488.000.000	AUTO ROBLE LTDA.	2 meses
Selección Abreviada Subasta Inversa	MUNICIPIO DE BUCARAMANGA	ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA EL COMPONENTE DE MOVILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE SEGURIDAD DEL MUNICIPIO	SINT-SASI-006-2025	2025	\$ 3.053.741.736	ICOMMERCE SAS	3 meses

		DE BUCARAMANG A					
--	--	-----------------------	--	--	--	--	--

ESTUDIO DEL MERCADO-VARIABLES CONSIDERADAS PARA CALCULAR EL PRESUPUESTO OFICIAL

Para estimar un techo de gasto se revisaron publicaciones comerciales independientes de vehículos tipo pick-up de trabajo. Se consideran solamente como PRECIOS PÚBLICOS DE REFERENCIA, no cotizaciones vinculantes de suministro integral para la CSB. La confrontación se efectúa por versión específica, separando cabina doble 4x4 de versiones 4x2 o chasis sin platón. No se empleará el precio general «desde» de una línea si la ficha no acredita su correspondencia con la configuración requerida.

3.1. FUENTES DE PRECIO, COMPARABILIDAD Y ALCANCE

Modelo y versión verificable	Precio público observado	Fuente y límite de comparabilidad
Foton Tunland G7 MT doble cabina con platón 4x4	\$139.990.000 (precio final promocional; lista \$154.990.000)	Concesionario Foton Colombia, página de la versión exacta. Condiciones de campaña y vigencia por confirmar.
GWM Poer Comercial 4x4 mecánica	\$159.900.000 (precio publicado de referencia)	Catálogo GWM de la versión 4x4; precio sujeto a disponibilidad, cambios y condiciones.
JMC Grand Avenue DC MT 4x4	\$159.990.000 (precio de referencia)	Publicación de concesionario para versión 4x4; valor sujeto a confirmación directa del proveedor.
JMC Vigus Work «desde»	\$134.990.000 (NO homologado como 4x4)	Precio publicitado para la línea/versión Work MT: no se usa en el promedio ni para afirmar una oferta 4x4.

Fuentes de consulta: <https://www.foton.com.co/pick-up/tunland-g7-mt-dc-platon-4x4>; <https://www.ga.gwm.com.co/vehiculo/poer/poer-mecanica/>; <https://carros.lucarro.com.co/jmc/concesionario/precios>; <https://jmc.com.co/as-pickups-de-jmc-listas-para-acompanarlo-a-cada-destino-desde-134-990-000-iva-incluido-hasta-el-31-de-octubre-del-2026/>, (consultas de octubre de 2026). Los precios promocionales para venta al público NO son automáticamente aplicables a compras institucionales o de flota.

3.2. EVALUACIÓN DE SUFICIENCIA DEL TECHO DE \$300.000.000

Prueba económica (2 unidades iguales)	Resultado	Lectura para planeación
2 x \$139.990.000 (referencia más baja 4x4 identificada)	\$279.980.000	Diferencia contra techo: \$20.020.000 para trámites, transporte y otros conceptos contratados.
2 x \$159.900.000 (otra referencia 4x4)	\$319.800.000	Supera el techo en \$19.800.000 antes de costos de puesta en circulación.
2 x \$159.990.000 (tercera referencia 4x4)	\$319.980.000	Supera el techo en \$19.980.000 antes de costos adicionales.
Techo institucional preexistente	\$300.000.000 (\$150.000.000 por unidad integral)	No equivale a promedio sectorial representativo ni asegura concurrencia de tres modelos.

Metodología: se confrontan precios de lista/campaña del vehículo individualmente con el presupuesto oficial de dos unidades, sin mezclar versiones ni adjudicar descuentos no acreditados.

3.3. DEFINICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL PRECIO INTEGRAL

Para evitar ofertas artificialmente bajas o incomparables, el pliego deberá exigir un único precio global de dos vehículos, con desglose por unidad: valor base del automotor con IVA/impuestos aplicables; alistamiento; transporte al lugar de entrega; matrícula/placas; SOAT; gastos de tránsito y cualquier accesorio obligatorio. El seguro todo riesgo se contratará dentro del objeto únicamente si la dependencia solicitante y el área financiera determinan previamente cobertura, tomador, vigencia y valor tarifario comparable; de lo contrario se gestionará fuera de esta compra y no será requisito implícito del precio ofertado.

El contrato se adjudicará sin sobrepasar los \$300 millones disponibles. Si las cotizaciones firmes e integrales acreditan que dos unidades con la ficha técnica no pueden suministrarse bajo ese techo, la CSB deberá ajustar el presupuesto con soporte presupuestal, revisar condiciones técnicas no indispensables o replantear el proceso. No es válido cerrar la brecha suponiendo descuentos inciertos, omitiendo gastos obligatorios o trasladando costos de entrega no previstos a la entidad.

CONCLUSIONES DEL PRESUPUESTO OFICIAL

La CSB mantiene como TECHO PRESUPUESTAL DE PLANEACIÓN la suma de TRESCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$300.000.000) para dos (2) vehículos nuevos, equivalente a \$150.000.000 por unidad integral. Se trata de un límite de recursos y no de una media certificada de cotizaciones equivalentes.

FORMA DE PAGO

La Entidad pagará el cien por ciento (100%) del valor del contrato una vez se haya realizado la entrega material y jurídica de los dos (2) vehículos, con matrícula y demás documentos definidos en el contrato, se verifique el cumplimiento integral de la ficha técnica y se suscriba el recibo a satisfacción por parte del supervisor, previa presentación de la factura o documento equivalente y acreditación de los requisitos legales para el pago. No se contempla anticipo ni pago anticipado, por tratarse de bienes estandarizados disponibles en el mercado y con entrega verificable.

PARA QUE EL SUPERVISOR AUTORICE EL PAGO ES NECESARIO: a) que el contrato se encuentre perfeccionado y con los requisitos de ejecución cumplidos; b) que se entreguen las dos camionetas nuevas, cero kilómetros, en el lugar y plazo pactados; c) que se aporte factura electrónica validada por la DIAN cuando haya lugar; d) que se entreguen matrícula, placas, certificados, manuales, garantías, ficha técnica, elementos y accesorios exigidos; e) que el supervisor verifique físicamente números de motor y chasis, modelo, especificaciones y estado de los vehículos; y f) que se acredite el cumplimiento de las obligaciones al Sistema de Seguridad Social Integral y parafiscales cuando corresponda.

El recibo a satisfacción deberá dejar constancia, como mínimo, de la marca y línea efectivamente suministradas, sin que hayan sido predeterminadas en el pliego; VIN o número de chasis, número de motor, placa, modelo, kilometraje de entrega, características de tracción, capacidad, accesorios, garantía, documentación, estado general y cumplimiento de la totalidad de las especificaciones técnicas mínimas. No se autorizarán pagos por entregas parciales salvo que el pliego y el contrato lo prevean expresamente por razones justificadas.

Nota 1: Los pagos están sujetos a la disponibilidad del PAC y derecho a turno.

Nota 2: En caso de que el contratista esté obligado a facturar electrónicamente, deberá presentar la factura electrónica validada previamente por la DIAN, como requisito necesario para el pago, conforme a las disposiciones señaladas en el Decreto 358 del 5 de marzo de 2020, en concordancia con lo dispuesto en la

Resolución 0042 del 5 de mayo de 2020 y demás normas que los modifiquen, complementen o sustituyan.

Nota 3: Las demoras que se presenten por presentación inoportuna de la factura o falta del lleno de los requisitos para la realización del pago correspondiente, serán responsabilidad del contratista y no tendrá por ello derecho al pago de intereses, indemnizaciones o compensaciones de ninguna naturaleza.

Nota 4: No se contempla anticipo. En consecuencia, no se requiere plan de inversión, manejo fiduciario ni amortización de anticipo. Cualquier modificación de esta condición deberá contar con justificación expresa en los estudios previos y con las garantías y controles legalmente exigibles.

Nota 5: La Entidad hará las retenciones a que haya lugar en cada giro, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

Nota 6: Las formas de pago diferentes que propongan los oferentes no serán tenidas en cuenta por la entidad.

CIERRE JURÍDICO

La modalidad de subasta inversa electrónica es jurídicamente viable en principio para bienes uniformes cuando se carezca de un mecanismo de compra obligatorio y apto. La evaluación será habilitante en técnica y capacidades y económica por precio, de acuerdo con las reglas de subasta; si solo se habilita una oferta, se aplicará la regla específica de adjudicación sin puja cuando proceda. No se predetermina marca o proveedor, ni se declara cobertura de tratados por una matriz no contrastada contra acuerdos, umbrales y excepciones vigentes.

Es importante advertir, que una vez se examinó los catálogos de precios vigente del Acuerdo Marco Vehículos III CCE-163-III-AMP-2020, así como las fichas de fábrica, las adecuaciones autorizadas, la CSB encontró que ninguna de las configuraciones elegibles identificadas satisface conjuntamente los mínimos técnicos indispensables de la Entidad y las condiciones de adquisición legalmente exigibles, según los soportes incorporados al expediente. En consecuencia, y exclusivamente bajo estas circunstancias documentadas, se recomienda a la ordenadora del gasto motivar la procedencia de acudir a selección abreviada mediante subasta inversa electrónica conforme al artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015 y demás disposiciones aplicables.

El análisis financiero mantiene valor de referencia histórica y una matriz de sensibilidad objetiva: para los cinco índices financieros y organizacionales evaluables, el escenario inicial registra 13/64 cumplimientos (20,3 %) y el escenario ajustado 33/64 (51,6 %), sin incluir el capital de trabajo. Los límites propuestos de endeudamiento 75 % y cobertura de intereses 1,50 no se fundamentan en un proponente aislado; deberán confirmarse con fuentes actualizadas, evaluación de riesgo y acta de adopción previa al pliego definitivo. La muestra histórica no registra ganancia adicional de concurrencia entre límites de endeudamiento del 70 % y del 75 % al combinar liquidez $\geq 1,00$, cobertura $\geq 1,50$ y rentabilidades de 8 % y 5 %: ambos escenarios registran 33/64. La CSB deberá razonar expresamente si el techo del 75 % ofrece una ventaja justificable sobre el del 70 %. Los umbrales definitivos deben ser únicos, publicarse oportunamente y aplicarse de modo igual a todos los oferentes.

FUENTES PRIMARIAS DE CONSULTA (OCTUBRE 2026): Colombia Compra Eficiente, Guía para elaborar estudios del sector: <https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/manual/guia-para-la-elaboracion-de-estudios-del-sector>; Decreto 0997 de 2026: <https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-0997-de-2026/>; Vehículos III: <https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/transporte/vehiculos-iii>; reanudación Vehículos IV: <https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/30373>; estudio de mercado C-1282/2026: <https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-1282-de-2026/>.



NADIA MARLEN ATENCIA BOHORQUEZ
Subdirectora Administrativa y Financiera - CSB

	Nombre Completo	Firma
Proyectó	Calixto Palmien - Asesor Externo en Contratación	
Revisó:	Andrea Carolina Castilla Patemina - Secretaria General - CSB	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento con sus respectivos soportes y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad, lo presentamos para su firma.		