El presente formato "No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.

1. OBJETO DEL CONTRATO

PRESTAR EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN - NIVEL CENTRAL, INCLUYENDO EL SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REPUESTOS NUEVOS Y GENUINOS- MOTOCICLETAS MULTIMARCA

2. NECESIDAD. PORQUÉ O PARA QUÉ SE REQUIERE EL BIEN, OBRA O SERVICIO.

La Fiscalía General de la Nación es una entidad de la rama judicial del poder público con autonomía administrativa y presupuestal, que tiene como función principal, brindar a los ciudadanos una cumplida y eficaz administración de justicia, así como dirigir y coordinar las funciones de policía judicial, adelantar el ejercicio de la acción penal, realizar la investigación de los hechos que revistan las características de un delito, dirigir, realizar y coordinar la investigación en materia de extinción de dominio, y participar en el diseño y ejecución de la política criminal del Estado, entre otras.

Dada la importancia de garantizar el derecho de acceso a la justicia de los habitantes del territorio nacional y proteger los derechos a la verdad y reparación de las víctimas de los delitos, la Fiscalía General de la Nación cuenta con treinta y cinco seccionales y ocho regionales distribuidas en todo el territorio nacional, que soportan el cumplimiento de las actividades propias del ejercicio de la acción penal, la misionalidad y la prestación de los servicios a cargo de la Entidad y el ejercicio de las labores transversales de apoyo, entre las que se encuentra el nivel central.

El Decreto 1737 de 1998, en su artículo 17, modificado por el artículo 4 del Decreto 2445 de 2000, el artículo 2 del Decreto 134 de 2001 y el Decreto 2209 de 1998, establece la facultad de asignar vehículos de uso oficial, con cargo a recursos del Tesoro Público, a quienes hagan parte del nivel directivo de la Entidad. A su vez, el numeral 8 del artículo 152 de la Ley 270 de 1996[1], en concordancia con el artículo 14 del Decreto 26 de 1998[2] y el numeral 6 del artículo 14B del Decreto 016 de 2014 adicionado por el artículo 35 del Decreto 898 de 2017, reconocen el derecho a la protección y seguridad de los funcionarios y atribuye a la Dirección de Protección y Asistencia de la Fiscalía General de la Nación en el marco de los procedimientos previstos en las Resoluciones 0-1704 de 2014 y 1006 de 2016 de la Entidad, la función de brindar los esquemas de seguridad requeridos para el nivel directivo de la FGN y los Exfiscales Generales de la Nación, previo estudio de riesgos. En desarrollo de dichas disposiciones y de los procedimientos internos aplicables, los esquemas de seguridad que se determinen podrán contemplar la asignación de vehículos convencionales o blindados, cuando así lo establezcan las respectivas evaluaciones de amenaza y riesgo.

El artículo 17 del Decreto 1737 de 1998, en concordancia con los numerales 3, 4 y 5 del artículo 14A del Decreto Ley 898 de 2017, autoriza la asignación de vehículos para el cumplimiento de las funciones judiciales e investigativas de la Fiscalía General de la Nación, conforme con los requerimientos operativos y a la normativa vigente. De igual manera, el Decreto Ley 016 de 2014 y la Resolución 0-1006 de 2016, mediante los cuales se reglamenta el Programa de Protección a Testigos, Víctimas e Intervinientes en el proceso penal, así como a los servidores de la Fiscalía General de la Nación,

[1] ARTÍCULO 152. DERECHOS. Además de los que le corresponden como servidor público, todo funcionario o empleado de la Rama Judicial tiene derecho, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias a: (…) 8. La protección y seguridad de su integridad física y la de sus familiares.

[2] ARTÍCULO 14. Los órganos públicos, cuando tengan disponibles vehículos, conformarán un grupo con ellos para atender las necesidades ocasionales e indispensables del servicio, así como para el desarrollo de sus funciones. Se incluyen las actividades necesarias para atender la seguridad de los funcionarios públicos. (…)

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

disponen la provisión de vehículos convencionales y blindados a la Dirección de Protección y Asistencia como medios necesarios para el desarrollo de sus funciones misionales y la ejecución de las medidas de protección adoptadas.

Composición del parque automotor:

Para el desarrollo de dichas actividades, la Entidad cuenta con un parque automotor al servicio del Nivel Central, conformado por vehículos y motocicletas de diferentes marcas, tecnologías y características técnicas, con los cuales se satisface las necesidades diarias de transporte de los servidores públicos del nivel directivo, así como las actividades misionales y administrativas de la Entidad, incluidas aquellas asociadas al Programa de protección a Testigos, Víctimas e Intervinientes en el proceso penal y a los funcionarios de la Fiscalía General de la Nación.

El parque automotor objeto del presente proceso corresponde a motocicletas de diversas marcas agrupado de la siguiente manera:

Tabla N. 1 Total de motocicletas multimarca al servicio del nivel central.

MARCA	LINEA	MODELO	CANTIDAD	BLINDADO	CLASE	TIPO DE VEHICULO
HONDA	ELITE 125+	2016	37	N/A	SCOOTER	MOTOCICLETA
	XR250 TORNADO	2011	3	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
		2014	2	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
	CB300F	2024	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
YAMAHA	XTZ250	2010	1	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
		2011	1	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
		2021	3	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
	XTZ150	2026	1	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
	XT660R	2008	3	N/A	DOBLE PROPOSITO	MOTOCICLETA
	FZ150	2011	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
		2012	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
		2019	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	YS250	2012	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	GPD150A (N-MAX155)	2022	1	N/A	SCOOTER	MOTOCICLETA
	YC110D	2019	1	N/A	CALLE	MOTOCICLETA
	FZ1-N	2008	1	N/A	DEPORTIVA	MOTOCICLETA
BAJAJ	PULSAR 180 FI	2023	2	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	PULSAR NS200	2014	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	PULSAR 220	2013	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	PULSA NS400Z	2026	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
	DOMINAR 400	2019	1	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
AKT	NKDR125	2020	2	N/A	CALLE (NAKED)	MOTOCICLETA
KYMCO	FLY125	2016	2	N/A	SCOOTER	MOTOCICLETA
TOTAL			69			

(Fuente: Departamento Transportes- FGN)

Nota: La información relacionada en la tabla N. 1, corresponde a la cantidad de motocicletas multimarca a la fecha de estructuración del proceso. No obstante, durante la ejecución contractual las cantidades, marcas, líneas, modelos y demás características de las motocicletas podrán variar como consecuencia de la dinámica propia de la gestión institucional, tales como procesos de desintegración física, adquisiciones, donaciones, traslados u otras situaciones administrativas que incidan en la conformación del parque automotor.

Necesidad operativa del servicio.

La adecuada operación de este parque automotor exige la ejecución continua de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, diagnóstico especializado, suministro e instalación de repuestos, atención de garantías y demás

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

servicios asociados, orientados a preservar las condiciones de seguridad, confiabilidad, desempeño, disponibilidad y vida útil de las motocicletas.
La necesidad de mantenimiento es permanente y no admite interrupciones prolongadas, toda vez que las motocicletas apoyan de manera directa el cumplimiento de funciones estratégicas y misionales de la Fiscalía General de la Nación. La indisponibilidad de uno o varios automotores puede generar afectaciones en la oportunidad de las actuaciones institucionales, limitar la capacidad operativa de las dependencias usuarias e impactar negativamente el cumplimiento de los objetivos institucionales.

En consecuencia, la Fiscalía General de la Nación, a través del Departamento de Transportes, debe garantizar la disponibilidad, confiabilidad y adecuado funcionamiento de las motocicletas que integran el parque automotor del Nivel Central, con el fin de asegurar el desplazamiento oportuno y seguro del Fiscal General de la Nación, el Vicefiscal General de la Nación, los servidores públicos, contratistas y equipos de trabajo que desarrollan actividades administrativas, operativas, investigativas y misionales, contribuyendo al cumplimiento eficiente de las funciones constitucionales y legales asignadas a la Entidad.

Limitaciones de capacidad operativa de la Entidad.

Es importante tener en cuenta que la Entidad no dispone de la infraestructura física, talleres especializados, herramientas, equipos de diagnóstico, software, repuestos, ni del personal técnico requerido para ejecutar directamente los servicios de mantenimiento demandados por la totalidad de su parque automotor. Por tal razón, resulta necesario acudir a la contratación de proveedores especializados que garanticen una atención integral, oportuna y técnicamente adecuada.

Conforme a lo anterior, resulta indispensable garantizar la ejecución permanente de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo sobre las motocicletas que conforman el parque automotor institucional, de acuerdo con los tiempos, kilometrajes, condiciones de uso y especificaciones técnicas definidas por los respectivos fabricantes. La no realización oportuna de estas actividades puede generar fallas mecánicas, inmovilización, disminución de su vida útil, incremento de los costos de reparación y afectaciones a la capacidad operativa de la Entidad.

Sustento normativo.

La necesidad de mantener el parque automotor en adecuadas condiciones de operación encuentra fundamento, entre otras disposiciones, en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificada por la Ley 1383 de 2010, la cual establece que los vehículos que transiten por las vías del territorio nacional deben mantener condiciones mínimas de seguridad y funcionamiento relacionadas con los sistemas de frenos, dirección, suspensión, motor, control de emisiones, iluminación y demás elementos esenciales para su operación.

La Resolución No. 0615 de 2020, mediante la cual se reglamenta la administración del parque automotor de la Entidad, establece que la Subdirección Nacional de Bienes, a través del Departamento de Transportes, es la encargada de planificar, programar y controlar el correcto funcionamiento, mantenimiento y suministro de combustible del parque automotor de la Fiscalía General de la Nación.

En la misma línea, la Resolución No. 1166 del 29 de 2021, mediante la cual se expide el Reglamento Interno para el uso, conservación, salvaguardia y control de los bienes patrimoniales y transitorios de la Entidad, asigna al área de transportes

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

responsabilidades relacionadas con la planificación, programación, control y mantenimiento del parque automotor institucional.

Servicios complementarios requeridos

La experiencia obtenida en procesos contractuales anteriores ha permitido identificar la conveniencia de mantener servicios complementarios asociados al mantenimiento del parque automotor, tales como los servicios de enjuague y limpieza, los cuales contribuyen a su adecuada conservación, presentación y disponibilidad operativa.

Estos servicios se han constituido en un beneficio adicional para la Entidad y han demostrado ser una herramienta eficiente para mantener condiciones adecuadas de aseo y conservación de los automotores, razón por la cual se considera pertinente incluirlos dentro del alcance de la presente contratación.

Resultado esperado

Con la presente contratación se espera:

- Garantizar la disponibilidad operativa del parque automotor del Nivel Central.
- Ejecutar oportunamente los mantenimientos preventivos y correctivos requeridos.
- Reducir los tiempos de inmovilización de las motocicletas.
- Mantener condiciones seguras de operación para conductores y usuarios.
- Preservar la vida útil de las motocicletas.
- Garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos y legales exigidos para la circulación de los automotores.
- Disponer de una red de atención especializada que permita mejorar la oportunidad y calidad del servicio.
- Optimizar los procesos de supervisión, control, trazabilidad y seguimiento técnico de las intervenciones realizadas.
- Contribuir a la conservación y protección de los bienes públicos puestos al servicio de la Fiscalía General de la Nación.
- Asegurar la continuidad de las actividades misionales, investigativas, operativas y administrativas que dependen del uso del parque automotor institucional.

Justificación técnica de la contratación

Teniendo en cuenta la diversidad de marcas, tecnologías, modelos y configuraciones que componen el parque automotor institucional, resulta necesario contar con una red de atención especializada conformada por talleres multimarca que permitan ejecutar los mantenimientos requeridos bajo estándares de calidad, oportunidad y seguridad.

Lo anterior implica garantizar el suministro e instalación de repuestos, accesorios e insumos nuevos y genuinos, así como la disponibilidad de personal técnico capacitado, herramientas especializadas y procedimientos de mantenimiento acordes con las recomendaciones de cada fabricante.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Actualmente, la necesidad se atiende mediante el contrato No. FGN-NC-0327-2024, cuyo objeto corresponde a "prestar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos nuevos y genuinos, para los vehículos blindados, no blindados y motos que integran el parque automotor de la Fiscalía General de la Nación- Nivel Central. Alcance al objeto Grupo 5 MULTIMARCA MOTOS", el cual tiene como fecha de terminación el 31 de julio de 2026.

Considerando la necesidad de garantizar la continuidad del servicio mientras se adelantan las gestiones encaminadas a la contratación con cargo a vigencias futuras, mediante Radicado No. 2026305300424242 del 25 de mayo de 2026, la supervisión solicitó al contratista UNIÓN TEMPORAL JAKOTEC la prórroga del plazo contractual hasta el 30 de noviembre de 2026. No obstante, mediante comunicación del 16 de junio de 2026, el contratista manifestó su decisión de no aceptar la prórroga solicitada en los siguientes términos:

"(…) Una vez analizada la solicitud presentada por la Entidad, la UNIÓN TEMPORAL JAKOTEC manifiesta que no acepta la prórroga del plazo contractual hasta el día 30 de noviembre de 2026.

La anterior decisión obedece a razones de carácter administrativo, operativo, financiero y de planeación empresarial previamente definidas por los integrantes de la Unión Temporal, las cuales fueron estructuradas considerando el plazo inicialmente pactado para la ejecución contractual. En este sentido, la extensión del término de ejecución implicaría la necesidad de mantener recursos humanos, técnicos, logísticos y administrativos por un período adicional no contemplado dentro de la programación interna de las empresas que conforman la Unión Temporal, generando afectaciones en la organización y asignación de recursos destinados a otros compromisos contractuales y comerciales previamente adquiridos." (…)

En consecuencia, y dado que persiste la necesidad institucional de garantizar la prestación ininterrumpida del servicio durante el período comprendido entre agosto y noviembre de 2026, la Entidad procedió a evaluar las alternativas de contratación disponibles para satisfacer dicho requerimiento.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.2.7 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 7 del Decreto 142 de 2023, se verificó la existencia de Acuerdos Marco de Precios vigentes en la Tienda Virtual del Estado Colombiano (TVEC) que permitieran atender la necesidad identificada. Como resultado de esta consulta, se evidenció que el Acuerdo Marco de Precios No. CCE-286-AMP-2020 contemplaba la prestación de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, incluyendo mano de obra y autopartes.

Sin embargo, Colombia Compra Eficiente informó mediante comunicación del 29 de enero de 2026 la no prórroga del referido Acuerdo Marco, manteniéndose como fecha de finalización el 2 de febrero de 2026. En consecuencia, dicho instrumento contractual no permite actualmente la generación de nuevas órdenes de compra ni la realización de eventos de cotización en la operación secundaria, razón por la cual no resulta viable su utilización para atender la presente necesidad.

Así las cosas, y teniendo en cuenta que el requerimiento corresponde a la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo para las motocicletas multimarca que integran el parque automotor de la Fiscalía General de la Nación - Nivel Central durante los meses de agosto a noviembre de 2026, se concluye que la modalidad de mínima cuantía constituye el mecanismo de selección idóneo y legalmente procedente para satisfacer la necesidad identificada, garantizando la observancia de los principios de transparencia, economía, responsabilidad, planeación y selección objetiva que rigen la contratación estatal.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

3.	FICHA RESUMEN						
Número del Estudio del Sector	473						
Dependencia solicitante	Departamento de Transportes, Subdirección de Bienes						
Fecha de Inicio del Estudio del Sector	2026	08	25				
Fecha de finalización del Estudio del Sector	2026	08	28				
Número de modificación		Fecha entrega de la modificación	AAAA	MM	DD		
Valor del Presupuesto Según el Resultado del Estudio del Sector	**$20.000.000**						
Inicio Estimado de la Ejecución	2026	10	01				
Plazo de la Ejecución	30 de noviembre de 2028						

4.	FUENTES
4.1	**COTIZACIONES** *(Descripción de cómo se utilizó).*

De conformidad con lo establecido en el literal c[3] del artículo 2.1.4.3.2.1. del Decreto 1600 de 2024, por medio del cual se establecen las acciones para la prevención de corrupción en la contratación pública, se creó evento de cotización denominado FGN-SIP-473-2026 en el módulo de solicitud de información a proveedores, con el fin de dar a conocer las condiciones del futuro proceso de selección, así como las especificaciones técnicas requeridas a los proveedores registrados con los códigos clasificadores UNSPSC requeridos en el proceso, para determinar el presupuesto oficial del mismo. Por lo anterior, la entidad realizó, la solicitud de información a los proveedores -RFI[4], a través de la plataforma del SECOP II con el número de identificación FGN-SIP-473-2026, en un periodo comprendido entre el 21 y el 26 de agosto de 2026.

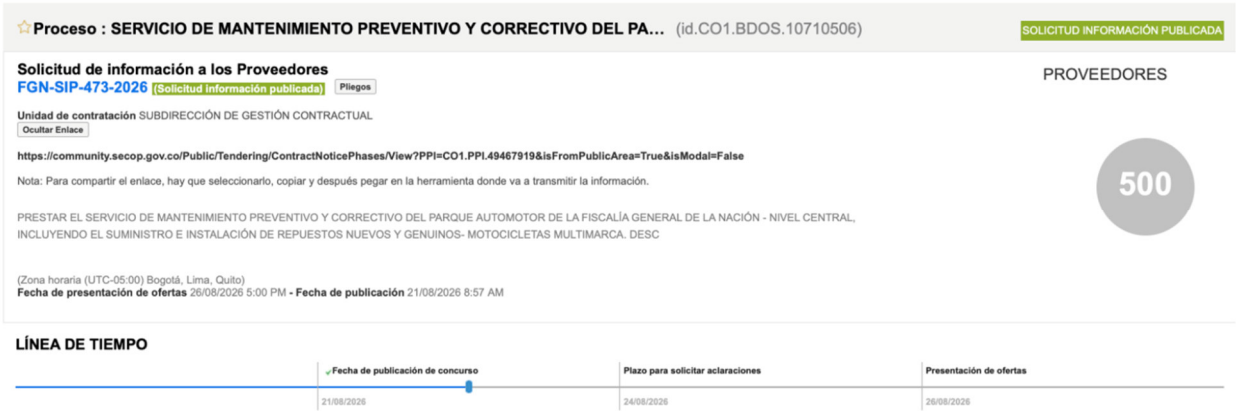
Así las cosas, se evidencio que el mercado potencial está conformado por 500 empresas, como se muestra en la siguiente imagen:

[3] *c. **Fortalecer los análisis de mercado para la fijación objetiva de precios.** En la elaboración del análisis de mercado para fijar los precios, deberán realizarse estudios públicos y abiertos, que permitan un análisis comparativo de los precios de referencia para alcanzar valores de mercado favorables y mayor eficiencia en el gasto. En esa medida, y con el fin de mitigar sobrecostos, en la definición de presupuestos a partir de cotizaciones no se podrán realizar consultas cerradas ni direccionadas a grupos reducidos de empresas y se verificará la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades de las empresas que coticen. En todo caso, en los documentos del proceso debe quedar constancia del proceso que permitió la determinación del precio, el mecanismo seleccionado para fijarlo y la justificación de esa elección.*

[4] Por sus siglas en ingles (Request for information)

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

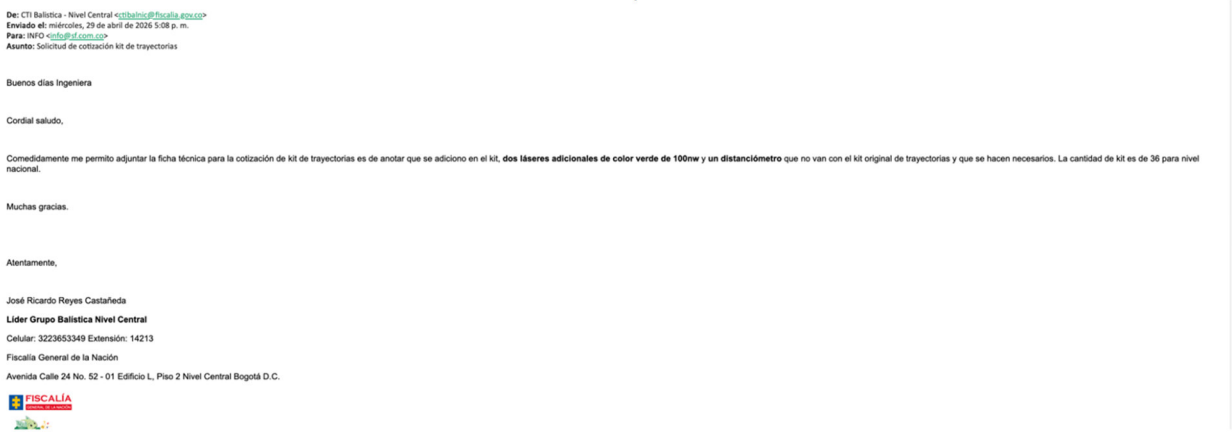
El presente formato "No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



La ficha de sondeo que sirvió como insumo para el estudio de mercado en el SECOP II puede ser consultada ingresando al siguiente link:

https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.10749001&isFromPublicArea=True&isModal=False

La solicitud de cotización también fue remitida a los posibles interesados a través de correo electrónico.


De: CTI Balistica - Nivel Central <ctibalnic@fiscalia.gov.co>
Enviado el: miércoles, 29 de abril de 2026 5:08 p. m.
Para: INFO <info@sf.com.co>
Asunto: Solicitud de cotización kit de trayectorias

Buenos días Ingeniera

Cordial saludo,

Comedidamente me permito adjuntar la ficha técnica para la cotización de kit de trayectorias es de anotar que se adiciono en el kit, **dos láseres adicionales de color verde de 100nw** y **un distanciómetro** que no van con el kit original de trayectorias y que se hacen necesarios. La cantidad de kit es de 36 para nivel nacional.

Muchas gracias.

Atentamente,

José Ricardo Reyes Castañeda
Líder Grupo Balística Nivel Central
Celular: 3223653349 Extensión: 14213
Fiscalía General de la Nación
Avenida Calle 24 No. 52 - 01 Edificio L, Piso 2 Nivel Central Bogotá D.C.

A través de la plataforma SECOP II no se recibieron cotizaciones, razón por la cual se realizará el estudio de mercado mediante el análisis de precios históricos.

4.2	**HISTÓRICOS DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN** *(Escoger con "X" una opción)*	
Existen históricos, pero no serán tenidos en cuenta.		
No existen históricos.		Explique
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta		

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El presente formato "No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.

Tabla 1

(Si en el cuadro anterior la opción escogida es No existen históricos, el cuadro que sigue se debe diligenciar con N/A en cada casilla).

Número de Proceso	**FGN-NC-IPSE-0048-2024**
Fecha de Inicio del Proceso	24/10/2024
Modalidad de Selección	Selección abreviada subasta inversa
Objeto Contratado	PRESTAR EL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO CON SUMINISTRO DE REPUESTOS NUEVOS Y GENUINOS, PARA LOS VEHÍCULOS BLINDADOS, NO BLINDADOS Y MOTOS QUE INTEGRAN EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN-NIVEL CENTRAL.
Cuantía del Contrato	$ 177.500.000 – Grupo 5 Motos
Nombre o Razón Social del Contratista	UT JAKOTEC
Plazo de Ejecución	31/07/2026
Plataforma de Publicación	SECOP II
Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7040288&isFromPublicArea=True&isModal=False
Estado del Contrato	Celebrado y adjudicado

Esta tabla número 1, podrá ser replicada tantas veces como procesos encontrados en los históricos, y que sean necesarios para hacer el análisis del sector del presente proceso

4.3	**HISTÓRICOS DE OTRAS ENTIDADES DEL ESTADO** *(Escoger con "X" una opción)*	
Existen históricos, pero no serán tenidos en cuenta.	X	Los procesos son similares pero no cuentan con especificaciones técnicas comparables con el presente proceso
Existen históricos, y serán tenidos en cuenta.	N/A	
No existen históricos	N/A	

Tabla 2

(Si en el cuadro anterior la opción escogida es No existen históricos, el cuadro que sigue se debe diligenciar con N/A en cada casilla)

Entidad Contratante	**FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA**
Número de Proceso	099-SAMC-CENACINTELIGENCIA-2025
Fecha de Inicio del Proceso	14/04/2025
Modalidad de Selección	Mínima cuantía
Objeto Contratado	LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO A TODO COSTO PARA MOTOCICLETAS, TRIMOTOS Y CUATRIMOTOS PERTENECIENTES AL GRUPO AÉREO DEL ORIENTE (GAORI).
Cuantía del Contrato	$22.000.000
Nombre o Razón Social del Contratista	TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Plazo de Ejecución	15/12/2025
Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8003488&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
Estado del Contrato	Celebrado y adjudicado
Entidad Contratante	**FONDO ROTATORIO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**
Número de Proceso	FRMRE-MC-006-2025
Fecha de Inicio del Proceso	16/06/2025
Modalidad de Selección	Mínima cuantía
Objeto Contratado	Mantenimiento preventivo y correctivo incluido mano de obra y el suministro de repuestos originales nuevos para los vehículos de marcas FAW, HONGQI Y MOTOS KAWASAKI
Cuantía del Contrato	$ 27.374.165
Nombre o Razón Social del Contratista	MULTISERVICIOS MONACO SAS
Plazo de Ejecución	31/12/2025
Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8295868&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
Estado del Contrato	Celebrado y adjudicado
Entidad Contratante	**ARMADA NACIONAL BASE NAVAL No. 6 ARC BOGOTA**
Número de Proceso	0056-ARC-CBNL06-2025
Fecha de Inicio del Proceso	27/02/2025
Modalidad de Selección	Mínima cuantía
Objeto Contratado	SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES DE LOS VEHÍCULOS LIVIANOS, PESADOS Y/O MOTOS DEL PARQUE AUTOMOTOR ASIGNADOS AL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS GENERALES DE LA BASE NAVAL No. 6 A.R.C. "BOGOTÁ" Y LA BRIGADA DE APOYO A LAS OPERACIONES ANFIBIAS DE I.M A NIVEL NACIONAL, DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL ANEXO "A"
Cuantía del Contrato	$ 73.500.000
Nombre o Razón Social del Contratista	INVERSIONES NIÑO ALVAREZ S.A.S.
Plazo de Ejecución	31/12/2025

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Link de Publicación	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7738775&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
Estado del Contrato	Celebrado y adjudicado

Esta tabla número 2, podrá ser replicada tantas veces como procesos encontrados en los históricos, y que sean necesarios para hacer el análisis del sector del presente proceso

4.4	VERIFICACIÓN TIENDA VIRTUAL DEL ESTADO COLOMBIANO			
¿Existe Acuerdo Marco de Precios o Instrumento de Agregación de Demanda para este producto o servicio?	SI		NO	**x**
Si su respuesta es afirmativa y no se va a usar, explique la razón				
N/A				

5.	ANÁLISIS DEL SECTOR
5.1	**ASPECTOS GENERALES** *(Escoger la o las opciones que apliquen y explicar, caso contrario colocar N/A)*
5.1.1	**Técnicos**

El mercado colombiano de mantenimiento de motocicletas presenta una dinámica directamente asociada al crecimiento y renovación del parque motociclista, así como a la necesidad permanente de conservar los vehículos en condiciones adecuadas de seguridad y funcionamiento. A diferencia de una adquisición puntual, el mantenimiento constituye una demanda recurrente: depende del kilometraje, la intensidad de uso, la antigüedad del vehículo, las condiciones de operación y las recomendaciones de cada fabricante. En el caso de flotas institucionales, esta necesidad adquiere además un carácter continuo, pues la indisponibilidad de los vehículos puede afectar la operación de la entidad, como es el caso que nos ocupa.

El comportamiento reciente del mercado colombiano evidencia un escenario favorable para las actividades asociadas al mantenimiento y posventa de motocicletas. El crecimiento sostenido en la comercialización de estos vehículos amplía progresivamente la base instalada que requiere servicios de revisión, mantenimiento, reparación, diagnóstico y suministro de repuestos. Durante 2025 se registraron más de 1,1 millones de motocicletas nuevas en Colombia, con un crecimiento acumulado del 34,94 % frente a 2024, lo que confirma la importancia estructural de este medio de transporte y, al mismo tiempo, genera una mayor demanda potencial de servicios técnicos y de posventa[5].

Este comportamiento permite inferir que el mercado del mantenimiento de motocicletas mantiene una dinámica activa y recurrente, pues el crecimiento del parque automotor no solo impacta la venta inicial de motocicletas, sino que genera necesidades posteriores durante todo el ciclo de vida del vehículo. Cada motocicleta requiere intervenciones periódicas relacionadas con mantenimiento preventivo, cambio de lubricantes y consumibles, revisión de sistemas mecánicos y eléctricos, sustitución de componentes y reparación de fallas. Esta característica convierte al mantenimiento en un segmento con una demanda permanente, especialmente en un país donde la motocicleta tiene una función relevante como medio de transporte, herramienta de trabajo y mecanismo de conectividad.

[5] https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17974-andi-y-fenalco-en-diciembre-de-2025

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Adicionalmente, la concentración de una parte importante de los registros en departamentos como Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca favorece la consolidación de ecosistemas comerciales y técnicos relacionados con la motocicleta, integrados por ensambladoras, distribuidores, importadores, comercializadores de repuestos, talleres autorizados, talleres multimarca y proveedores especializados. A ello se suma que cerca del 90 % de las motocicletas comercializadas en Colombia son ensambladas en el país, lo que evidencia la existencia de una cadena productiva y comercial consolidada y con capacidad para soportar las actividades de posventa y mantenimiento.[6]

Desde la perspectiva de la innovación y la tecnología, el mercado colombiano ha venido evolucionando desde un modelo tradicional, basado principalmente en la experiencia del mecánico y la revisión física de los componentes, hacia servicios que incorporan herramientas de diagnóstico electrónico, digitalización de la gestión del taller y mecanismos tecnológicos para mejorar la trazabilidad y oportunidad de la atención. Esta transformación es particularmente importante porque las motocicletas actuales incorporan progresivamente sistemas de inyección electrónica, sensores, unidades de control, sistemas eléctricos más complejos, tecnologías de frenado y otros componentes que requieren procesos de diagnóstico más especializados.

En este contexto, el uso de escáneres y sistemas de diagnóstico electrónico permite identificar fallas mediante la lectura de parámetros y códigos generados por los sistemas del vehículo, complementando la inspección física tradicional. Asimismo, se observa la incorporación de herramientas especializadas para actividades como el diagnóstico de baterías, revisión de sistemas electrónicos y limpieza técnica de componentes. Algunos talleres en Colombia ya integran estas tecnologías dentro de su oferta de servicios, junto con sistemas digitales para el registro del historial de mantenimiento y el seguimiento de las intervenciones realizadas.

La digitalización también está modificando la relación entre los talleres y los usuarios. El agendamiento electrónico de servicios, la administración digital de órdenes de trabajo, el registro del historial de mantenimiento, el seguimiento de reparaciones y la comunicación mediante plataformas digitales permiten mejorar la trazabilidad de cada intervención. En el mercado colombiano incluso comienzan a desarrollarse plataformas orientadas a conectar propietarios de motocicletas con talleres, centralizar información sobre mantenimientos y utilizar herramientas de inteligencia artificial como apoyo preliminar al diagnóstico. Según motocontrol.com.co, estas iniciativas reflejan una tendencia hacia la integración de tecnologías digitales en un sector que tradicionalmente ha operado de manera más presencial y manual.

Como lo indica el Mincit, otro elemento relevante es la transición tecnológica de la propia industria motociclista. Las políticas y estrategias sectoriales recientes han impulsado la competitividad, la innovación y la sostenibilidad, incluyendo el desarrollo de tecnologías de cero y bajas emisiones. Esta evolución implica que, en el mediano y largo plazo, los proveedores de mantenimiento deberán fortalecer sus capacidades técnicas para atender nuevas configuraciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, así como vehículos con mayores niveles de conectividad y componentes tecnológicos.

Para efectos de la presente contratación, este comportamiento del mercado resulta favorable, dado que existe una oferta de talleres y proveedores especializados que pueden integrar en una misma prestación el mantenimiento preventivo y correctivo, el diagnóstico técnico, el suministro e instalación de repuestos y la realización de pruebas de funcionamiento. La innovación aplicable no necesariamente implica la adquisición de una tecnología independiente, sino la incorporación, por parte del proveedor, de herramientas de diagnóstico, sistemas de información, equipos especializados y

[6] https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/comercio/gobierno-trabaja-con-sector-de-motos

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

procedimientos técnicos que permitan mejorar la precisión de las reparaciones, reducir los tiempos de diagnóstico y fortalecer la trazabilidad de los servicios.

Desde el punto de vista técnico, la contratación corresponde a un servicio especializado de mantenimiento automotriz para motocicletas multimarca, clasificado en el código UNSPSC 78181500, correspondiente al servicio de mantenimiento y reparación de vehículos. El alcance comprende la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, diagnóstico especializado, suministro e instalación de repuestos, utilización de insumos, atención de garantías y demás servicios técnicamente necesarios para restablecer y conservar las condiciones adecuadas de operación de cada motocicleta.

Por tratarse de un parque automotor compuesto por diferentes marcas, modelos, tecnologías y configuraciones, el proveedor deberá contar con personal técnico idóneo, capacitado y con experiencia en mecánica de motocicletas, así como con las herramientas, equipos de diagnóstico y procedimientos requeridos para atender los distintos sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos. La prestación del servicio debe realizarse teniendo en cuenta las recomendaciones y especificaciones técnicas establecidas por los fabricantes, así como las características particulares de cada motocicleta.

El mantenimiento correctivo podrá involucrar intervenciones sobre sistemas de motor, transmisión y kit de arrastre, embrague, suspensión, dirección, frenos convencionales o ABS, sistemas eléctricos y electrónicos, alimentación de combustible mediante carburación o inyección electrónica, refrigeración, escape, admisión, encendido, sincronización y demás sistemas críticos que requieran intervención. El mantenimiento preventivo, por su parte, se desarrolla de acuerdo con los ciclos definidos por el fabricante y puede incluir actividades como inspección de frenos, cambio de aceite y filtros, revisión del sistema eléctrico, inspecciones generales y otras actividades necesarias para prevenir el deterioro y prolongar la vida útil de los vehículos.

Dentro del alcance técnico adquieren especial importancia las pruebas y verificaciones requeridas para determinar el estado de las motocicletas y comprobar la efectividad de las intervenciones realizadas. El proceso parte de la recepción e identificación del automotor, su inspección e inventario y el ingreso al sistema de información del taller. Posteriormente, se realiza el diagnóstico técnico para identificar las fallas, determinar sus causas y establecer el alcance de la intervención requerida. Este diagnóstico sirve como soporte para la elaboración del concepto técnico y de la cotización que debe ser presentada para revisión y autorización de la Entidad.

Una vez ejecutada la intervención, deben realizarse las pruebas de funcionamiento necesarias para verificar que la motocicleta se encuentre en condiciones adecuadas de operación. Dentro de estas verificaciones se encuentra la prueba de ruta, definida en el documento como el procedimiento mediante el cual personal técnico idóneo evalúa el comportamiento operativo de la motocicleta antes, durante o después del mantenimiento, con el propósito de validar la efectividad de las reparaciones realizadas. Dependiendo de la complejidad de la falla, también podrán requerirse pruebas especializadas o pruebas en banco, especialmente cuando la naturaleza técnica de la intervención no permita verificar adecuadamente el funcionamiento mediante una revisión convencional.

En este sentido, más que adquirir pruebas como bienes independientes, la contratación requiere disponer de la capacidad técnica para realizar los diagnósticos, pruebas de funcionamiento, pruebas de ruta y, cuando técnicamente se requiera, pruebas especializadas o en banco, como parte integral del servicio de mantenimiento. Los casos especiales que requieran pruebas en banco o repuestos importados podrán demandar tiempos adicionales, los cuales deberán ser concertados con el supervisor del contrato, teniendo en cuenta la complejidad técnica de la intervención.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Los repuestos deberán ser nuevos y genuinos, entendidos como aquellos fabricados o comercializados bajo la marca del fabricante del automotor o por proveedores autorizados. De manera excepcional, podrán utilizarse repuestos homologados en los eventos permitidos por las condiciones técnicas del proceso. Tanto los repuestos como la mano de obra deberán contar con una garantía mínima de seis meses o diez mil kilómetros, lo que ocurra primero, debiendo el contratista corregir sin costo adicional las fallas atribuibles a los trabajos ejecutados.

El servicio se maneja bajo un esquema de atención por demanda y mediante órdenes de servicio autorizadas. Cada orden puede incluir una o varias actividades de mantenimiento, así como los repuestos, insumos, mano de obra o servicios especializados que resulten técnicamente necesarios. Por tanto, la contratación no parte de una cantidad fija e invariable de reparaciones, sino que permite atender las necesidades reales que se presenten durante la ejecución contractual, hasta el agotamiento del presupuesto disponible.

En el mercado colombiano, este tipo de contratación se desarrolla principalmente a través de talleres especializados, talleres multimarca y redes de servicio que cuentan con infraestructura, personal técnico, herramientas, equipos de diagnóstico y canales de abastecimiento de repuestos e insumos. El modelo de prestación normalmente comprende la recepción del vehículo, diagnóstico, elaboración de cotización, autorización del cliente, ejecución de las actividades, realización de pruebas de funcionamiento, entrega del vehículo y otorgamiento de las garantías correspondientes. En el presente caso, estas etapas se encuentran estructuradas bajo un esquema de control y autorización institucional que permite verificar previamente la necesidad y el costo de cada intervención.

En conclusión, el mercado colombiano de mantenimiento de motocicletas presenta una dinámica creciente y con perspectivas favorables, impulsada por la expansión del parque motociclista y por la naturaleza recurrente de las necesidades de mantenimiento y reparación. Paralelamente, se evidencia una evolución gradual hacia la incorporación de innovación y tecnología, principalmente mediante diagnóstico electrónico, digitalización de talleres, gestión de información, plataformas de agendamiento y seguimiento técnico de los vehículos. Para la Fiscalía General de la Nación, este contexto representa la existencia de un mercado con capacidad para atender el mantenimiento de motocicletas multimarca, en el cual la incorporación de herramientas tecnológicas puede contribuir a mejorar la calidad, oportunidad, trazabilidad y confiabilidad de las intervenciones, sin perder de vista que la idoneidad del proveedor continúa dependiendo de su capacidad técnica, experiencia, infraestructura, personal especializado y acceso oportuno a repuestos e insumos.

5.1.2 Económicos

Las actividades económicas desarrolladas en la economía colombiana se clasifican tradicionalmente en tres grandes sectores, cada uno de los cuales agrupa actividades especializadas con características y funciones diferenciadas dentro del sistema productivo. Estos sectores son: **i) el sector primario**, que comprende las actividades relacionadas con la obtención directa de bienes y recursos provenientes de la naturaleza; **ii) el sector secundario o industrial**, que incluye los procesos de transformación de las materias primas obtenidas del sector primario en bienes elaborados; y **iii) el sector terciario o de servicios**, orientado a la prestación de servicios que apoyan el funcionamiento y la dinamización de la economía.

En particular, el sector terciario integra aquellas actividades que, aunque no producen bienes tangibles, resultan esenciales para el desarrollo de las demás actividades económicas. Dentro de este sector se encuentran, entre otras, el comercio, la hotelería, la gastronomía, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, la educación, los servicios profesionales y las actividades gubernamentales. Estas actividades contribuyen de manera significativa al funcionamiento del aparato productivo y al fortalecimiento de la economía en su conjunto.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

En este contexto, y considerando la naturaleza de la necesidad identificada por la Entidad, los potenciales contratistas se ubican dentro del sector terciario o de servicios.

El contexto económico de los servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas en Colombia está estrechamente ligado a la importancia que ha adquirido este medio de transporte dentro de la economía nacional. La motocicleta constituye un bien de uso masivo y, en muchos casos, una herramienta para el desarrollo de actividades laborales, comerciales y de prestación de servicios, lo que genera una demanda permanente de mantenimiento preventivo, reparación y reposición de componentes. En consecuencia, el comportamiento económico de este sector no depende únicamente de la venta de motocicletas nuevas, sino también del tamaño y utilización del parque motociclista existente, pues cada vehículo genera necesidades recurrentes de mano de obra especializada, lubricantes, repuestos, llantas, baterías y servicios de diagnóstico.

En términos económicos, los servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas hacen parte de una cadena de valor más amplia que comprende la comercialización de vehículos, partes, piezas, accesorios, lubricantes y servicios técnicos. Para el caso colombiano, esta actividad se encuentra vinculada a la División 45 de la clasificación económica, que agrupa el comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas y las actividades relacionadas con sus partes y accesorios.

SECCIÓN >>

Seleccionar	Código CIIU	SHD	Descripción	Nota Explicativa
Seleccionar	4511		Comercio de vehículos automotores nuevos	Ver Nota
Seleccionar	4512		Comercio de vehículos automotores usados	Ver Nota
Seleccionar	4520		Mantenimiento y reparación de vehículos automotores	Ver Nota
Seleccionar	4530		Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	Ver Nota
Seleccionar	4541	!	Comercio de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios	Ver Nota
Seleccionar	4542		Mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus partes y piezas	Ver Nota

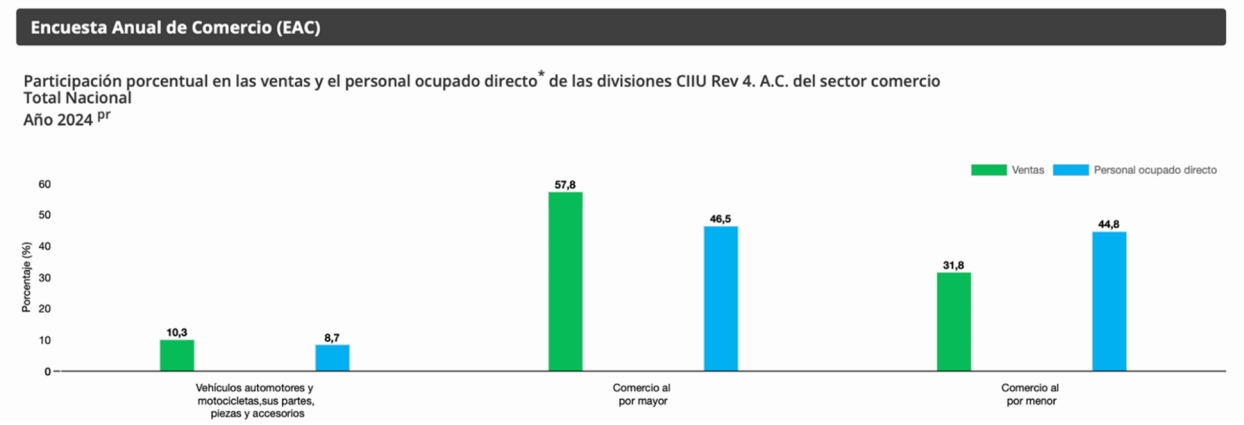
Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá

Según la Andi, el comportamiento del sector está determinado principalmente por el crecimiento del parque motociclista. Durante 2025 se registraron en Colombia más de 1,1 millones de motocicletas nuevas, con un crecimiento acumulado del 34,94 % frente a 2024. Este comportamiento representa un factor favorable para el mercado de mantenimiento, debido a que el aumento en la cantidad de motocicletas en circulación amplía la demanda futura de servicios preventivos, correctivos, repuestos, lubricantes y demás insumos asociados a su operación.

Desde una perspectiva económica, este mercado presenta una característica importante: la demanda de mantenimiento es recurrente. Mientras la compra de una motocicleta constituye una adquisición puntual, los servicios de mantenimiento se requieren durante toda la vida útil del vehículo. Los cambios periódicos de aceite, filtros y otros componentes, las revisiones técnicas y las reparaciones derivadas del desgaste o de las condiciones de operación generan una demanda constante para talleres y proveedores especializados. Esta situación proporciona una base relativamente estable para el mercado, aunque el volumen y el valor de los servicios pueden variar según la utilización, antigüedad y tecnología de las motocicletas.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

La importancia económica de esta cadena también se refleja en las cifras generales del comercio. De acuerdo con la **ENCUESTA ANUAL DE COMERCIO** del DANE, las empresas dedicadas a la venta de vehículos automotores, motocicletas, sus partes, piezas y accesorios participaron con el 10,3 % de las ventas del sector comercio en 2024, alcanzando aproximadamente $59 billones. Dentro de la producción bruta del sector comercio, estas actividades representaron $10,9 billones. Aunque estas cifras incluyen un conjunto amplio de actividades y no corresponden exclusivamente al mantenimiento de motocicletas, permiten dimensionar el peso económico de la cadena comercial y de servicios a la que pertenece este tipo de contratación[7].



El mercado presenta además una estructura competitiva y diversificada. En él participan ensambladoras y distribuidores oficiales, concesionarios, talleres autorizados, talleres multimarca, distribuidores e importadores de repuestos y pequeños establecimientos especializados. Esta diversidad permite atender diferentes segmentos del mercado, desde servicios básicos de mantenimiento hasta diagnósticos y reparaciones que requieren personal especializado, herramientas electrónicas y acceso a repuestos específicos.

Uno de los principales factores que influye en el comportamiento económico de estos servicios es el costo de los repuestos e insumos. La estructura de precios de un mantenimiento está compuesta fundamentalmente por la mano de obra, los repuestos, lubricantes y demás consumibles, así como por costos administrativos, logísticos y operativos del taller. En consecuencia, los precios pueden verse afectados por variables como la inflación, la tasa de cambio en aquellos componentes importados, los costos de transporte y la disponibilidad de inventarios. Esta situación es especialmente relevante en motocicletas de diferentes marcas y tecnologías, ya que algunos componentes pueden tener una mayor dependencia de canales de distribución especializados o de importación.

Asimismo, la evolución tecnológica de las motocicletas está generando una transformación gradual en la estructura económica del servicio. La incorporación de sistemas de inyección electrónica, sensores, componentes eléctricos y electrónicos y tecnologías de seguridad incrementa la necesidad de contar con personal capacitado y equipos de diagnóstico especializados. Esto puede representar mayores costos de inversión para los talleres, pero también permite ofrecer servicios de mayor valor agregado, mejorar la precisión del diagnóstico y reducir los tiempos asociados a la identificación de fallas. El DANE reconoce, dentro de las actividades propias de los servicios de reparación, labores de

[7] https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/encuesta-anual-de-comercio-eac

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

diagnóstico, mantenimiento, prueba y reparación de sistemas y componentes mecánicos y electromecánicos, lo cual evidencia la progresiva especialización técnica que caracteriza estas actividades.

Para una entidad pública, este contexto económico resulta relevante porque la contratación de mantenimiento de motocicletas debe considerar que se trata de un mercado con demanda permanente, oferta diversa y una estructura de costos variable según el tipo de intervención requerida. Por esta razón, resulta técnicamente adecuado utilizar un esquema de ejecución por demanda, mediante órdenes de servicio, en el cual cada mantenimiento sea previamente diagnosticado y autorizado, permitiendo que el gasto responda a las necesidades reales del parque automotor y a las condiciones particulares de cada motocicleta.

En conclusión, el contexto económico colombiano para los servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas es favorable y dinámico, impulsado principalmente por la expansión del mercado motociclista y por la necesidad recurrente de conservar los vehículos en condiciones adecuadas de funcionamiento. El crecimiento de más de 34 % en el registro de motocicletas nuevas durante 2025 fortalece las perspectivas de la cadena de posventa y mantenimiento, mientras que la incorporación progresiva de tecnología y la especialización de los servicios están generando una mayor sofisticación del mercado. Para la presente contratación, este escenario evidencia la existencia de una actividad económica consolidada, con múltiples agentes capaces de prestar servicios especializados y con una demanda sostenida que justifica la necesidad de acudir al mercado para garantizar el mantenimiento oportuno y adecuado de las motocicletas institucionales.

Dentro del contexto económico de los servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas, el IPC y el PIB nacional intervienen como dos variables macroeconómicas que inciden desde perspectivas diferentes pero complementarias. Mientras el IPC permite analizar la evolución de los costos y precios de los bienes y servicios necesarios para prestar el mantenimiento, el PIB permite observar el comportamiento general de la actividad económica y el entorno en el que operan los talleres, distribuidores y demás actores de la cadena automotriz.

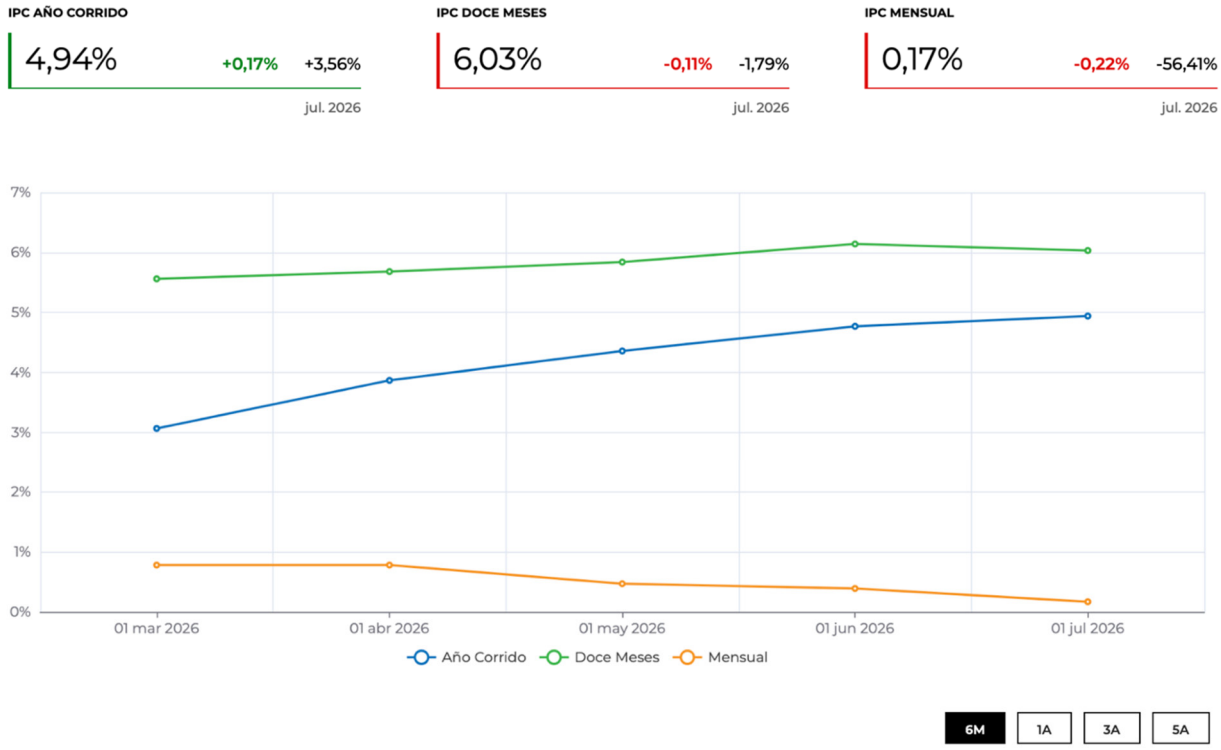
En el contexto económico de los servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas, tanto el Índice de Precios al Consumidor —IPC— como el Producto Interno Bruto —PIB— son variables relevantes para comprender el comportamiento del mercado, la evolución de los costos y las condiciones generales de la actividad económica.

VARIACIÓN DEL ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC): El **Índice de Precios al Consumidor (IPC)** es un indicador estadístico oficial que mide la variación porcentual de los precios al por menor de una canasta representativa de bienes y servicios adquiridos por los hogares colombianos. Este indicador es producido y publicado mensualmente por el **Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)** y es fundamental para analizar la evolución del costo de vida, las presiones inflacionarias y realizar proyecciones de costos en el contexto de la planificación presupuestal y los procesos de contratación pública.

El IPC interviene principalmente a través de la variación de los costos asociados a la prestación del servicio. El mantenimiento de motocicletas requiere mano de obra especializada, repuestos, lubricantes, filtros, llantas, baterías, herramientas, equipos de diagnóstico, transporte, arrendamientos, servicios públicos y otros insumos operativos. Por consiguiente, un incremento generalizado de precios puede trasladarse gradualmente a la estructura de costos de los talleres y proveedores. En Colombia, la variación anual del IPC alcanzó el 6,03 % en julio de 2026, lo que evidencia la

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

persistencia de presiones inflacionarias que pueden incidir en los costos generales de operación de las empresas prestadoras de estos servicios[8].



No obstante, el efecto del IPC sobre el mantenimiento de motocicletas no es automático ni uniforme. Algunos componentes de la estructura de costos pueden aumentar por encima o por debajo de la inflación general. Por ejemplo, los precios de repuestos importados pueden estar influenciados adicionalmente por la tasa de cambio, los costos logísticos y la disponibilidad internacional de componentes, mientras que la mano de obra puede responder a variables como el salario mínimo y los costos laborales. Por ello, el IPC constituye un **indicador de contexto para analizar la tendencia general de los precios**.

PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB: Es el valor total de los bienes y servicios finales producidos por el país durante un trimestre definido. Sirve para encontrar la evolución, la tendencia y las transformaciones estructurales de la economía, a partir de datos comparables entre sí y con aquellos calculados para el año base.

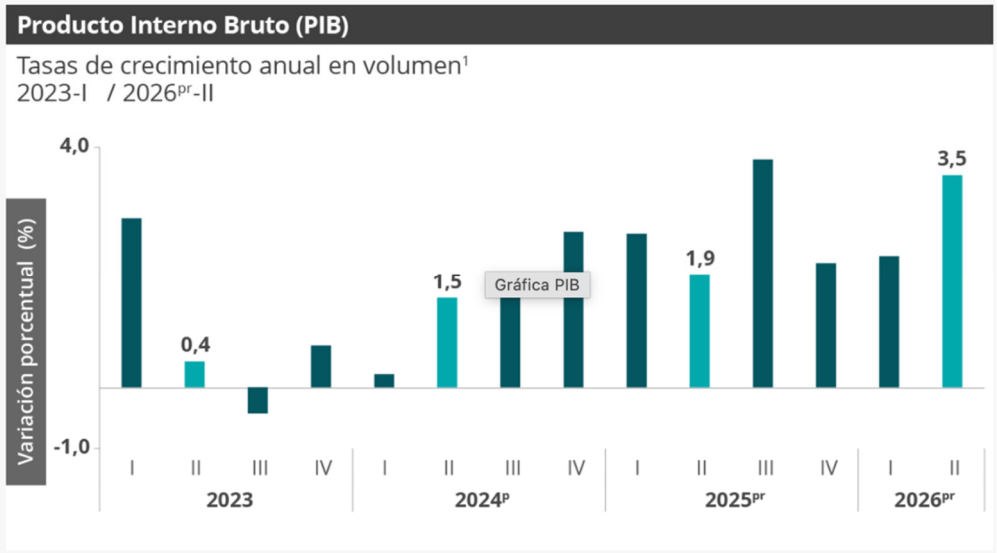
Por otra parte, el PIB permite analizar el entorno de crecimiento en el que se desarrolla la actividad de mantenimiento y reparación de motocicletas. Un comportamiento favorable de la economía puede impulsar el consumo, la movilidad, la

[8] https://www.larepublica.co/indicadores-economicos/macro/ipc?utm_source=chatgpt.com

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

adquisición de vehículos y la actividad comercial, factores que, directa o indirectamente, incrementan la demanda de servicios asociados a la operación y conservación de motocicletas. En sentido contrario, una desaceleración económica puede afectar la capacidad de gasto de los hogares y las empresas y llevar, en algunos casos, a aplazar mantenimientos no urgentes, aunque el mantenimiento básico y las reparaciones necesarias continúan siendo requerimientos recurrentes.

Para el segundo trimestre de 2026, el PIB nacional creció 3,5 % frente al mismo periodo de 2025 y, durante el primer semestre de 2026, presentó un crecimiento acumulado de 2,9 %.



Particularmente relevante para este análisis es que el grupo de actividades que incluye **comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas, transporte y almacenamiento, alojamiento y servicios de comida** registró un crecimiento de 2,2 % durante el segundo trimestre y de 2,6 % en el acumulado del primer semestre. Aunque esta agrupación estadística no permite aislar exclusivamente el comportamiento del mantenimiento de motocicletas, sí constituye un indicador directo del entorno económico en el que se desarrolla esta actividad.

De esta manera, el crecimiento del PIB evidencia que la actividad económica nacional y el conjunto sectorial donde se ubica la reparación de vehículos y motocicletas mantienen una dinámica positiva. Esto resulta consistente con un mercado que continúa demandando servicios de mantenimiento, comercialización de repuestos y actividades de posventa. El crecimiento económico también puede favorecer la inversión de los proveedores en infraestructura, herramientas especializadas, equipos de diagnóstico y capacitación técnica, elementos que adquieren mayor importancia ante la creciente incorporación de componentes electrónicos y nuevas tecnologías en las motocicletas.
En consecuencia, dentro del análisis económico de la contratación, el IPC puede entenderse como un factor que incide principalmente en la evolución de los costos y precios del servicio, mientras que el PIB permite evaluar el comportamiento general de la economía y la dinámica de las actividades económicas relacionadas con la reparación de vehículos y motocicletas. En el contexto actual, una inflación que continúa generando presiones sobre los costos de operación, junto con un crecimiento positivo del PIB y del grupo de actividades que incluye la reparación de vehículos y motocicletas,

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

configura un escenario en el que existe una demanda sostenida por estos servicios, aunque los precios de mantenimiento pueden presentar variaciones asociadas a la inflación, los costos laborales, la tasa de cambio, la disponibilidad de repuestos y las condiciones particulares de cada intervención.

Por lo anterior, para la presente contratación resulta pertinente considerar ambos indicadores como variables de contexto. El IPC permite advertir posibles variaciones en los costos de mano de obra, insumos y operación de los proveedores, mientras que el comportamiento positivo del PIB y de las actividades que incluyen la reparación de vehículos y motocicletas permite evidenciar que este mercado se desarrolla dentro de un entorno económico activo. Sin embargo, para determinar los valores específicos del proceso contractual, estas variables deben complementarse con el estudio de mercado, las cotizaciones, el análisis de los precios efectivamente ofrecidos por los proveedores, o los precios históricos indexados, dado que la naturaleza especializada y multimarca del mantenimiento hace que el costo final dependa de las necesidades técnicas concretas de cada motocicleta y de los repuestos o servicios requeridos.

SALARIO MÍNIMO MENSUAL: El salario mínimo incide de manera directa en el mercado colombiano de mantenimiento y reparación de motocicletas, principalmente porque se trata de una actividad intensiva en mano de obra técnica y especializada. La prestación del servicio depende del trabajo de mecánicos, técnicos, electricistas, diagnosticadores, jefes de taller y demás personal encargado de realizar las inspecciones, mantenimientos, reparaciones y pruebas de funcionamiento. Por esta razón, **las variaciones anuales del salario mínimo y de los costos laborales asociados** inciden en la estructura de costos de los talleres y empresas prestadoras del servicio.

Cuando se presenta un incremento del salario mínimo, los proveedores pueden experimentar un aumento en los costos asociados a la remuneración del personal, así como en las obligaciones y cargas laborales que se derivan de su vinculación. Esta situación puede generar una presión al alza sobre el valor de la mano de obra y, en consecuencia, sobre las tarifas cobradas por los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo. Sin embargo, la incidencia no necesariamente se traduce en un aumento proporcional del precio final, debido a que cada empresa cuenta con estructuras de costos diferentes y debe competir con otros proveedores del mercado.

En el caso particular del mantenimiento de motocicletas, esta variable adquiere una mayor relevancia debido a que la creciente incorporación de sistemas de inyección electrónica, componentes eléctricos, sensores y tecnologías de seguridad ha incrementado la necesidad de contar con personal con mayores niveles de formación y especialización. En consecuencia, además del salario mínimo legal, el mercado debe considerar los costos asociados a la contratación y retención de técnicos especializados, cuyos ingresos pueden ubicarse por encima del salario mínimo dependiendo de su experiencia, formación y conocimientos específicos.

Asimismo, el incremento del salario mínimo puede tener un efecto indirecto sobre otros componentes de la operación de los talleres. Los mayores costos laborales pueden influir en los gastos administrativos, servicios de apoyo, logística y demás actividades necesarias para prestar el servicio. Esto puede llevar a los proveedores a revisar periódicamente sus estructuras de precios y ajustar el valor de la mano de obra o de las tarifas de mantenimiento.

Para una entidad pública que requiere contratar el mantenimiento preventivo y correctivo de motocicletas, el comportamiento del salario mínimo constituye, por tanto, una variable económica que debe ser considerada dentro del análisis del sector. Su variación permite identificar posibles cambios en uno de los principales componentes del costo

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

del servicio, especialmente en contratos cuya ejecución depende de manera significativa de personal técnico especializado.

No obstante, el salario mínimo no debe utilizarse como único indicador para determinar el valor de referencia de la contratación, ya que el precio final del mantenimiento también depende de otros factores, como el costo y disponibilidad de repuestos, la tasa de cambio cuando existen componentes importados, la inflación, el nivel de especialización requerido, la complejidad de las intervenciones, la tecnología de las motocicletas, los costos de infraestructura y las condiciones de competencia existentes en el mercado.

En consecuencia, dentro del contexto económico del presente proceso, el salario mínimo puede analizarse como un factor que incide principalmente sobre el componente de mano de obra y los costos operativos de los proveedores, mientras que su impacto final sobre el valor del contrato dependerá de la interacción con los demás elementos que conforman la estructura de costos del servicio. Por ello, junto con el IPC, el PIB y las condiciones particulares del mercado de repuestos y mantenimiento, constituye una variable relevante para comprender la evolución económica del sector y sustentar la necesidad de realizar un estudio de mercado actualizado al momento de estructurar la contratación.

La evolución del salario mínimo en Colombia refleja tanto las presiones inflacionarias como los esfuerzos por preservar el poder adquisitivo de los trabajadores. Para 2026, el salario mínimo legal mensual se fijó en $1.750.905, con un incremento del 23 % respecto al año anterior. Esta variación marcó un hito histórico bajo el concepto de "salario vital", rompiendo con la tendencia de ajustes moderados que veníamos analizando en 2024 y 2025. La dinámica del salario mínimo incide directamente en el consumo de los hogares, en la estructura de costos de las empresas, y en la definición de múltiples transferencias y beneficios sociales. Además, su ajuste anual se convierte en un referente clave para la negociación colectiva y para la actualización de contratos en el sector público y privado, lo que lo convierte en un indicador transversal para el análisis de políticas públicas y de condiciones laborales en el país.

Para la presente vigencia, el incremento del salario mínimo en Colombia fue significativamente superior a la inflación (IPC) del año anterior. Con un incremento tan alto frente a un IPC del 5,10% genera una presión fuerte en la economía:

1. Indexación: Muchos servicios y contratos que suben con el mínimo han experimentado alzas que dificultan bajar la inflación hacia la meta del 3%.

2. Su aumento provoca incrementos en los costos de producción que, a su vez, fomentan una variación del costo de las materias primas que deriva en un nuevo aumento de precios, generando mayor inflación.

3. Tasas de Interés: Debido a este aumento "extraordinario", el Banco de la República ha mantenido una postura alcista con tasas de intermediación en torno al 10,25% a inicios de año, y en la actualidad por el 12%, lo anterior con el fin de evitar que el consumo excesivo dispare nuevamente los precios.

En el caso del auxilio de transporte 2026, el Gobierno lo fija aplicando un incremento de 24,5% respecto del valor vigente en 2025 y lo establece en $249.095.

Desde la perspectiva de la gestión contractual estatal, el SMMLV no constituye un simple referente macroeconómico, sino el **costo base obligatorio e ineludible** sobre el cual se estructuran todas las obligaciones laborales del contratista. En efecto, a partir de este valor se calculan los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral (salud, pensión y riesgos

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

laborales), las contribuciones parafiscales (SENA, ICBF y cajas de compensación familiar), así como las prestaciones sociales de ley (cesantías, intereses a las cesantías, prima de servicios y vacaciones).

Adicionalmente, deben considerarse los recargos legales por trabajo nocturno, dominical y festivo, los cuales son inherentes a la prestación del servicio de vigilancia, especialmente en esquemas operativos continuos de 24 horas, como los requeridos por las entidades públicas.

En este contexto, la evolución del salario mínimo en Colombia durante los últimos años evidencia una tendencia creciente con incrementos variables, destacándose el aumento excepcional del 23% para la vigencia 2026, muy por encima de los incrementos registrados en periodos anteriores, los cuales oscilaron generalmente entre el 3,5% y el 16%.

Para su determinación, se consideran diversos factores económicos y sociales, entre los cuales se destacan:

• El Índice de Precios al Consumidor (IPC), como indicador de inflación y costo de vida

• La meta de inflación proyectada por el Banco de la República

• La productividad de la economía

• La contribución de los salarios al ingreso nacional

• El crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB)

En consecuencia, la siguiente tabla presenta la evolución del Salario Mínimo Legal Mensual Vigente en Colombia durante los últimos años, junto con su variación porcentual, constituyéndose en un insumo fundamental para el análisis de costos y la estructuración presupuestal del presente proceso de contratación.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Tabla del Salario Mínimo en Colombia (Últimos Años)

Año	Salario Mínimo Mensual	Auxilio de Transporte	Incremento
2026	$1.750.905	$249.095	23,00%
2025	$1.423.500	$200.000	9,54%
2024	$1.300.000	$162.000	12,07%
2023	$1.160.000	$140.606	16,00%
2022	$1.000.000	$117.172	9,15%
2021	$908.526	$106.454	3,50%
2020	$877.803	$102.854	6,00%
2019	$828.116	$97.032	6,00%
2018	$781.242	$88.211	5,90%
2017	$737.717	$83.140	6,54%
2016	$689.455	Por definir	7,00%
2015	$644.350	Por definir	4,60%

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TRM): es la tasa de cambio de referencia del precio diario promedio del dólar americano, el cual depende exclusivamente de la oferta y la demanda de cada uno de los agentes que realizan las operaciones. Se calcula como el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de sunegociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establece el Banco de la República mediante reglamentación general.

A partir de 1991, la Junta Directiva del Banco de la República (JDBR) facultó a la Superintendencia Bancaria, hoy Superintendencia Financiera de Colombia a calcular y certificar la TRM por medio de la Resolución Externa 15 de noviembre de 1991, siguiendo la metodología señalada por el Banco de la República. El cálculo era el promedio aritmético simple de las tasas de las operaciones de compra y venta de divisas y certificados de cambio efectuadas por bancos comerciales y corporaciones financieras en las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Cali y Medellín, y se excluían las operaciones de ventanilla y las interbancarias.

A lo largo de los años, se han realizado algunas modificaciones a la metodología de cálculo de la TRM con el objetivo de que el indicador de referencia esté acorde con el funcionamiento del mercado cambiario y en línea con los estándares internacionales.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Entre las modificaciones más importantes encontramos:

Mediante la Resolución Externa 1 de 2018 de la JDBR se establece, en el artículo 40, que *"la Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TRM) es el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establezca el Banco de la Republica mediante reglamentación general" y que además, " se deberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público"*.

Finalmente, se establece que la TRM será calculada diariamente y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con base en la información disponible y la reglamentación expedida por el Banco de la República y que *"en aquellos casos en que no se pueda calcular la TRM de acuerdo con los criterios que señale el Banco de la República, la TRM del día corresponderá a la última tasa calculada y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia."*

El comportamiento de la tasa representativa del mercado (TRM) en Colombia durante el periodo comprendido entre el 16 de julio de 2025 y el 15 de julio de 2026, presenta una **tendencia descendente** de la tasa de cambio, pasando de niveles cercanos a **$3.980 COP por dólar** al inicio del período hasta ubicarse en **$3.252,11 COP por dólar el 14 de julio de 2026**, lo que representa una apreciación del peso colombiano frente a la moneda estadounidense.

Gráfica del precio del dólar



Durante los primeros meses del período analizado se evidenció un comportamiento relativamente volátil, alcanzando valores superiores a **$4.100 COP por dólar** entre julio y agosto de 2025. Posteriormente, la tasa inició un proceso gradual de disminución con fluctuaciones propias del mercado cambiario, manteniéndose durante varios meses en un rango aproximado entre $3.650 y $3.850 COP. Aunque entre mayo y junio de 2026 se presentó un incremento temporal de la cotización, esta tendencia no se consolidó y fue seguida por una reducción sostenida que llevó la TRM a registrar uno de los niveles más bajos del período al cierre del análisis.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Desde el punto de vista económico, este comportamiento refleja un fortalecimiento relativo del peso colombiano frente al dólar, situación que puede estar asociada a factores como una mayor entrada de divisas al país, la evolución de los precios internacionales de las materias primas, decisiones de política monetaria tanto nacional como internacional y el comportamiento de los mercados financieros. Si bien la tasa de cambio mantiene una volatilidad inherente a los mercados internacionales, la tendencia observada durante el último año evidencia una disminución en el costo de la moneda extranjera.

Para el presente estudio del sector, la evolución de la TRM constituye un indicador de especial relevancia, dado que el aumento de la Tasa Representativa del Mercado (TRM) —el encarecimiento del dólar frente a la moneda local— impacta los servicios de mantenimiento de motocicletas aumentando en primer lugar el precio de las piezas y consumibles. La gran mayoría de repuestos como kits de arrastre, frenos, componentes de motor y lubricantes especializados provienen del exterior o requieren materias primas importadas, por lo que su costo de adquisición sube automáticamente al cotizarse en dólares. A esto se le suma el incremento en la logística internacional, ya que los fletes marítimos y aéreos para traer esas piezas al país se pagan en divisa extranjera.

Por otro lado, la tecnología y el equipamiento del taller también se vuelven más costosos. Las herramientas de diagnóstico electrónico, los escáners de inyección y la maquinaria especializada provienen casi en su totalidad del mercado internacional, lo que eleva tanto su compra inicial como la renovación de licencias de software y el mantenimiento de la propia infraestructura.

Finalmente, la mano de obra sufre un ajuste indirecto. Aunque el trabajo del mecánico se liquide en moneda local, el alza en la TRM alimenta la inflación general y eleva los costos operativos del taller. Para sostener el negocio frente al aumento en repuestos, herramientas y gastos fijos, el taller termina reajustando la tarifa final que le cobra al usuario por cada mantenimiento preventivo o correctivo.

5.1.3 Regulatorios

La contratación se encuentra enmarcada, en primer lugar, en las disposiciones generales que regulan la contratación estatal y en las normas que rigen la modalidad de selección definida para el proceso. De acuerdo con los documentos analizados, la Entidad verificó la posibilidad de atender la necesidad mediante Acuerdos Marco de Precios y estableció que el instrumento anteriormente existente para servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, incluyendo mano de obra y autopartes, ya no permitía generar nuevas órdenes de compra. En consecuencia, para la necesidad identificada, se determinó que la modalidad de mínima cuantía constituye el mecanismo de selección procedente, en observancia de los principios de transparencia, economía, responsabilidad, planeación y selección objetiva.

En materia sectorial, la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificada, entre otras normas, por la Ley 1383 de 2010, constituye un referente para la conservación de las condiciones de seguridad y funcionamiento de los vehículos que circulan en el territorio nacional.

Asimismo, desde el ámbito interno de la Fiscalía General de la Nación, la Resolución No. 0615 de 2020 regula aspectos relacionados con la administración del parque automotor y asigna a la dependencia competente funciones de planificación, programación y control de su funcionamiento y mantenimiento. De igual forma, la Resolución No. 1166 de 2021, relacionada con el uso, conservación, salvaguardia y control de los bienes patrimoniales y transitorios de la Entidad, establece responsabilidades asociadas con la administración y conservación del parque automotor institucional.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

La regulación aplicable también comprende las disposiciones relacionadas con seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo, salubridad y gestión ambiental. En consecuencia, el contratista deberá desarrollar las actividades de mantenimiento cumpliendo la normativa aplicable a su actividad y manteniendo vigentes los permisos, registros, autorizaciones y demás instrumentos de control que resulten exigibles.

La dimensión ambiental resulta especialmente relevante debido a los residuos generados en las actividades de mantenimiento, tales como aceites y lubricantes usados, filtros, baterías, llantas, sustancias químicas, residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, derivados de hidrocarburos, envases contaminados y otros residuos peligrosos o de manejo especial. El contratista deberá garantizar su adecuado manejo, almacenamiento, transporte, aprovechamiento o disposición final, así como conservar los soportes que acrediten la gestión realizada. En particular, para el manejo de aceite lubricante usado de origen automotriz, se exige que los talleres cuenten con el respectivo Registro de Acopiador Primario y que el transporte y disposición final se realicen mediante gestores autorizados, aportando los correspondientes registros y certificados de disposición o aprovechamiento.

Igualmente, cuando se requieran actividades de lavado o enjuague, estas deberán realizarse en instalaciones que cumplan las condiciones ambientales y sanitarias aplicables, especialmente en relación con el manejo de vertimientos y el uso eficiente del recurso hídrico. En caso de cambio de llantas, deberán observarse las condiciones relacionadas con su acopio y gestión ambiental.

Adicionalmente, los Acuerdos de Nivel de Servicio incorporados como anexo del proceso constituyen un mecanismo contractual para medir la oportunidad en la prestación del servicio y establecer descuentos cuando se presenten incumplimientos imputables al contratista. Los ANS establecen tiempos máximos para la recepción, atención, elaboración de cotizaciones y ejecución de los mantenimientos preventivos y correctivos, permitiendo a la supervisión realizar un seguimiento objetivo sobre el desempeño del proveedor.

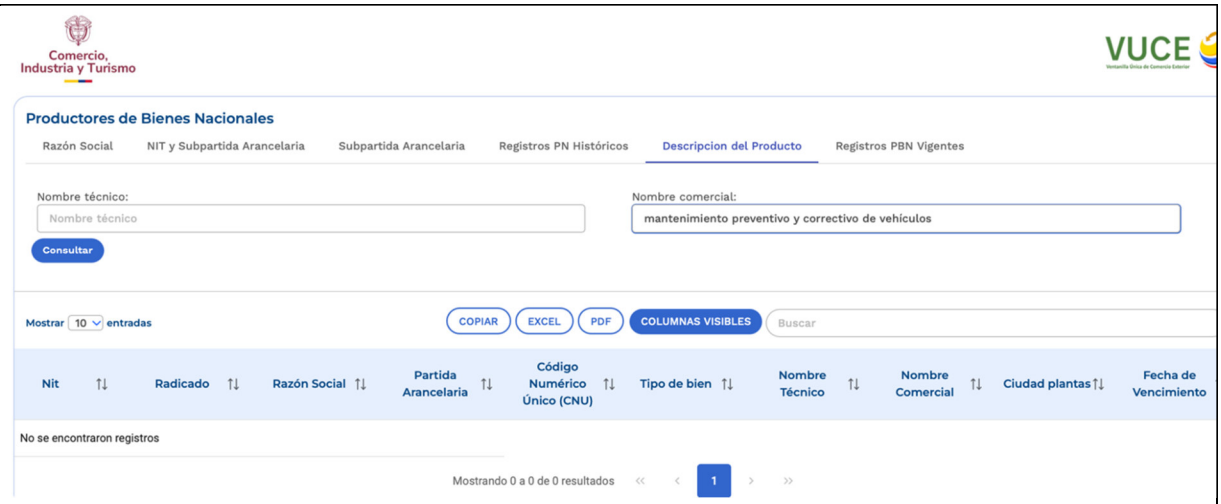
5.1.4	Otros

- **Modalidad de la contratación:** Efectuado el análisis se determinó que corresponde a la modalidad de MÍNIMA CUANTÍA de que trata la Ley 80 de 1993, modificada por la Ley 1150 de 2007, numeral 5 del artículo 2 reglamentada por el Decreto Reglamentario 1082 de 2015.

  Finalmente, se deja constancia que se efectuó la consulta en el SECOP el día 17 de julio de 2026 sobre los Acuerdos Marco de Precios vigentes y no existe uno suscrito para los bienes o servicios a adquirir de características técnicas uniformes requeridos que se establecen en los presentes estudios y documentos previos.

Productores de Bienes Nacionales: Se relaciona la consulta realizada el 28 de agosto de 2026, en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, para la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos, aplicando la noción de bienes del artículo 1 del Decreto 2680 de 2009, así:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



Una vez realizado el análisis en el presente Estudio del Sector se pudo determinar que en el presente proceso NO existen bienes nacionales.

- **Determinación de criterios por población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación, sujetos de especial protección constitucional (artículo 2.2.1.2.4.2.16 del decreto 1860 de 2021)**

De conformidad con lo establecido en la Ley 2069 de 2020, orientada a promover el emprendimiento, el crecimiento empresarial y la inclusión productiva de poblaciones vulnerables, la entidad tuvo en cuenta la información reportada por el Registro Único de Víctimas (RUV) y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Referente a las personas que han sido desplazadas de sus hogares debido a conflictos armados y de violencia y otros grupos que constituyen sujetos de especial protección constitucional el RUV registra **10.216.759** de víctimas, de las cuales **7.857.591** corresponden a sujetos de atención, es decir, víctimas que cumplen los requisitos para acceder a las medidas de atención y reparación establecidas en la ley:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

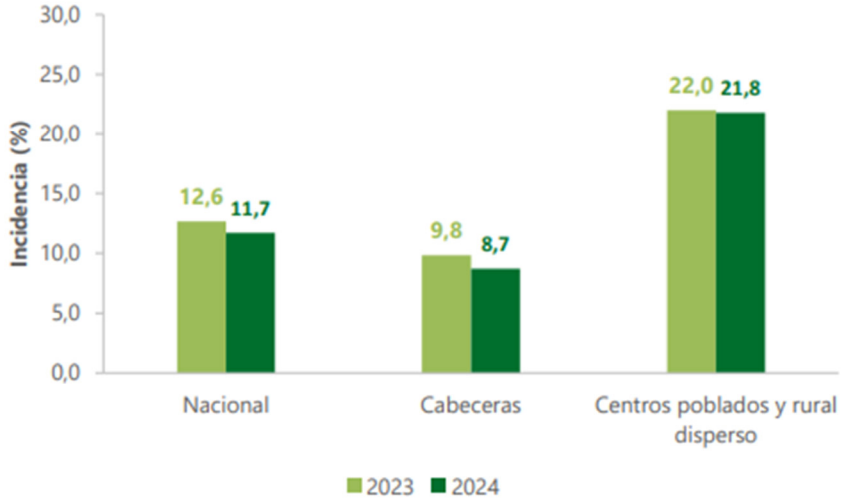
El presente formato “No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



Referente a las personas que viven en condiciones de pobreza extrema, el DANE reportó que, en el 2024, el porcentaje de personas en situación de pobreza monetaria extrema, en el total nacional, fue del 11,7%. En las cabeceras esta proporción fue del 8,7% y en los centros poblados y rural disperso fue igual a 21,8%. En 2024, la incidencia de la pobreza extrema en los centros poblados y rural disperso representaba 2,5 veces la incidencia en las cabeceras (21,8% frente a 8,7%). Las variaciones fueron estadísticamente significativas a nivel nacional y en cabeceras, tal y como se evidencia a continuación:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Incidencia de la Pobreza monetaria extrema (porcentaje)
Total nacional, cabeceras y centros poblados y rural disperso
Años 2023 a 2024



Fuente: DANE, cálculos con base en la Gran Encuesta Integrada de Hogares (2023-2024).
Nota: Cruce GEIH – RR.AA. ayudas institucionales y PILA (Ministerio de Salud).

En este sentido y en el marco del Estudio del Sector, se reconoce la importancia de promover la generación de oportunidades económicas para estas poblaciones, incentivando su vinculación a las actividades asociadas de los procesos de contratación, en concordancia con las disposiciones legales vigentes.

Sin embargo, y de acuerdo con la norma en cita, la Fiscalía General de la Nación considera no procedente incluir en el presente proceso contractual la referida disposición, ya que, teniendo en cuenta el objeto contractual, las obligaciones generales y específicas y las especificaciones técnicas requeridas, la idoneidad técnica y experiencia de los prestadores, no es posible establecer la obligación de vincular personas en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional.

Por estas razones **NO se recomienda incluir la obligación para el contratista respecto de lo establecido en el artículo No. 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1860 de 2021**

- **Criterio Diferencial habilitante para Mipymes domiciliadas en Colombia**

De conformidad con el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021 que adicionó el artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015, las Entidades Estatales independientemente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las Mipyme domiciliadas en Colombia**,** según el resultado del análisis de sector.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Con el fin de determinar la aplicación de criterios diferenciales para Mipymes, se realizó consulta en la página de Colombia Compra Eficiente – datos abiertos como información determinante para el análisis de sector, y se pudo determinar que entre el año 2024 y lo corrido del 2026, se adjudicaron 287 contratos relacionados con el presente proceso, en diferentes modalidades, suscritos con 182 proveedores, donde le 37,4% corresponden a Mipymes, tal y como se puede evidenciar a continuación:

No.	Documento Proveedor	Proveedor Adjudicado	Es Pyme
1	901167412	SERVIFRENOS GALINDEZ SAS	Si
2	11225547	ALDEMAR BRIÑEZ BARBOSA	Si
3	900149510	INVERSIONES FUTURO SEGURO S.A	No
4	900510473	INNOVA GROUP ING S.A.S	Si
5	1023904261	YURI LORENA BECERRA MARTÍNEZ	No
6	1193133349	Juan David Carvajal Osorno	No
7	1023971155	Marlin Vanessa Botero Blanco	No
8	1019055593	Klinsmann Franshua Castro López	No
9	16220935	Almacen Original Motos	No
10	59669609	EDENIA MARGARITA CADAVID ARANGO	Si
11	3131784	Leonardo Perez	No
12	1030576910	JONATHAN SAID SANDOVAL LAGOS	No
13	16510895	EDWIN ANIBAL ALVARADO CLAVIJO	No
14	900131436	GESTIONES Y SOLUCIONES TECNOLOGICAS SAS	Si
15	900569245	LUBRICENTRO SANTA ROSA SAS	Si
16	1045227462	OSMAN JAVIER ROA MELGAREJO	No
17	900092385	UNE EPM TELECOMUNICACIONES S.A	No
18	1144068136	Laura Torres	No
19	4814755	NOEL DARIO CORDOBA MOSQUERA	No
20	811010230	INVERSIONES MAX S.A.S	Si
21	901512169	COMBUSTIBLES DEL MANACACIAS S.A.S	No
22	1052389808	Eliana Araque	No
23	900358073	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR URABA GRANDE S.A.S	No
24	9013486747	SOLUCIONES CUATRO GRADOS SAS	No
25	79209854	Nestor Fabian Peñaloza Garcia	No
26	4441929	FRANCISCO JAVIER MONTES FLOREZ	No
27	1019043605	Cristhian Fabian Forero Castro	No
28	4288245	JAVIER DUVAN CIFUENTES SUAREZ	Si
29	1014183904	ANDRÉS CRISTANCHO VALERO	No

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

	30	79847335	Julio Enrique Garcia Rodriguez	No
	31	719060781	GATO MOTOS	Si
	32	901200513	CDA TECNIPLUS SAS	Si
	33	79954558	Nelson Alonso Gómez Saenz	No
	34	1001687121	MARCO ANTONIO MESA CARDONA	No
	35	4515669	YEINER MURILLO MOSQUERA	No
	36	1121943438	Cristian Leonel Galeano Garcia	No
	37	901471102	AGROAUTOMOTORA SAS	Si
	38	890805554	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE CALDAS LTDA	No
	39	1070976746	ANGIE CAROLINA CHAVES PEREZ	Si
	40	52616739	YANET VALDES SANABRIA	No
	41	17655308	GILDARDO LONDOÑO OSPINA	Si
	42	830006596	AUTOS MONGUI SAS	Si
	43	1102376513	SANDRA LORENA FLOREZ AMAYA	No
	44	1014278363	Juliana Riaño Prada	No
	45	1052397597	RUBY ALEJANDRA LOPEZ SISSA	No
	46	1037570454	Andrés Santiago Bedoya Yepes	No
	47	2951176	SAMUEL CASTRO SEDANO	No
	48	901596120	MULTISERVICIOS MONACO SAS	Si
	49	900179755	CONINTEGRAL S.A.S	Si
	50	91432383	LUIS EDUARDO VARGAS GONZALEZ	Si
	51	1085920891	ANYELA LORENA NARVAEZ YAMA	No
	52	901055208	CDA CALARCA SAS	No
	53	1030636717	MARIA CAMILA POLANIA BETANCOURT	No
	54	1098736568	Milton Andrés Galvis Gómez	Si
	55	1022422775	Daniel Felipe Vanegas Avila	No
	56	900041883	TOROGAS SAS	No
	57	899999063	UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA	No
	58	1018450831	Néstor Ricardo Campos Jiménez	No
	59	79432294	OMAR ZAMBRANO OVALLE	No
	60	80178363	Camilo Andres Ortegon Jimenez	No
	61	1012329073	EDGAR ANDRES RICO PAEZ	No
	62	1121831191	NELSON ANDRES NIETO VALENCIA	No
	63	9000815446	CDA DEL ORIENTE COLOMBIANO	No
	64	79759567	alexander perdomo vanegas	No
	65	822000897	DISTRIBUCIONES HERNANDEZ VELASQUEZ LTDA	No
	66	1069728589	Mateo Antonio Pulido Arredondo	No

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

67	900483739	IDC 21 S.A.S	Si
68	890311425	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL VALLE LIMITADA	No
69	1023923782	Karen Huertas	No
70	1022384743	Juan Pablo Rodriguez	No
71	1017230607	HAYMAR AGUALIMPIA RENTERIA	No
72	900409563	SERVICIO AUTOMOTRIZ DE ANTIOQUIA S.A.S	Si
73	74280821	DARIO ARMANDO FANDIÑO MARTINEZ	No
74	901811928	MOTORES EL AGRICULTOR TM S.A.S.	Si
75	860524654	Aseguradora Solidaria de Colombia Entidad Cooperativa.	No
76	59825847	CAT	Si
77	900211372	CDA ANDINO SAS	Si
78	900122353	CERTICAR S.A.	Si
79	179238	VICENTE RODRIGUEZ CUBIDES	Si
80	901451461	COMPAÑIA DE ASISTENCIA INTEGRAL SAS	Si
81	79158316	COMERCIALIZADORA NELMAR	Si
82	1039473003	ELIZABETH FRANCO CIRO / EL RAYO LAVADERO Y PARQUEADERO	Si
83	1075277320	Maudi Sorley Medina Orjuela	No
84	900426614	SERVIGAS SAS	Si
85	1015475692	Julieth Camila Forero Castañeda	No
86	901662887	Repuestos Automotores Linea Blanca y amarilla S.A.S	Si
87	79855602	Oscar Rodriguez Vasquez	No
88	811006026	INVERSIONES XOS SAS	No
89	71319984	Tomas Correa	No
90	2956117	Jose Ville Triana Garcia	No
91	900081626	INVERSIONES NIÑO ALVAREZ S.A.S.	No
92	1085305937	CARLOS ANDRES GOMEZ ARGOTI	No
93	65633292	KATERINE PEDROZA GODOY	Si
94	1085263884	David Esteban Caicedo Pazos	No
95	41107501	GC Repuestos	No
96	80725497	OSCAR JAVEIR ESPEJO VALERO	Si
97	37899919	Alba Liliana Gualdrón Díaz	No
98	80237195	Diego Wilches	No
99	80093310	JORGE HERNANDO MONTAÑA CARDENAS	No
100	51697743	MARTHA RIOS	Si
101	900907658	JEDAL CONSTRUCCIONES Y SUMINISTROS S.A.S	Si

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

102	1022389132	LAURA DANIELA MARTIN BELTRAN	No
103	1053843658	Daniel García Blanco	No
104	80158487	Fabian Esteban Fuentes Rodriguez	No
105	70003063	JORGE IGNACIO ORTEGA ARROYAVE	No
106	1001360022	Carlos David Herrera García	No
107	1015436411	Cristian David Valentin Ramirez	No
108	800015260	CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DEL RISARALDA S.A.S	No
109	17311813	BERTULFO DELGADILLO ROBAYO	No
110	30732944	CBM CENTRO AUTOMOTRIZ	Si
111	1015458556	Sebastián Cristóbal Adolfo Salinas Gamboa	No
112	97611481	urdaney mosquera aguilar	No
113	900011332	TECNICENTRO SANTA MARTA SAS	Si
114	800153385	BANSAT S.A	Si
115	1082858838	FABIO ERNESTO VIANA CASTAÑO	No
116	79204832	OMAR HENRY CORTES VELASQUEZ	Si
117	1095809653	Leily Johanna Candela Becerra	No
118	901193971	DIAGNOSTICENTRO AMISTAD S.A.S	Si
119	900364830	EUROMETRIC	No
120	901168195	TALLER AUTOWASH MULTISERVICIOS S.A.S	Si
121	75081809	ANDERSON FLOREZ PEÑA	No
122	900813442	RUTA 30 SOLUTIONS SAS	Si
123	43735322	francy arelis gonzalez giraldo	No
124	52707757	DIANA LORENA AGUIRRE GIRALDO	No
125	9874563	ALCIDES ROMAÑA PALOMEQUE	No
126	10543059	JOAQUIN GONZALEZ LUCUMI	Si
127	901680984	DISTRI UNIVERSAL DE AUTOPARTES S.A.S.	Si
128	901677510	TALLER JR MAQUINARIA & SOLUCIONES S.A.S	Si
129	860515236	PRECAR L.T.D.A. SAS	Si
130	35264127	DIANA ALEJANDRA ESQUIVEL PERDOMO	No
131	1020749747	carlos andres valencia tovar	No
132	1013593597	Nelfy Andrea Manrique Hernadez	No
133	900644922	ACABADOS DE OBRAS CIVILES S.A.S	Si
134	901292731	RODAMOSS SAS	Si
135	80538324	GERMAN ALIRIO MILA HERRERA	No
136	1093907590	ENDER ENRIQUE PARDO PARRA	No
137	811046428	CORPORACION AFROPROGRESO DIEGO LUIS CORDOBA	Si

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

	138	1083887649	Robinson Valderrama Suaza	No
	139	1058820456	Emmanuel Ocampo Guzmán	No
	140	900141810	COMERCIALIZADORA ANG S.A.S.	Si
	141	816005778	MAZLUV S.A	Si
	142	901952646	MERAK GROUP S.A.S	Si
	143	901797025	PRADAUTOS S.A.S	Si
	144	1003742015	Brayan David Cortes Hernandez	No
	145	900807506	E & P GROUP SAS	No
	146	11202166	Yesid Eduardo Fandiño Malaver	No
	147	900080037	DIESEL ELECTRONIC S.A.S.	Si
	148	80821134	William Alexander Peña Ocampo	No
	149	1072670588	Diego Alejandro Rodriguez Fernandez	No
	150	9014211730	FULL INYECCION ACANDI ZOMAC S.A.S.	No
	151	94327692	EDGAR FELIPE DOMINGUEZ OVIEDO	Si
	152	93405724	Yeimergustavo guzman herrera	Si
	153	1143870018	Juan Sebastian Vinasco Salinas	No
	154	1016080189	David Alfonso Gomez Ruiz	No
	155	7314137	Rodrigo Alejandro León Loya	No
	156	80578239	EDGAR YOHANI LOPEZ SANCHEZ	No
	157	479718	VICTORIA DANIELA CAMACHO OCHOA	No
	158	1112878945	OSCAR GUILLERMO CALDERON MONTOYA	No
	159	900427322	CENTRO DE DAGNOSTICO AUTOMOTOR VILLA DEL ROSARIO SAS	Si
	160	1193133348	Juan Camilo Carvajal Osorno	No
	161	53012931	Jenny Astrid Hernandez Ortiz	No
	162	817004979	INVERSAV S.A.	Si
	163	900116657	CENTRO NACIONAL DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR S.A. CENDA DIAGNOSTICENTRO	Si
	164	1013667943	Maycol Alejandro Zaraza Aguilera	No
	165	800057113	TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA	Si
	166	1032370645	Nestor Eliecer Manosalva Barrera	No
	167	16350082	cliniauto Buenaventura	No
	168	900609134	T&O IDEA EMPRESARIAL SAS	Si
	169	15339244	OSCAR ALBERTO CORREA CALLE	Si
	170	19590189	VICTOR RODOLFO GIL NUMPAQUE	Si
	171	901045279	ALUFEMA	Si
	172	800240740	TOYOCAR'S INGENIERIA AUTOMOTRIZ SAS	Si

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

173	900110012	MORARCI GROUP S.A.S	Si
174	80824703	HELLMAN ORLANDO PINILLA VASQUEZ	No
175	86061528	MIGUEL ANGEL AGUDELO GARCIA	No
176	14696530	Julián Andrés Benavides Zapata	No
177	1028012529	Cristian Camilo Benítez Sepúlveda	No
178	1098691305	ISABEL CRISTINA ARDILA PARRA	No
179	36558303	Martha Lucia Avendaño	Si
180	901337523	Integral V6 S.A.S	Si
181	1098742999	Daniel Bejarano	No
182	901730050	GRIJALBA MOTORS SAS	Si

De acuerdo con la muestra anterior **SI es pertinente dar aplicación al criterio diferencial habilitante para Mipymes del artículo 3° del Decreto 1860 de 2021 que adicionó el artículo 2.2.1.2.4.2.18. del Decreto 1082 de 2015.**

- **Incentivos para la inserción laboral de los jóvenes entre 18 y 28 años en el sector privado**

De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 2119 de 2021, las entidades estatales deben promover la vinculación laboral o contractual de jóvenes entre los 18 y 28 años en el marco de los procesos de contratación pública, para lo cual corresponde analizar las características particulares del objeto contractual y las condiciones bajo las cuales se ejecutará el contrato.

En el presente proceso, la Entidad realizó el análisis de las condiciones del mercado y de la forma de ejecución del contrato, evidenciando que la prestación del servicio se desarrolla a través de la infraestructura, organización operativa y recurso humano propio de los establecimientos de comercio habilitados para la prestación de servicios de mantenimiento de vehículos. En consecuencia, la Entidad no requiere ni determina un equipo mínimo de trabajo, perfiles académicos específicos, dedicaciones mínimas ni una estructura de personal adscrita exclusivamente a la ejecución del contrato.

Bajo estas condiciones, no resulta técnica ni jurídicamente procedente establecer una obligación contractual asociada a la vinculación de un número determinado de jóvenes, toda vez que la Entidad carece de elementos objetivos para definir perfiles, cantidades o porcentajes de vinculación que guarden relación directa con el objeto contractual y con la necesidad a satisfacer. La imposición de una condición de esta naturaleza podría afectar el principio de proporcionalidad previsto en el régimen de contratación estatal, al trasladar cargas que no se encuentran justificadas por la naturaleza del suministro requerido.

Por lo anterior, y atendiendo las características del objeto contractual, la modalidad de ejecución y las condiciones identificadas en el estudio del sector, la FGN concluye que no es procedente incorporar una condición especial de ejecución relacionada con la vinculación obligatoria de jóvenes en los términos de la Ley 2119 de 2021, sin perjuicio de que los futuros oferentes puedan implementar de manera voluntaria políticas de inclusión laboral y generación de oportunidades para esta población.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

- **Registro Único Empresarial Y Social (RUES)**

El Registro Único Empresarial y Social (RUES) constituye la gran central de información empresarial de Colombia. En este sentido, y para efectos de la elaboración del presente Estudio del Sector, se empleó como una de las fuentes de consulta para el análisis económico y el seguimiento al entorno empresarial, con el propósito de contribuir a la transparencia en los procesos de contratación.

En desarrollo de lo anterior, se verificó la información de algunas empresas que han participado en procesos similares tales como: AUTOS MONGUI SAS, MULTISERVICIOS MONACO SAS, DISTRIBUCIONES HERNANDEZ VELASQUEZ LTDA, y TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA con el fin de establecer su vigencia y determinar la existencia de eventuales multas, sanciones, inhabilidades, impedimentos o prohibiciones registradas en el respectivo registro mercantil.



AUTOS MONGUI S A S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

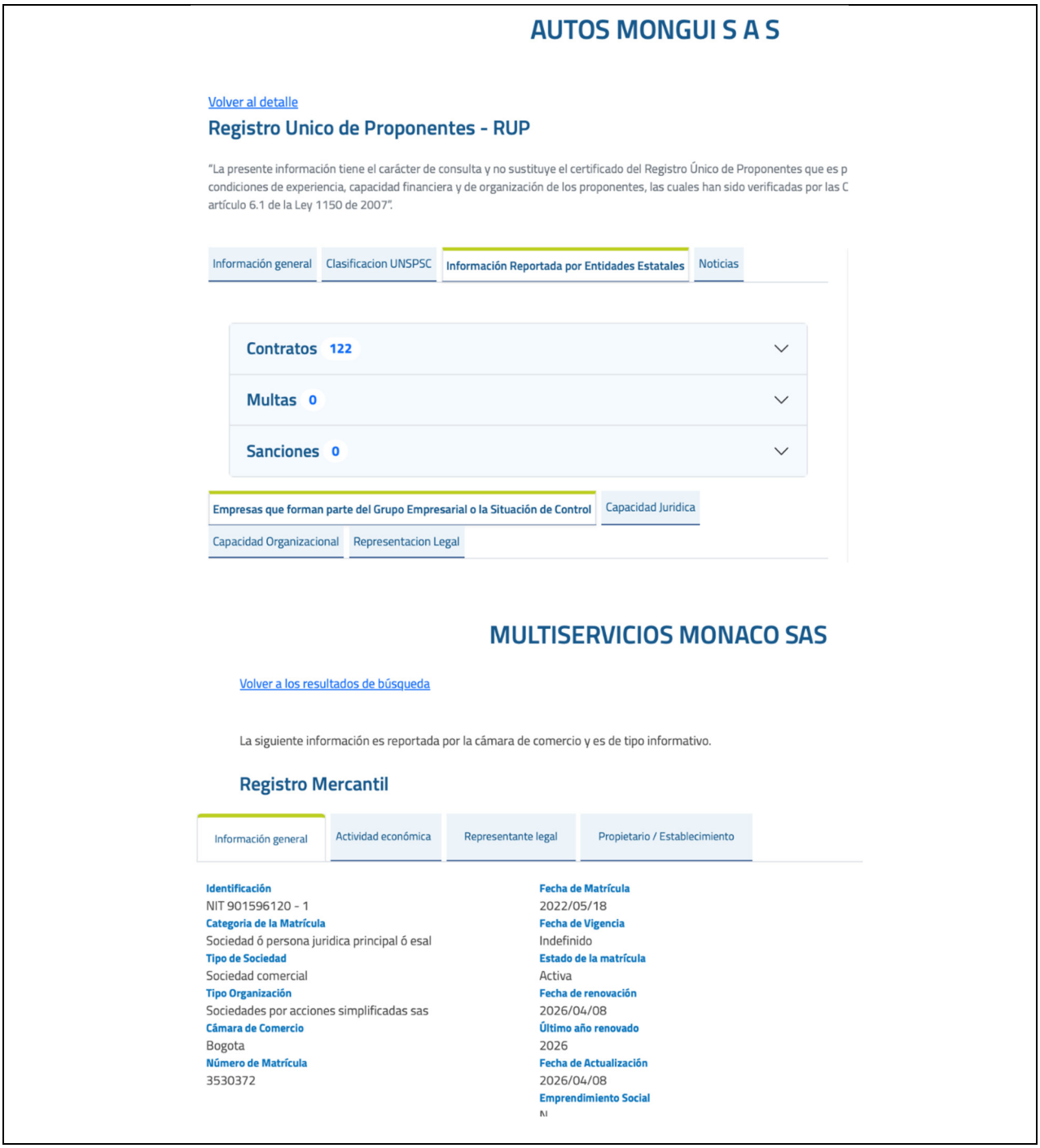
Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 830006596 - 6
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Bogota
Número de Matrícula
655941

Fecha de Matrícula
1995/07/18
Fecha de Vigencia
Indefinido
Estado de la matrícula
Activa
Fecha de renovación
2026/03/25
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/03/25
Emprendimiento Social
N

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El presente formato “No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



AUTOS MONGUI S A S

Volver al detalle

Registro Unico de Proponentes - RUP

"La presente información tiene el carácter de consulta y no sustituye el certificado del Registro Único de Proponentes que es p condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes, las cuales han sido verificadas por las C artículo 6.1 de la Ley 1150 de 2007".

Información general | Clasificacion UNSPSC | Información Reportada por Entidades Estatales | Noticias

Contratos 122

Multas 0

Sanciones 0

Empresas que forman parte del Grupo Empresarial o la Situación de Control | Capacidad Juridica | Capacidad Organizacional | Representacion Legal

MULTISERVICIOS MONACO SAS

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

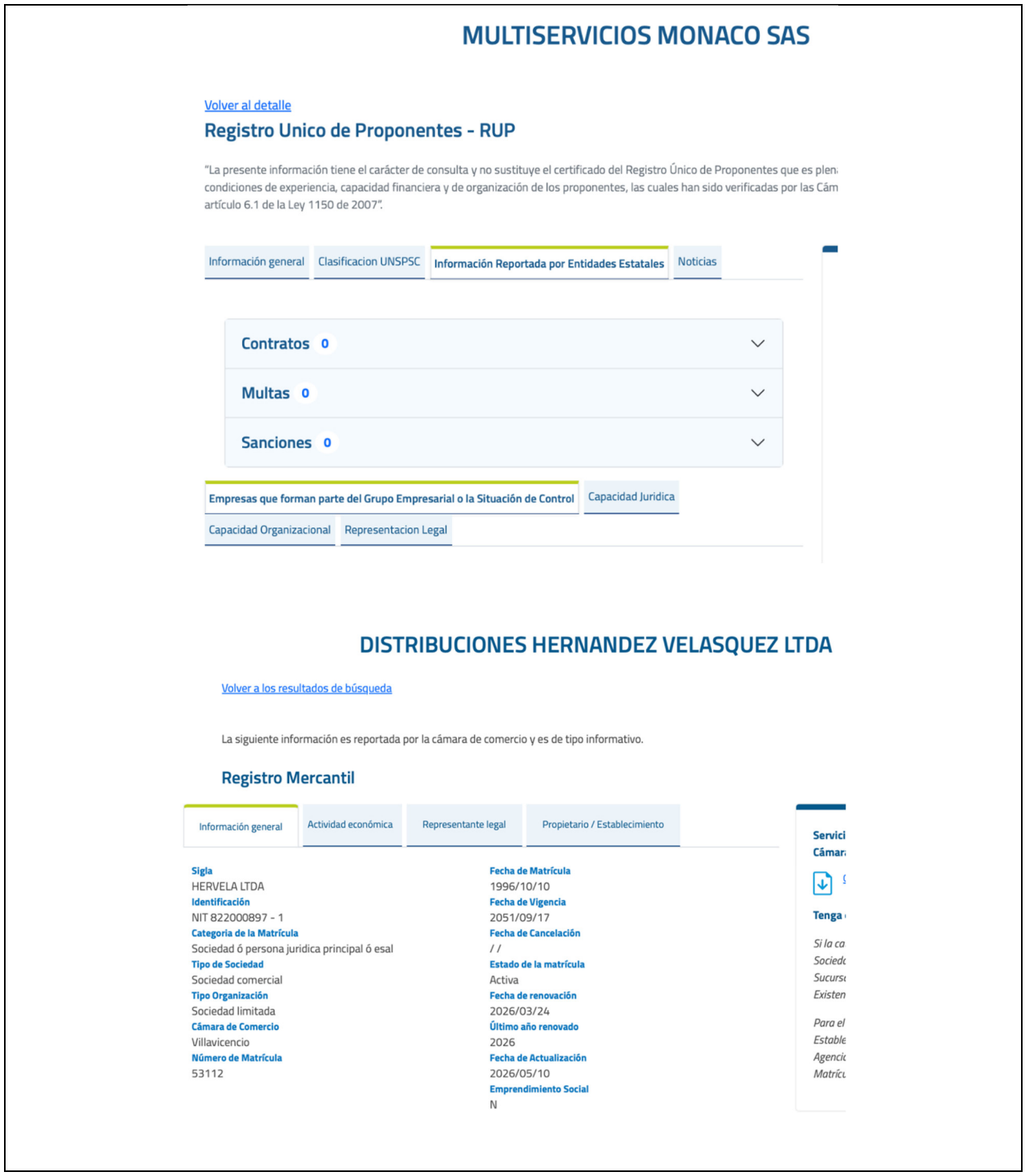
Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 901596120 - 1
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Bogota
Número de Matrícula
3530372

Fecha de Matrícula
2022/05/18
Fecha de Vigencia
Indefinido
Estado de la matrícula
Activa
Fecha de renovación
2026/04/08
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/04/08
Emprendimiento Social
N

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El presente formato “No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



MULTISERVICIOS MONACO SAS

Volver al detalle

Registro Unico de Proponentes - RUP

"La presente información tiene el carácter de consulta y no sustituye el certificado del Registro Único de Proponentes que es plen condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes, las cuales han sido verificadas por las Cám artículo 6.1 de la Ley 1150 de 2007".

Información general | Clasificacion UNSPSC | Información Reportada por Entidades Estatales | Noticias

Contratos 0

Multas 0

Sanciones 0

Empresas que forman parte del Grupo Empresarial o la Situación de Control | Capacidad Juridica | Capacidad Organizacional | Representacion Legal

DISTRIBUCIONES HERNANDEZ VELASQUEZ LTDA

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Sigla
HERVELA LTDA
Identificación
NIT 822000897 - 1
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona juridica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedad limitada
Cámara de Comercio
Villavicencio
Número de Matrícula
53112

Fecha de Matrícula
1996/10/10
Fecha de Vigencia
2051/09/17
Fecha de Cancelación
/ /
Estado de la matrícula
Activa
Fecha de renovación
2026/03/24
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/05/10
Emprendimiento Social
N

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El presente formato “No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



DISTRIBUCIONES HERNANDEZ VELASQUEZ LTDA

Volver al detalle

Registro Unico de Proponentes - RUP

"La presente información tiene el carácter de consulta y no sustituye el certificado del Registro Único de Proponentes que es plena prueba de la capacid condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes, las cuales han sido verificadas por las Cámaras de Comercio, con artículo 6.1 de la Ley 1150 de 2007".

Información general | Clasificacion UNSPSC | Información Reportada por Entidades Estatales | Noticias

Contratos 3

Multas 0

Sanciones 0

Empresas que forman parte del Grupo Empresarial o la Situación de Control | Capacidad Juridica

Capacidad Organizacional | Representacion Legal

Servicios disponibl
Cámara de Comerc

Comprar Certif

Tenga en cuenta:

Si la categoría de la
Sucursal solicite el C
Existencia y Represe

Para el caso de las F
Establecimientos de
Agencias solicite el C
Matrícula.



TECNIMOTOR REPUESTOS Y RECTIFICADORA S A S

Volver a los resultados de búsqueda

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Registro Mercantil

Información general | Actividad económica | Representante legal | Propietario / Establecimiento

Identificación
NIT 800057113 - 1
Categoria de la Matrícula
Sociedad ó persona jurídica principal ó esal
Tipo de Sociedad
Sociedad comercial
Tipo Organización
Sociedades por acciones simplificadas sas
Cámara de Comercio
Bogota
Número de Matrícula
361551

Fecha de Matrícula
1989/02/23
Fecha de Vigencia
2114/04/25
Estado de la matrícula
Activa
Fecha de renovación
2026/03/31
Último año renovado
2026
Fecha de Actualización
2026/03/31
Emprendimiento Social
N

Servic
Cámar

Tenga

Si la cc
Socied
Sucurs
Existe

Para e
Establ
Agenci
Matríc

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



De acuerdo con los resultados obtenidos, a la fecha de la consulta (28/08/2026), ninguna de las empresas mencionadas se encuentra incursa en las causales antes señaladas.

5.2	**ESTUDIO DE LA OFERTA** *(Se debe contemplar aspectos como: Quien vende el producto o servicio, cuál es la dinámica)*

¿Quiénes venden?

Este tipo de servicio es ofrecido en el mercado colombiano principalmente por empresas dedicadas al mantenimiento y reparación de motocicletas, talleres especializados en motocicletas, talleres multimarca, centros de servicio y establecimientos que cuentan con capacidad para suministrar e instalar repuestos e insumos. También pueden participar empresas que integren dentro de su operación una red de talleres o que cuenten con alianzas técnicas y comerciales que les permitan atender las diferentes marcas y tecnologías incluidas en el parque automotor.

Para atender adecuadamente el requerimiento de la Fiscalía General de la Nación, los potenciales proveedores deben contar con una capacidad que trascienda la simple reparación básica de motocicletas. Se requiere que dispongan de infraestructura adecuada, personal técnico con formación y experiencia en mantenimiento de motocicletas, herramientas especializadas, capacidad de diagnóstico, disponibilidad de repuestos e insumos y procedimientos que permitan atender las diferentes necesidades de mantenimiento preventivo y correctivo.

Se establece, además, la necesidad de contar con perfiles técnicos especializados, entre ellos un responsable o jefe de taller, técnicos con experiencia en mantenimiento de motocicletas, personal especializado en electricidad automotriz y un probador de motocicletas. Esta exigencia evidencia que el mercado objetivo está conformado por proveedores con una estructura técnica y operativa suficiente para atender integralmente las intervenciones requeridas y realizar las correspondientes verificaciones de funcionamiento.

Por tanto, el servicio puede ser ofrecido tanto por talleres multimarca independientes como por empresas especializadas que tengan acceso a redes de distribución de repuestos y a servicios técnicos especializados. La condición determinante

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

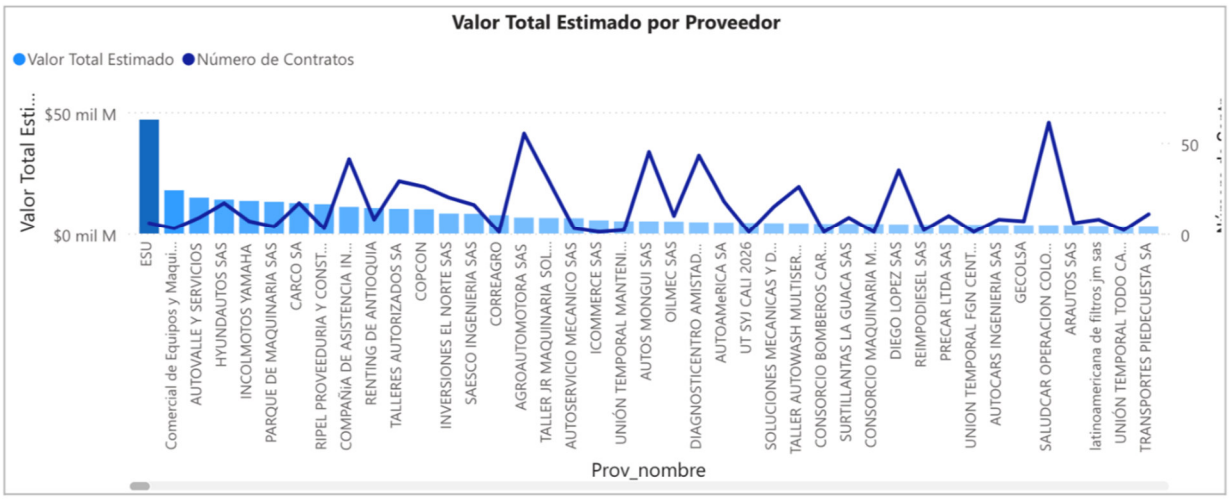
no es únicamente la comercialización de repuestos, sino la capacidad de integrar el diagnóstico, la mano de obra, los insumos, el suministro de componentes, las pruebas y la garantía dentro de una atención técnica integral.

Por otra parte, se consultaron procesos contratados con el código clasificador 781815 – Servicios de mantenimiento o reparación de vehículos, utilizado en el presente proceso de selección, en el MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO, encontrando lo siguiente:

Año	2024		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación
⊟ 7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	2988	$300.088.744.051	38,70%
⊞ 781815 - Servicios de mantenimiento y reparación de vehículos	2988	$300.088.744.051	38,70%
Total	2988	$300.088.744.051	38,70%

Año	2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
⊟ 7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	1534	$142.456.782.321	18,37%	7429	$775.450.559.733	100,00%
⊞ 781815 - Servicios de mantenimiento y reparación de vehículos	1534	$142.456.782.321	18,37%	7429	$775.450.559.733	100,00%
Total	1534	$142.456.782.321	18,37%	7429	$775.450.559.733	100,00%

Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$775,45 ...	2244	7429



- **Total de Proveedores:** Existen **2.244** proveedores participando en esta categoría, lo que indica un mercado altamente fragmentado y competitivo con múltiples actores.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

- **Volumen de Transacciones:** Se han adjudicado **7.429** contratos en total, lo que promedia aproximadamente 3.3 contratos por proveedor, aunque la distribución real es altamente asimétrica.
- **Valor Total:** La contratación suma un valor estimado parcial visible de **$775,45 2. Análisis de Concentración (Valor vs. Volumen)**

Se revela una marcada desconexión entre los proveedores que concentran el dinero y los que concentran la cantidad de trabajo operativo:

- **El caso atípico de "ESU" (Alto Valor / Bajo Volumen):** El proveedor denominado **ESU** domina absolutamente el mercado en términos monetarios. Su barra de valor estimado roza la marca de los $50 mil M (millones), siendo abismalmente superior a la del segundo proveedor. Sin embargo, el número de contratos para ESU está casi en cero. Esto indica que ESU maneja uno o unos pocos contratos de valor "mega", posiblemente grandes contratos marco o concesiones a nivel gubernamental/institucional.
- **Proveedores de Alta Frecuencia (Alto Volumen / Bajo Valor):** Proveedores como **GECOLSA** y **AGROAUTOMOTORA SAS** muestran picos muy altos en la línea de "Número de Contratos" (superando los 40 y 50 contratos respectivamente). No obstante, sus barras de valor total estimado son comparativamente bajas y se mantienen uniformes con el resto del grupo. Esto sugiere que son proveedores especializados en realizar una gran cantidad de servicios menores, rutinarios o mantenimientos correctivos de bajo costo individual.
- **El segmento intermedio:** Las empresas que siguen a ESU en valor (como *Comercial de Equipos y Maqui...*, *AUTOVALLE Y SERVICIOS*, *HYUNDAUTOS SAS*) tienen un valor de contratación respetable pero muy inferior al líder, y manejan una cantidad baja a moderada de contratos.

Se puede concluir que, aunque hay más de 2.200 talleres y empresas de mantenimiento participando, la gran mayoría del presupuesto se está yendo a un solo proveedor (ESU). El resto del mercado se pelea por contratos de menor cuantía, lo que podría significar un oligopolio en el Gasto o fragmentación en el Servicio:

El comportamiento de los datos sugiere que la entidad compradora utiliza dos modelos distintos: un modelo centralizado o consolidado para grandes rubros de mantenimiento (adjudicado a ESU), y un modelo capilar o de caja menor/contratación directa para el día a día, distribuido entre miles de pequeños talleres (como GECOLSA o los cientos que no alcanzan a figurar en el top del gráfico), lo que denota Estrategias de Contratación Mixtas.

¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios?

La dinámica comercial de este tipo de servicio se caracteriza por ser una prestación técnica desarrollada principalmente bajo demanda. La necesidad de mantenimiento se genera a partir de los programas preventivos establecidos según el kilometraje o tiempo de uso de cada motocicleta, o como consecuencia de fallas, daños o anomalías que requieren una intervención correctiva.

En el presente proceso, la dinámica inicia con la solicitud de servicio y la entrega de la motocicleta al taller. El proveedor debe realizar la recepción, identificación, inspección e inventario del vehículo y dejar constancia de sus condiciones de ingreso. Posteriormente, se desarrolla el diagnóstico técnico y se establece el alcance de las actividades requeridas, así como los repuestos, insumos y mano de obra necesarios. Con esta información se elabora una cotización que debe ser presentada a la Entidad para su revisión y aprobación.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Una vez autorizada la intervención, el contratista procede a ejecutar el mantenimiento correspondiente, realizar las pruebas de funcionamiento y entregar la motocicleta en condiciones adecuadas de operación. La factura debe corresponder a los servicios y elementos previamente autorizados y ejecutados, lo que permite mantener la trazabilidad técnica y financiera de cada intervención. El formato institucional de servicio de mantenimiento constituye el soporte para formalizar la solicitud y desarrollar las etapas de diagnóstico, cotización, autorización y ejecución.

La distribución de los repuestos se integra a esta misma cadena de servicio. Los proveedores normalmente mantienen inventarios de componentes de alta rotación y recurren a distribuidores, importadores o canales comerciales especializados para obtener repuestos específicos. En el caso de componentes que requieran importación o pruebas especializadas, los tiempos de atención pueden ser mayores, situación que debe ser sustentada técnicamente y coordinada con la 'eión contractual.

La ejecución se realizará principalmente en las instalaciones del contratista, por lo que la ubicación del taller constituye un elemento importante para garantizar la oportunidad del servicio y reducir los tiempos asociados al traslado de las motocicletas. Los talleres deberán estar ubicados dentro del perímetro definido por la Entidad en Bogotá D.C., facilitando la operación logística y el acceso a los servicios requeridos.
Esta dinámica se complementa con los Acuerdos de Nivel de Servicio, que establecen tiempos máximos para cada etapa. Para el mantenimiento preventivo se fija, como regla general, un plazo de hasta un día hábil para la recepción, atención y envío de cotización y hasta un día hábil para la intervención una vez autorizada. Para el mantenimiento correctivo se contempla un plazo de hasta dos días hábiles para la recepción, atención y envío de la cotización y hasta cinco días hábiles para la intervención, sin perjuicio de los casos especiales que requieran repuestos importados o pruebas en banco.

6. INDICADORES FINANCIEROS

N/A

7. MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO - MAE

A. CONCEPTO

El **Modelo de Abastecimiento Estratégico** desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente constituye una metodología aplicada a la gestión de compras públicas, orientada a optimizar los procesos de adquisición de bienes y servicios por parte de las entidades estatales. Este modelo integra herramientas analíticas, buenas prácticas y mecanismos de planeación, con el propósito de fortalecer la eficiencia, eficacia y transparencia en la contratación pública, así como maximizar la generación de valor por dinero en el uso de los recursos públicos**.**

De conformidad con el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) V.3.1[9], *Los beneficios de la implementación del MAE se enmarcan en los siguientes frentes:*

[9] https://www.colombiacompra.gov.co/wp-content/uploads/2026/01/MAE-3.1.pdf

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



Ilustración 1 Beneficios de implementación MAE

Para lograr estos beneficios, el MAE tiene como objetivos:

- *Profesionalizar la labor de los equipos a cargo de las compras públicas en las entidades, aportándoles prácticas de abastecimiento estratégico que les permita desarrollar una visión estratégica de compra.*
- *Promover la incorporación del uso de herramientas y buenas prácticas en los procesos de compras públicas de las entidades, con el fin de mejorar sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de valor por dinero, así como, promover una mayor participación de diversos actores*

El MAE está compuesto por 6 fases, las cuales, brindarán las bases teóricas, prácticas, y las herramientas para su implementación de forma metódica, clara y eficaz. Al finalizar cada fase, los responsables del proceso de compra pública de la entidad estatal estarán en la capacidad de implementar el modelo y obtener los beneficios, así como, de compartir el conocimiento obtenido y promover la implementación de estas iniciativas, garantizando una mayor inclusión y diversidad en la participación económica en los procesos de contratación del Estado

B. ESTRUCTURA DEL MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO

La estructura del Modelo de Abastecimiento Estratégico permite una mejor gestión del proceso de compra pública. El MAE está compuesto por cinco (5) fases secuenciales que se describen a continuación:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

El presente formato "No aplica para Contratación Directa, Prestación de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión, Acuerdo Marco de Precios, Agregación de Demanda y Compras por Grandes Superficies, toda vez que cuentan con su propio formato.



Ilustración 2 Fases secuenciales del MAE

El modelo de abastecimiento estratégico debe responder de manera metodológica y con visión estratégica a las siguientes preguntas y así se constituyen las fases y herramientas que permiten la implementación exitosa del MAE.

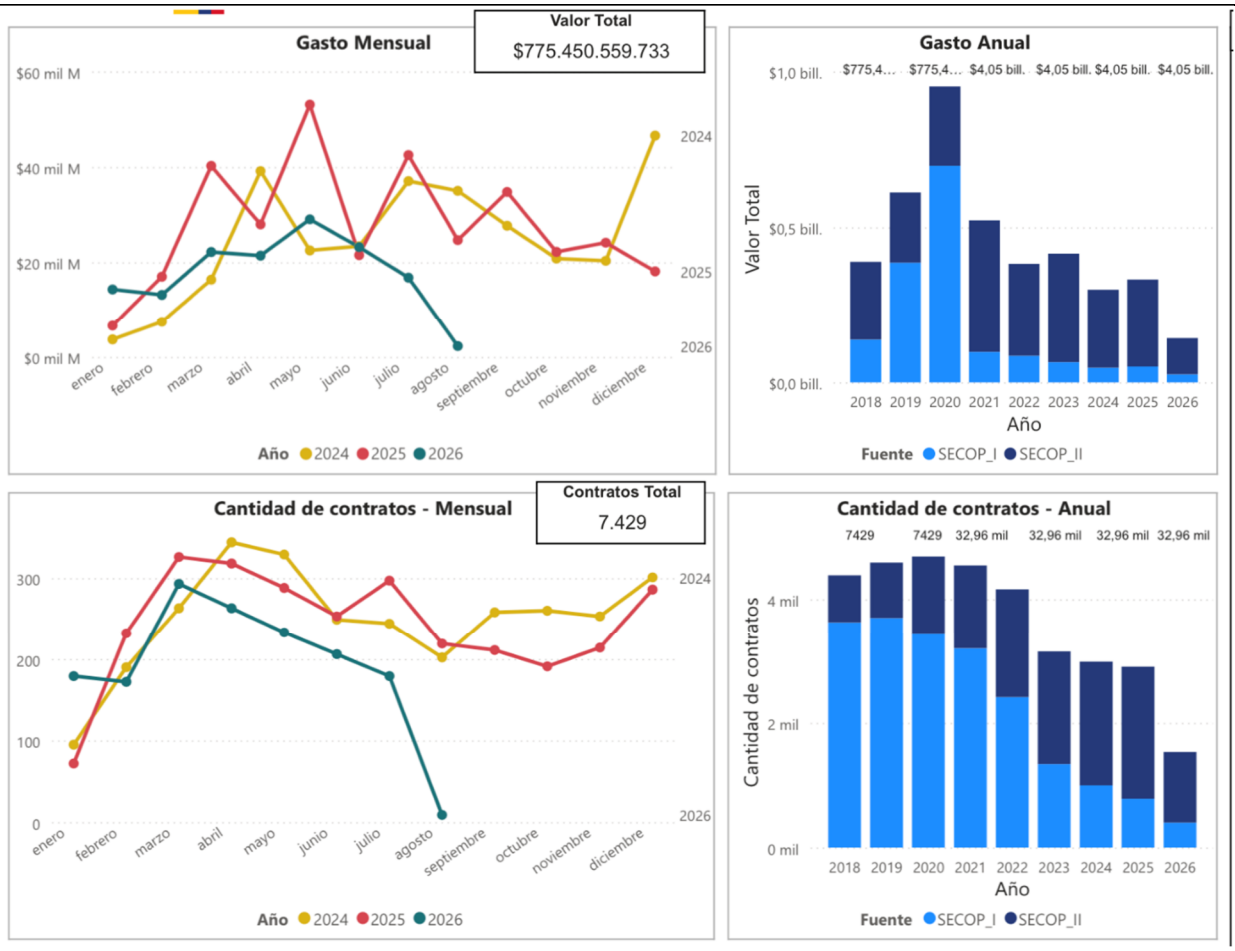
¿Qué se requiere comprar?	¿Por qué se requiere comprar?	¿A quién se va a comprar?	¿Cómo se va a comprar?
Se requiere contratar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo para la totalidad de las motocicletas multimarca que integran el parque automotor de la Fiscalía General de la Nación – Nivel Central, incluyendo el diagnóstico, la mano de obra, el suministro e instalación de repuestos nuevos y genuinos, los insumos requeridos y los demás servicios técnicos especializados que sean necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento de los automotores. La unidad de ejecución corresponde a órdenes de servicio debidamente autorizadas, por lo que cada requerimiento podrá incluir una o varias actividades de mantenimiento, según las necesidades específicas	La contratación se requiere porque la Fiscalía General de la Nación necesita garantizar la disponibilidad, seguridad, confiabilidad y adecuado funcionamiento de las motocicletas que apoyan el desarrollo de sus actividades institucionales. La Entidad no cuenta con la infraestructura, talleres, equipos, software, herramientas, inventarios de repuestos ni personal técnico especializado para ejecutar directamente estos servicios, por lo cual resulta necesario acudir al mercado para obtener una atención integral y técnicamente adecuada. La falta de mantenimiento oportuno puede incrementar el riesgo de fallas mecánicas, inmovilización de los vehículos, reducción de su vida útil y aumento de los costos de reparación.	El servicio se adquirirá a un proveedor del mercado especializado que tenga la capacidad técnica, operativa, logística y administrativa para prestar el mantenimiento preventivo y correctivo de motocicletas multimarca. El futuro contratista deberá contar con personal técnico idóneo, infraestructura adecuada, herramientas y equipos necesarios para realizar diagnósticos y reparaciones, capacidad para suministrar los repuestos e insumos requeridos y mecanismos que garanticen la calidad, oportunidad y trazabilidad de los servicios.	Se realizará mediante un proceso de contratación pública, bajo una modalidad de mínima cuantía que garantice transparencia y selección objetiva, con base en especificaciones técnicas previamente definidas, evaluación de ofertas y cumplimiento de requisitos legales, técnicos y financieros por parte de los oferentes.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

de cada motocicleta. El número de órdenes que se generen dependerá de las necesidades reales durante la ejecución contractual y estará limitado por el presupuesto disponible.	Asimismo, la ausencia de un servicio continuo podría afectar la movilidad institucional y limitar la capacidad de respuesta de las dependencias que requieren estos medios para el cumplimiento de sus funciones.	De igual forma, deberá tener la capacidad para atender las motocicletas objeto del contrato en las condiciones de ubicación, horarios y oportunidad establecidos por la Entidad, así como cumplir las obligaciones relacionadas con garantías, gestión ambiental, disposición de residuos y suministro de soportes técnicos y administrativos que permitan a la supervisión verificar la adecuada ejecución contractual.	

Con base en la información obtendida del MAE con el correspondiente **códigos UNSPSC**, y considerando el periodo comprendido **entre el año 2024 y lo corrido del año 2026**, se observa el siguiente comportamiento en la contratación pública:

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.



Al observar el comportamiento anual, resulta muy evidente que la época de mayor auge para esta contratación ocurrió alrededor del año 2020. En ese momento, se registraron los picos históricos más altos, tanto en la cantidad de dinero invertido como en el volumen de contratos firmados. Sin embargo, desde ese pico, el mercado ha venido experimentando una contracción o declive constante año tras año.

Junto con esta caída en los volúmenes, los gráficos anuales revelan una transición tecnológica muy clara en el Estado. La plataforma SECOP_I, representada en azul claro y que era la norma indiscutible hasta 2019, comenzó a perder terreno rápidamente. Para el 2024 y 2025, prácticamente desapareció, cediendo todo el protagonismo al SECOP_II, en azul oscuro, lo que refleja un proceso exitoso de modernización y digitalización en las compras públicas.

Se evidencia que el mercado tiene una estacionalidad muy marcada. Tradicionalmente, los meses de enero y febrero arrancan con baja actividad, pero la maquinaria de contratación se enciende con fuerza entre marzo y mayo. Es en este trimestre donde se firma el mayor volumen de contratos del año.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

En cuanto al dinero gastado mes a mes, el año 2025 resalta por un comportamiento bastante atípico. En mayo de ese año, la línea roja del gasto mensual se disparó dramáticamente superando la barrera de los cincuenta mil millones, un nivel de gasto que no se observó en ningún momento del 2024 ni en lo que va del 2026, sugiriendo la adjudicación de algún megaproyecto o una adición presupuestal extraordinaria en ese momento específico.

Respecto al año en curso, las líneas verdes del 2026 muestran un ritmo de contratación y gasto muy alineado con el comportamiento histórico durante el primer semestre. La caída drástica que se dibuja en las gráficas a partir del mes de agosto es completamente normal y simplemente obedece a que la vigencia 2026 no ha culminado. En su totalidad, se muestra un mercado que mueve una cifra nada despreciable de más de setecientos setenta y cinco mil millones, distribuidos en 7.429 contratos.

8. LISTA DE CHEQUEO PARA IDENTIFICAR EL RIESGO DE COLUSIÓN DE OFERENTES

(Ley 1474 de 2011-Estatuto Anticorrupción- Artículo 27. Acuerdos restrictivos de la competencia)

FACTOR ANALIZADO	ÍTEMS	ELEGIR CON UNA "X"	VALORACIÓN	VALORACIÓN PORCENTUAL
1. ¿Existen empresas que ofrecen este producto o servicio en el mercado?	Muchas	x	Bueno	100%
	Pocas		Regular	
	Ninguna		Malo	
2. ¿Los elementos requeridos en el presente proceso han sido adquiridos en la misma vigencia por parte de la Entidad a nivel nacional?	Muchas		Malo	
	Algunas		Regular	
	Ninguna	x	Bueno	100%
3. ¿Existen pocos o no existen sustitutos al bien o servicio a adquirir?	Muchas		Bueno	
	Pocas	x	Regular	50%
	Ninguna		Malo	
4. ¿Existe variación significativa en los precios totales cotizados?	Si		Malo	
	No		Bueno	
	n/a	x	Regular	50%
5. ¿Existe variación significativa en los precios totales con relación a compras idénticas de pasadas vigencias?.	Si		Malo	
	No		Bueno	
	n/a	x	Regular	50%
6. ¿La ficha técnica contiene información amplia y suficiente para que los oferentes interesados puedan elaborar su propuesta económica valorando todas las condiciones y riesgos del proceso?	Si	x	Bueno	100%
	No		Malo	
	n/a		-	
7. ¿Existen coincidencias en las cotizaciones que puedan suponer que son presentadas por la misma persona?	Si		Malo	
	No		Bueno	
	n/a	x		50%
8. Revisada(s) la(s) cotización(es) ¿es posible establecer la existencia de la(s) empresa(s) que la(s) está(n) emitiendo?	Todas		Bueno	
	Algunas		Regular	
	Ninguna	x	Malo	50%
9. ¿Las cotizaciones cuentan con logotipos, razones sociales, nit o rut, direcciones y teléfonos del cotizante?	Todas		Bueno	
	Algunas		Regular	50%
	N/A		Malo	
10. ¿En compras de artículos similares en vigencias pasadas, ¿se realizó el sondeo con las mismas empresas?	Todas		Malo	
	Algunas	x	Regular	
	Ninguna		Bueno	

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

	n/a		-	50%
			RESULTADO	65,00%
			RANGO	BUENO

8.1	**RESULTADOS DE LA LISTA DE CHEQUEO:** *(Espacio para hacer una breve descripción de los resultados obtenidos en la lista de chequeo anterior)*

El análisis consolidado de la evaluación refleja un **nivel de cumplimiento del 65%**, lo cual permite inferir que el mercado presenta condiciones favorables para la ejecución del proceso contractual, con un nivel de riesgo clasificado entre bajo y moderado.

En lo que respecta a la estructura del mercado, se identifica la participación de un número amplio de oferentes, configurando un entorno de alta competencia. Esta situación se ve respaldada por la escasa disponibilidad de bienes sustitutos, lo que confirma la naturaleza técnica del producto y su baja posibilidad de reemplazo.

Claridad técnica: La ficha técnica del proceso proporciona los insumos amplios y suficientes para que los interesados estructuren adecuadamente sus propuestas económicas.

El resultado del estudio concluye que el mercado para este proceso de contratación presenta condiciones técnicas estables y una oferta debidamente especializada. En síntesis, los precios son consistentes y el riesgo de distorsión competitiva es bajo.

En consecuencia, se establece que el mercado analizado presenta condiciones técnicas estables, con una oferta especializada, precios consistentes y un bajo nivel de riesgo en términos de distorsión competitiva.

8.2.	**CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL SECTOR** *(Desde el punto de vista estadístico y que plasme el resultado final)*

De acuerdo con el análisis realizado en el presente Estudio del Sector, se concluye que la contratación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de motocicletas multimarca de la Fiscalía General de la Nación – Nivel Central responde a una necesidad real, permanente y directamente relacionada con la continuidad de las actividades institucionales. Las motocicletas constituyen una herramienta de apoyo para el desarrollo de funciones administrativas, operativas, investigativas y misionales de la Entidad, razón por la cual su disponibilidad, seguridad y adecuado funcionamiento requieren de una atención técnica oportuna y especializada. La falta de mantenimiento o la atención tardía de las fallas puede generar inmovilización de los vehículos, mayores costos de reparación, disminución de su vida útil y, especialmente, afectar la capacidad de respuesta de las dependencias que utilizan estos medios de transporte. En este sentido, la contratación no se limita a atender reparaciones puntuales, sino que busca garantizar la conservación y disponibilidad de los automotores durante su ciclo de operación.

El análisis efectuado permite establecer que existe en Colombia un mercado desarrollado para la prestación de servicios de mantenimiento y reparación de motocicletas, conformado por talleres especializados, talleres multimarca, centros de servicio, empresas dedicadas a la reparación de vehículos y establecimientos con capacidad para suministrar e instalar repuestos e insumos. Para el caso particular de la Fiscalía General de la Nación, las condiciones técnicas requeridas demandan un nivel de capacidad superior al de una reparación básica, toda vez que el proveedor deberá integrar diagnóstico, mano de obra especializada, herramientas y equipos, suministro de repuestos, pruebas de funcionamiento, atención de garantías y mecanismos de trazabilidad. Por lo tanto, la selección del contratista deberá orientarse a identificar un proveedor que no solamente tenga presencia en el mercado, sino que demuestre capacidad técnica, operativa, logística y administrativa suficiente para atender un parque automotor de diferentes marcas, modelos y tecnologías.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

Desde la perspectiva de la oferta, se evidencia un mercado amplio y competitivo. La consulta realizada a través del Modelo de Abastecimiento Estratégico, para el código UNSPSC 781815 correspondiente a servicios de mantenimiento o reparación de vehículos, identificó 2.244 proveedores participantes y 7.429 contratos adjudicados, circunstancia que permite advertir la existencia de múltiples actores con experiencia en este tipo de actividades. No obstante, la existencia de una oferta amplia no significa que todos los proveedores puedan atender indistintamente las necesidades de la Entidad, puesto que las características multimarca del parque automotor, la necesidad de utilizar repuestos nuevos y genuinos, la disponibilidad de equipos de diagnóstico, la experiencia del personal técnico y la capacidad de responder dentro de los tiempos establecidos constituyen elementos que permiten diferenciar a los potenciales oferentes. En consecuencia, la competencia debe analizarse no únicamente desde el número de proveedores existentes, sino también desde su capacidad efectiva para prestar integralmente el servicio requerido.

El comportamiento de la contratación pública consultada también demuestra que se trata de una actividad con presencia recurrente en el mercado estatal. Si bien la información histórica evidencia que los mayores niveles de contratación se presentaron alrededor del año 2020 y que posteriormente se observa una reducción en los valores y cantidades contratadas, el mercado continúa registrando un volumen significativo de operaciones. En el periodo analizado se identifican miles de contratos relacionados con mantenimiento y reparación de vehículos, lo que permite concluir que existe experiencia suficiente en el mercado para atender necesidades similares a las planteadas por la Fiscalía General de la Nación. Adicionalmente, los procesos históricos identificados de otras entidades estatales, aunque no fueron considerados directamente por sus diferencias técnicas, confirman que las entidades públicas recurren de manera habitual a proveedores especializados para atender el mantenimiento de motocicletas y vehículos de sus parques automotores.

En el caso específico de la Fiscalía General de la Nación, el antecedente contractual identificado en el proceso FGN-NC-IPSE-0048-2024 resulta particularmente relevante, toda vez que tuvo por objeto el mantenimiento preventivo y correctivo, con suministro de repuestos nuevos y genuinos, de los vehículos y motocicletas que integran el parque automotor del Nivel Central, incluyendo un grupo específico destinado a motos. Este antecedente constituye una referencia directa de la forma en que la Entidad ha atendido históricamente esta necesidad y permite reconocer que el mantenimiento del parque automotor requiere un esquema contractual flexible que pueda responder a las condiciones reales de los vehículos durante la ejecución. A su vez, los procesos identificados en otras entidades, como la Fuerza Aeroespacial Colombiana, el Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores y la Armada Nacional, evidencian la existencia de proveedores que han prestado servicios relacionados con mantenimiento de motocicletas y vehículos dentro del sector público.

Desde el punto de vista técnico, el estudio permite concluir que el servicio requerido ha evolucionado de manera importante. Las motocicletas actuales incorporan sistemas de inyección electrónica, sensores, unidades de control, componentes eléctricos y electrónicos y sistemas de seguridad que hacen necesario complementar la mecánica tradicional con herramientas de diagnóstico y personal capacitado. Por esta razón, la capacidad del futuro contratista debe comprender no solamente la ejecución de actividades mecánicas, sino también la identificación adecuada de las causas de las fallas, el uso de equipos especializados, la realización de pruebas de funcionamiento y, cuando sea necesario, pruebas especializadas o en banco. Esta situación resulta especialmente importante para una flota multimarca, en la medida en que las diferencias entre fabricantes, modelos y tecnologías requieren conocimientos y herramientas que permitan atender apropiadamente cada vehículo.

La estructura de prestación definida para el proceso resulta igualmente consistente con las características del mercado. El servicio se desarrollará bajo un esquema de atención por demanda y mediante órdenes de servicio previamente

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

autorizadas, de manera que cada intervención pueda responder a las condiciones particulares de cada motocicleta. Este mecanismo permite que la Entidad no se encuentre obligada a contratar una cantidad fija de mantenimientos que podría no corresponder a las necesidades efectivamente presentadas, sino que pueda utilizar los recursos disponibles de acuerdo con los requerimientos reales que surjan durante la ejecución contractual. La metodología contempla la recepción e identificación de la motocicleta, inspección, diagnóstico, elaboración de la cotización, autorización de la Entidad, ejecución del mantenimiento, realización de pruebas y entrega del vehículo, garantizando así una adecuada trazabilidad técnica y financiera de cada intervención.

En materia de repuestos, el estudio evidencia que estos constituyen uno de los componentes determinantes tanto desde el punto de vista técnico como económico. El requerimiento de repuestos nuevos y genuinos busca preservar las condiciones de seguridad, confiabilidad y funcionamiento de las motocicletas, al tiempo que permite respaldar las reparaciones realizadas mediante las garantías establecidas. El mercado, a su vez, combina inventarios disponibles de componentes de alta rotación con el abastecimiento a través de distribuidores, importadores y canales especializados para aquellos elementos de menor disponibilidad. Esta dinámica puede generar diferencias en los tiempos de atención, particularmente cuando se requieren componentes importados o pruebas especializadas, razón por la cual el esquema contractual contempla mecanismos para gestionar técnicamente estas situaciones y mantener el seguimiento por parte de la supervisión.

En cuanto al entorno económico, se observa que el mercado se desarrolla dentro de una actividad con demanda recurrente, derivada no solamente del crecimiento del parque motociclista, sino de la necesidad permanente de conservar los vehículos durante toda su vida útil. El incremento registrado en la comercialización de motocicletas durante 2025 fortalece la perspectiva de crecimiento de las actividades de posventa, mantenimiento y reparación. A ello se suma que la cadena relacionada con vehículos, motocicletas, partes, piezas y accesorios tiene una participación significativa dentro de la actividad comercial del país. En consecuencia, existen condiciones económicas que permiten identificar este servicio como una actividad consolidada, con demanda permanente y con una oferta diversificada.

No obstante, el comportamiento de los precios del servicio está sujeto a diferentes variables que deben ser consideradas en la estructuración económica del proceso. El IPC incide sobre los costos generales de operación, mientras que el salario mínimo tiene una incidencia particularmente importante sobre el componente de mano de obra, dado que el mantenimiento de motocicletas es una actividad que requiere personal técnico especializado. De igual manera, la tasa de cambio puede afectar el precio de los repuestos, herramientas y equipos de diagnóstico que dependen de mercados internacionales. Por ello, ninguna de estas variables, considerada individualmente, permite determinar el costo específico de una intervención; su utilidad radica principalmente en explicar el comportamiento general de los costos del sector y complementar el análisis de los precios históricos y demás referencias utilizadas por la Entidad.

En este sentido, resulta pertinente destacar que el estudio de mercado se realizó inicialmente mediante una solicitud de información a proveedores a través del SECOP II, dirigida a un mercado potencial identificado de 500 empresas. Sin embargo, durante el periodo establecido para la recepción de información no se obtuvieron cotizaciones, razón por la cual la Entidad acudió al análisis de precios históricos como fuente para la determinación de los valores de referencia. Esta circunstancia no significa que exista ausencia de oferta en el mercado, pues el análisis sectorial demuestra precisamente lo contrario; la falta de respuesta al sondeo constituye una particularidad del mecanismo de consulta utilizado para este proceso y justifica la utilización de fuentes alternativas de información, especialmente los antecedentes contractuales de la propia Entidad y la información disponible en el SECOP.

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

La utilización de antecedentes contractuales resulta razonable considerando la naturaleza del servicio requerido, siempre que las referencias sean analizadas teniendo en cuenta las diferencias en marcas, modelos, cantidades, alcance técnico, condiciones de ejecución, ubicación, vigencia y comportamiento de los costos. El propio estudio reconoce que los precios específicos de mantenimiento pueden variar en función de la intervención requerida, la disponibilidad de repuestos, la complejidad técnica, los costos laborales, la inflación y la tasa de cambio. Por ello, la información histórica debe entenderse como un referente del comportamiento del mercado y no como un valor invariable, permitiendo que la estructuración económica responda a las condiciones actuales y a las particularidades del parque automotor objeto de la contratación.

Resultado del análisis de costos históricos:

a) Para establecer los valores hora hombre (HH) se tomaron los valores históricos del Estudio del Sector del proceso FGN-NC-IPSE-0048-2024, realizando la indexación de los mismos. La indexación corresponde a tomar el valor mensual del salario mínimo de los últimos cuatro años y promediarlos para establecer el porcentaje de aumento.

AÑO	VALOR MENSUAL	INCREMENTO VARIACION %
2026	$ 1.750.905,00	23%
2025	$ 1.423.500,00	9,50%
2024	$ 1.300.000,00	12,07%
2023	$ 1.160.000,00	16,00%
promedio indexación		15,14%

MANO DE OBRA MOTOS		
FGN-NC-IPSE-0048-2024		VALOR INDEXADO SM
VALOR HORA HOMBRE	$ 124.173	$ 142.975,90
IVA	$ 23.593	$ 27.165,42
VALOR TOTAL HORA HOMBRE	$ 147.766	$ 170.141,32

DESCRIPCION			
ITEM	MARCA	UNIDAD DE MEDIDA	HH
1	MULTIMARCA MOTOS	HH	1

VALOR FINAL SELECCIONADO		
VALOR HH ANTES DE IVA	IVA UNITARIO	VALOR TOTAL HH INCLUIDO IVA
142.975,90	27.165,00	170.141,00

b) Para establecer los descuentos en porcentaje hora hombre (% HH) se tomaron los porcentajes del resultado del Estudio del Sector del proceso histórico FGN-NC-IPSE-0048-2024

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

NECESIDAD ITEM	NECESIDAD MARCA	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA REPÚESTOS SOBRE LISTADO OFICIAL DE PRECIOS 2024	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA HH SOBRE LISTADO OFICIAL DE PRECIOS DEL TEMPARIO 2024	TOTAL DE LA SUMATORIA DE DESCUENTOS EN PORCENTAJE (%) POR MARCA
GRUPO I - TOYOTA				
1	TOYOTA	10,96	23,5	34,46
GRUPO II - CHEVROLET				
1	CHEVROLET	15,32	24,24	39,56
GRUPO III - MULTIMARCA - VEHICULOS				
1	MULTIMARCA VEHICULOS	9,34	31,5	40,87
GRUPO IV - SUZUKI				
1	SUZUKI	15,83	2,79	18,62
GRUPO V - MULTIMARCA MOTOS				
1	MULTIMARCA MOTOS	8,8	14,50	23,30

c) Para establecer el porcentaje de descuentos por marca para los repuestos, se tomaron los porcentajes del resultado del Estudio del Sector del proceso histórico FGN-NC-IPSE-0048-2024.

NECESIDAD ITEM	NECESIDAD MARCA	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA REPÚESTOS SOBRE LISTADO OFICIAL DE PRECIOS 2024	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA HH SOBRE LISTADO OFICIAL DE PRECIOS DEL TEMPARIO 2024	TOTAL DE LA SUMATORIA DE DESCUENTOS EN PORCENTAJE (%) POR MARCA
GRUPO I - TOYOTA				
1	TOYOTA	10,96	23,5	34,46
GRUPO II - CHEVROLET				
1	CHEVROLET	15,32	24,24	39,56
GRUPO III - MULTIMARCA - VEHICULOS				
1	MULTIMARCA VEHICULOS	9,34	31,5	40,87
GRUPO IV - SUZUKI				
1	SUZUKI	15,83	2,79	18,62
GRUPO V - MULTIMARCA MOTOS				
1	MULTIMARCA MOTOS	8,8	14,50	23,30

d) Los valores de los respuestos corresponden a los valores indexados del proceso de selección FGN-NC-0327-2024. Para establecer el valor de los repuestos se tomarán como único referente la lista de los repuestos que la Fiscalía General de la Nación publique con la Invitación Pública y se aplicará el mayor descuento ofertado, así las cosas, para el proceso de selección por Mínima Cuantía, la respectiva oferta económica estará en

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

función del mayor porcentaje de descuento ofrecido sobre el precio de cada uno de los repuestos y del valor hora hombre (HH), que al final dará como resultado el precio más bajo en los repuestos suministrados y en el valor hora hombre (HH).

e) Los siguientes son los porcentajes de descuento establecidos para el proceso:

NECESIDAD MARCA	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA REPUESTOS SOBRE LISTADO	DESCUENTO EN PORCENTAJE (%) PARA HH SOBRE LISTADO OFICIAL	TOTAL DE LA SUMATORIA DE DESCUENTOS EN PORCENTAJE (%)
MULTIMARCA MOTOS	8,8	14,5	23,3

El presupuesto será por un valor total de **DOCE MILLONES DE PESOS MCTE ($12.000.000) incluido IVA, impuestos, costos directos e indirectos, tasas y contribuciones a que haya lugar.**

En términos generales, el estudio permite establecer que la necesidad de la Fiscalía General de la Nación puede ser atendida por el mercado, siempre que el proceso de selección se estructure alrededor de las condiciones técnicas efectivamente requeridas y se garantice que los potenciales oferentes cuenten con la capacidad necesaria para atender integralmente las motocicletas multimarca. El mercado ofrece diferentes alternativas de proveedores, pero la naturaleza del servicio hace necesario privilegiar la capacidad real de respuesta, la experiencia, la infraestructura, el personal especializado, la disponibilidad de repuestos y la capacidad de diagnóstico, por encima de una consideración exclusivamente cuantitativa del número de empresas existentes.

Finalmente, a partir del conjunto de información técnica, económica, regulatoria, histórica y de oferta analizada, se considera que existen condiciones suficientes para continuar con la estructuración del proceso de contratación, bajo un esquema que permita atender de manera flexible y controlada las necesidades que se presenten durante la ejecución. La contratación por demanda, mediante órdenes de servicio previamente diagnosticadas y autorizadas, resulta coherente con la naturaleza variable del mantenimiento de motocicletas y permite administrar los recursos públicos de acuerdo con las necesidades reales del parque automotor. A su vez, la exigencia de repuestos nuevos y genuinos, garantías, pruebas de funcionamiento, trazabilidad de las intervenciones, cumplimiento de los tiempos establecidos y adecuada gestión de residuos permite establecer condiciones orientadas a proteger los intereses de la Entidad y asegurar que los recursos destinados al mantenimiento se traduzcan efectivamente en disponibilidad, seguridad y conservación de los vehículos.

En consecuencia, el Estudio del Sector evidencia la existencia de un mercado activo, diversificado y con capacidad técnica para atender la necesidad identificada por la Fiscalía General de la Nación. Si bien existen factores económicos que pueden generar variaciones en los costos del servicio, particularmente los relacionados con mano de obra, inflación, repuestos, disponibilidad de componentes y tasa de cambio, estos elementos pueden ser gestionados mediante una adecuada estructuración técnica y económica del proceso y mediante el control individual de las órdenes de servicio. En este escenario, la contratación propuesta se encuentra alineada con las condiciones observadas en el mercado y responde a una necesidad institucional concreta, siendo fundamental que durante la ejecución se mantengan mecanismos de supervisión y autorización que permitan verificar que cada intervención sea técnicamente necesaria, económicamente razonable, oportunamente ejecutada y debidamente soportada. De esta manera, se busca no solo atender las fallas que puedan presentarse, sino desarrollar una gestión preventiva que contribuya a prolongar la vida útil de las motocicletas, reducir su tiempo de inmovilización, preservar los bienes públicos y, principalmente, garantizar

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.

que estos vehículos continúen prestando el apoyo requerido para el cumplimiento de las funciones de la Fiscalía General de la Nación.

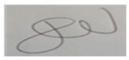
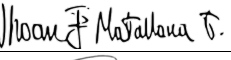
9.	**FUENTES DE INFORMACIÓN** *(Listar las fuentes oficiales de las cuales se hizo uso para al Estudio del sector)*

- Formato de Solicitud de Elaboración de Estudio del Sector.
- Colombia Compra Eficiente
- DANE
- Banco de la República
- RUES
- Diario La República
- Cámara de Comercio de Bogotá
- Andi
- Motocontrol. Com
- Bexho – Servicio Técnico Especializado
- Mincit
- Modelo de Abastecimiento Estratégico -MAE
- Datos abiertos – www.datos.gov.co

EL VALOR DEL ESTUDIO DEL SECTOR ES	**$12.000.000**

DOCE MILLONES DE PESOS M/CTE INCLUIDO IVA, TODOS LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS, IMPUESTOS TASAS Y CONTRIBUCIONES A QUE HAYA LUGAR

EL CUAL SERVIRÁ COMO PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROCESO

Elaboró	Andrea Carrero Burbano Equipo Estudio del Sector Subdirección Nacional de Gestión Contractual	01/09/2026	
Revisó y aprobó	Gustavo Adolfo Palacio Olarte Coordinador Equipo Estudio del Sector Subdirección Nacional de Gestión Contractual	01/09/2026	
Revisó y Aprobó Estructurador Técnico	Jhoan Estiven Matallana Torres Jefe Departamento de Transportes	09/09/2026	
Revisó y Aprobó – Estructurador Jurídico	Yinneth Daniela Pérez Pérez Contratista Subdirección Nacional de Gestión Contractual	07/09/2026	
Revisó y Aprobó – Estructurador Financiero	Diana Paola Guerrero Molina Profesional Subdirección Financiera	09/09/2026	

Este documento es copia del original que reposa en la Intranet. Su impresión o descarga se considera una Copia No Controlada.