



ANÁLISIS DEL SECTOR

1. ASPECTOS INICIALES

DEPENDENCIA	SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA
TIPO DE CONTRATO	COMPRAVENTA
OBJETO	ADQUISICIÓN DE DOS (2) VEHÍCULOS AUTOMOTORES CON ADECUACIONES ESPECIALES PARA EL FORTALECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR DE LA CPMS SANTA MARTA, DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PPL Y AL CUMPLIMIENTO DE LA MISIÓN INSTITUCIONAL DEL INPEC.
MARCO DE EJECUCIÓN	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO CI-013-2026
MODALIDAD DE SELECCIÓN	SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA ELECTRÓNICA
FECHA DE ELABORACIÓN	SEPTIEMBRE DE 2026

El presente documento se estructura conforme a las disposiciones previstas en el Decreto 1082 de 2015 y en la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, con el propósito de analizar las condiciones del sector relacionado con los bienes que se pretenden adquirir y contar con información suficiente para la adecuada estructuración del proceso de contratación. Este enfoque corresponde al utilizado en el análisis sectorial que venía adelantando la Entidad, fundamentado en el deber de conocer el sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos.

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, durante la etapa de planeación las entidades estatales deben realizar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación, considerando las condiciones que puedan incidir en la adquisición de los bienes y en la participación de los diferentes agentes del mercado.

En atención a lo anterior, la Secretaría de Seguridad y Convivencia Ciudadana del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta adelanta el presente análisis con el fin de identificar las características del mercado relacionado con la adquisición de vehículos automotores, las condiciones de oferta y demanda, los agentes que participan en su fabricación, importación, comercialización, distribución y adecuación, así como los aspectos económicos, técnicos, financieros y jurídicos que puedan incidir en la estructuración del proceso.

El análisis comprende específicamente el mercado asociado al suministro de dos (2) vehículos nuevos de características diferenciadas, correspondientes a una (1) camioneta tipo Duster o de superior denominación comercial y una (1) camioneta tipo Van/Panel, ambas con las adecuaciones técnicas, funcionales, de seguridad y de identificación institucional requeridas por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC para el desarrollo de sus funciones.

La adquisición se enmarca dentro de las acciones de fortalecimiento institucional y operativo dirigidas a mejorar las capacidades de movilidad, seguridad, custodia y transporte de población privada de la libertad de la Cárcel y Penitenciaría de Mediana Seguridad de Santa Marta – CPMS Santa Marta. En ese contexto, y en virtud del Convenio Interadministrativo No. CI-013-2026, suscrito entre el Distrito de Santa Marta y el INPEC, se contempló el fortalecimiento del parque automotor para el transporte de PPL y el cumplimiento de la misión institucional mediante la adquisición de dos vehículos.





El convenio constituye uno de los instrumentos de articulación institucional y presupuestal mediante los cuales se materializan las acciones encaminadas al fortalecimiento de las condiciones operativas, administrativas, logísticas y funcionales de la CPMS Santa Marta; sin perjuicio de las competencias y responsabilidades que corresponden a las entidades involucradas en materia de atención, custodia, vigilancia y sostenimiento de la población privada de la libertad.

Asimismo, corresponde al Distrito de Santa Marta adelantar los estudios de mercado, análisis del sector y demás actuaciones precontractuales requeridas para la adquisición de los bienes previstos, mientras que el INPEC suministra las especificaciones técnicas, funcionales y de calidad que deberán cumplir los bienes objeto de adquisición.

En consecuencia, el presente documento busca establecer las condiciones generales y particulares del sector automotor aplicables a la adquisición proyectada, identificar las variables que pueden afectar la disponibilidad, precios, tiempos de entrega y condiciones de comercialización de los vehículos, así como proporcionar elementos técnicos y económicos que permitan sustentar adecuadamente la estructuración del proceso contractual.

2.1. IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

El adecuado funcionamiento del sistema penitenciario y carcelario requiere disponer de capacidades operativas, logísticas y de seguridad suficientes para garantizar el traslado, custodia y atención de las personas privadas de la libertad, especialmente cuando se trata de población sindicada cuya movilización debe efectuarse bajo condiciones que permitan preservar la seguridad de los internos, del personal de custodia y vigilancia y de la comunidad en general.

En el Distrito de Santa Marta se ha identificado la necesidad de fortalecer las condiciones institucionales requeridas para la atención de la población privada de la libertad que se encuentra en centros de detención transitoria y estaciones de Policía, así como para apoyar su recepción progresiva en la Cárcel y Penitenciaría de Mediana Seguridad de Santa Marta – CPMS Santa Marta. En este contexto se ha previsto la atención de aproximadamente trescientas sesenta (360) personas en calidad de sindicadas, sujeta a la capacidad locativa y operativa del establecimiento y a las condiciones de seguridad correspondientes.

Esta situación genera requerimientos adicionales en materia de movilidad, traslado, custodia y capacidad logística, los cuales deben ser atendidos mediante medios adecuados a las particularidades propias de la operación penitenciaria. Lo anterior cobra especial relevancia teniendo en cuenta que dentro de las funciones del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC se encuentran la vigilancia, custodia, atención y tratamiento de las personas privadas de la libertad, en el marco de la protección de sus derechos humanos.

Adicionalmente, el artículo 17 de la Ley 65 de 1993 contempla responsabilidades de las entidades territoriales relacionadas con el sostenimiento de las personas detenidas preventivamente y permite destinar recursos, entre otros conceptos, a remisiones, materiales, suministros, compra de equipos y demás servicios necesarios para el adecuado funcionamiento de los centros de reclusión. Asimismo, la normativa permite la celebración de convenios de integración de servicios orientados al mejoramiento y sostenimiento del sistema penitenciario y carcelario.

En desarrollo de estas necesidades institucionales y en virtud del Convenio Interadministrativo No. CI-013-2026, suscrito entre el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC, se contempló el fortalecimiento de las capacidades operativas, administrativas, logísticas y funcionales de la CPMS Santa Marta. Dentro de las acciones definidas se encuentra expresamente el fortalecimiento del parque automotor para el transporte de población privada de la libertad y el cumplimiento de la misión institucional mediante la adquisición de dos (2) vehículos.





En consecuencia, la necesidad que pretende atender la Entidad consiste en fortalecer la capacidad de movilidad y transporte institucional de la CPMS Santa Marta mediante la adquisición de dos (2) vehículos nuevos, debidamente acondicionados conforme a las especificaciones técnicas, funcionales y de seguridad definidas por el INPEC, que permitan apoyar el traslado de población privada de la libertad y las actividades inherentes al cumplimiento de la misión penitenciaria.

2.3. CODIFICACIÓN UNSPSC

De conformidad con el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas – UNSPSC, adoptado para los procesos de contratación pública y atendiendo a la naturaleza y características técnicas de los bienes que se pretenden adquirir, se identificaron los códigos que guardan correspondencia con los dos (2) vehículos requeridos para el fortalecimiento del parque automotor de la Cárcel y Penitenciaría de Mediana Seguridad de Santa Marta – CPMS Santa Marta.

La necesidad comprende vehículos pertenecientes al segmento de vehículos automotores de pasajeros, pero con configuraciones diferenciadas: por una parte, una camioneta de características correspondientes al segmento de vehículos utilitarios deportivos y, por otra, un vehículo tipo Van/Panel destinado al transporte de población privada de la libertad, ambos con las adecuaciones técnicas, de seguridad, comunicación e identificación institucional definidas por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC.

De acuerdo con lo anterior, la clasificación aplicable es la siguiente:

Código UNSPSC	Segmento	Familia	Clase	Producto	Aplicación
25101507	Vehículos comerciales, militares y particulares, accesorios y componentes	Vehículos de motor	Vehículos de pasajeros	Camiones ligeros o vehículos utilitarios deportivos	Camioneta tipo Duster/SUV o equivalente
25101505	Vehículos comerciales, militares y particulares, accesorios y componentes	Vehículos de motor	Vehículos de pasajeros	Minivans o vans	Camioneta tipo Van/Panel
25101900	Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes	Vehículos de motor	Vehículos especializados o de recreo	Vehículos especializados o de recreo	Asociado a los vehículos con adecuaciones especiales requeridas para el cumplimiento de funciones institucionales y transporte de PPL

3. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

El sector objeto de análisis corresponde al sector automotor colombiano, específicamente a los segmentos relacionados con la fabricación, ensamblaje, importación, comercialización y distribución de vehículos automotores nuevos de pasajeros y vehículos utilitarios, así como a las actividades complementarias de adecuación, transformación, instalación de equipos especiales, mantenimiento y servicio posventa requeridas para su utilización institucional.

A diferencia de otros procesos de adquisición de vehículos convencionales, la necesidad objeto del presente análisis comprende el suministro de dos (2) vehículos de características diferentes, correspondientes a una (1) camioneta tipo Duster o de superior denominación comercial y una (1) camioneta tipo Van/Panel, que deberán ser entregadas con las





adecuaciones técnicas, funcionales, de seguridad, comunicación e identificación institucional definidas por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario – INPEC.

Por consiguiente, el mercado relevante no se limita exclusivamente a la comercialización de vehículos nuevos disponibles en concesionarios, sino que comprende una cadena de suministro más amplia en la que intervienen fabricantes, ensambladores, importadores, representantes de marca, concesionarios, distribuidores, empresas especializadas en transformación y adecuación de vehículos, proveedores e instaladores de equipos eléctricos y de comunicaciones, talleres, centros de servicio y demás agentes necesarios para entregar los automotores completamente acondicionados y en condiciones de operación.

Esta consideración resulta especialmente relevante teniendo en cuenta que las fichas técnicas establecen requerimientos que exceden las características estándar de fábrica de los vehículos. Para la camioneta tipo Duster se contemplan, entre otros elementos, radio de comunicaciones UHF con GPS y compatibilidad con la infraestructura tecnológica institucional, amplificador de perifoneo, sirena, dispositivos de señalización óptica, cámara de reversa y una instalación eléctrica independiente para los elementos adicionales.

Adicionalmente, el vehículo requiere modificaciones internas destinadas a habilitar un área específica para población privada de la libertad – PPL, incluyendo separaciones internas, estructuras en duraluminio, malla expandida, elementos de protección, acondicionamiento del piso, silletería y mecanismos destinados a mejorar las condiciones de seguridad durante el traslado.

Para el vehículo tipo Van/Panel las condiciones de transformación son igualmente especializadas. La ficha técnica exige una capacidad mínima de nueve (9) pasajeros incluido el conductor y contempla divisiones internas entre las áreas destinadas al Cuerpo de Custodia y Vigilancia y la población privada de la libertad, estructuras metálicas, mallas de seguridad, puertas y mecanismos de cierre especiales, silletería acondicionada y demás elementos requeridos para el transporte de PPL.

En consecuencia, para efectos del presente análisis, el mercado debe abordarse desde dos componentes estrechamente relacionados:

- i) el suministro del vehículo automotor nuevo de fábrica, y
- ii) su adecuación y transformación especializada para uso institucional y transporte de población privada de la libertad.

Ambos componentes conforman el bien final que se requiere adquirir

Desde la perspectiva económica, el sector automotor participa tanto del sector secundario como del sector terciario de la economía. En el primero se encuentran las actividades relacionadas con la fabricación, ensamblaje y producción de vehículos, autopartes y componentes; mientras que en el segundo se ubican las actividades de importación, distribución, comercialización, mantenimiento, reparación y servicios asociados;

Para el presente proceso, el análisis se concentra específicamente en el mercado de vehículos utilitarios y vehículos tipo Van/Panel destinados al transporte de personas, con adecuaciones institucionales especializadas, teniendo en cuenta que la necesidad comprende no solamente el suministro de los automotores, sino también su acondicionamiento conforme con las especificaciones técnicas establecidas para el cumplimiento de la finalidad institucional.

La adquisición de los vehículos no depende exclusivamente de su precio o denominación comercial. Variables técnicas como motorización, potencia, torque, transmisión, capacidad de pasajeros, dimensiones, sistemas de seguridad, disponibilidad de repuestos, red de servicio, garantía, mantenimientos y compatibilidad de las adecuaciones requeridas tienen incidencia directa sobre la posibilidad real de satisfacer la necesidad institucional.





A lo anterior se suma que la adquisición se encuentra orientada al fortalecimiento del parque automotor de la Cárcel y Penitenciaría de Mediana Seguridad de Santa Marta – CPMS Santa Marta, particularmente para apoyar el transporte de población privada de la libertad y el cumplimiento de la misión institucional del INPEC, finalidad expresamente prevista dentro del Convenio Interadministrativo CI-013-2026.

En consecuencia, el estudio del sector debe considerar no solamente la existencia general de vehículos en el mercado colombiano, sino la capacidad efectiva de los agentes económicos para suministrar unidades que cumplan integralmente con las especificaciones técnicas requeridas, ejecutar las transformaciones especializadas, instalar los equipos complementarios, garantizar su correcto funcionamiento y brindar el servicio posventa requerido durante la vida útil de los automotores.

3.1. PRODUCTOS Y SERVICIOS INCLUIDOS DENTRO DEL SECTOR

El sector automotor relacionado con el presente proceso comprende los productos y servicios vinculados con la fabricación, ensamblaje, importación, distribución, comercialización, transformación, mantenimiento y soporte de vehículos automotores, así como con el suministro e instalación de equipos y accesorios complementarios destinados a usos institucionales.

Dentro de los principales productos y servicios que integran este sector se encuentran:

- Vehículos utilitarios y camionetas tipo SUV, utilizados para transporte institucional, operación administrativa y apoyo logístico.
- Vehículos tipo Van y Panel, destinados al transporte de pasajeros, personal, carga liviana o a funciones institucionales especiales.
- Vehículos de uso institucional o especial, cuya configuración puede diferir de los vehículos convencionales disponibles directamente en el mercado.
- Servicios de transformación y adecuación vehicular, desarrollados por carroceros, integradores y talleres especializados para adaptar los vehículos a necesidades operativas particulares.
- Suministro e instalación de equipos y accesorios vehiculares, entre los cuales se encuentran sistemas de comunicación, localización, señalización, seguridad y otros elementos complementarios.
- Servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, necesarios para garantizar la continuidad operativa y el adecuado funcionamiento de los vehículos.
- Suministro de repuestos y partes, asociado al mantenimiento, reparación y conservación de los automotores durante su vida útil.
- Servicios de diagnóstico, reparación y asistencia técnica, prestados a través de talleres autorizados, redes de servicio o centros especializados.
- Garantías y servicio posventa, relacionados con el respaldo del vehículo, sus componentes y las adecuaciones efectuadas.
- Servicios complementarios para la puesta en operación, como matrícula, seguros obligatorios, transporte, alistamiento y entrega de los vehículos.

En consecuencia, el mercado relacionado con el presente proceso no se limita a la comercialización de vehículos nuevos, sino que comprende una cadena de valor integrada por fabricantes, importadores, concesionarios, distribuidores, empresas de transformación vehicular, proveedores de equipos y accesorios, talleres especializados y prestadores de servicios de mantenimiento y posventa.

Esta diversidad de productos y servicios permite atender necesidades institucionales que requieren vehículos con configuraciones diferentes a las ofrecidas de manera estándar en el mercado automotor.

3.2. AGENTES Y GREMIOS QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR





El sector automotor colombiano está conformado por diferentes agentes públicos y privados que participan en las distintas etapas de producción, importación, comercialización, transformación, mantenimiento y soporte de los vehículos automotores.

dentro de los Principales productos y servicios que integran este sector se encuentran:

Fabricantes y ensambladores: empresas encargadas de fabricar o ensamblar los vehículos, y sus principales componentes, ya sea en plantas ubicadas en Colombia o en el exterior.

La participación del fabricante resulta relevante no solamente para el suministro inicial, sino también para garantizar la disponibilidad de repuestos, la red de servicio, el respaldo técnico y las condiciones de garantía.

Importadores y representantes de marca: empresas responsables de introducir vehículos, partes y componentes al mercado colombiano, así como de gestionar su representación comercial, homologación, distribución y respaldo.

La existencia de inventarios nacionales puede reducir los tiempos de entrega; mientras que las unidades que deban ser solicitadas a fábrica o importadas específicamente pueden estar sujetas a mayores períodos de suministro y a variaciones derivadas de las condiciones logísticas internacionales.

Concesionarios y distribuidores autorizados: agentes encargados de comercializar vehículos nuevos a consumidores particulares, empresas y entidades públicas, además de prestar servicios relacionados con alistamiento, garantía y posventa.

Empresas de transformación y adecuación de vehículos: compañías especializadas en modificar o adaptar vehículos convencionales para usos institucionales, comerciales, operativos o especiales.

Las adecuaciones destinadas al transporte de población privada de la libertad requieren trabajos sobre el interior del automotor, estructuras, divisiones, puertas, silletería, pisos, sistemas de cierre y elementos de protección, por lo cual se requiere conocimiento técnico y experiencia en procesos de transformación vehicular.

Productores y distribuidores de autopartes y componentes: En esta categoría se encuentran los proveedores de llantas, baterías, filtros, componentes eléctricos, elementos de suspensión, frenos, lubricantes, repuestos y demás partes necesarias durante la operación y mantenimiento de los vehículos.

Proveedores de equipos complementarios: empresas que comercializan e instalan soluciones de comunicación, localización, señalización, seguridad y otros sistemas integrables a los vehículos.

Talleres y centros de servicio: establecimientos encargados de realizar mantenimiento preventivo y correctivo, diagnóstico, reparaciones y atención de garantías.

Empresas aseguradoras y prestadores de servicios complementarios: agentes relacionados con seguros, trámites de matrícula, transporte, logística y demás actividades requeridas para la puesta en operación de los vehículos.

Organismos de tránsito y registro: Intervienen en la matrícula y demás actuaciones requeridas para permitir la circulación legal de los automotores.

Gremios e instituciones relacionadas con el sector

Entre las principales organizaciones e instituciones relacionadas con el sector automotor se encuentran:

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI, particularmente mediante su Cámara de la Industria Automotriz.





Federación Nacional de Comerciantes Empresarios – FENALCO, organizaciones que participan en el seguimiento del comportamiento del mercado automotor y en la divulgación de información relacionada con matrículas y ventas de vehículos nuevos.

Ministerio de Transporte desarrolla funciones relacionadas con la política y regulación del tránsito y transporte.

Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT constituye una de las principales fuentes de información relacionada con matrícula y registro de vehículos automotores.

3.3. CADENA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ADECUACIÓN

La cadena de suministro del sector automotor comprende las actividades desarrolladas desde la producción de materias primas y componentes hasta la comercialización, entrega y servicio posventa del vehículo.

La cadena de suministro del sector automotor comprende las actividades desarrolladas desde la producción de materias primas y componentes hasta la comercialización, entrega y servicio posventa del vehículo.

Para el mercado relacionado con el presente proceso pueden identificarse los siguientes eslabones:

- **Producción de materias primas y componentes:** comprende la fabricación de materiales, autopartes, componentes mecánicos, eléctricos y electrónicos utilizados por la industria automotriz.
- **Fabricación y ensamblaje:** corresponde a la integración de los diferentes componentes necesarios para producir los vehículos que posteriormente serán comercializados.
- **Importación y nacionalización:** incluye las actividades relacionadas con transporte internacional, ingreso al territorio aduanero nacional, nacionalización y demás trámites aplicables a vehículos y componentes fabricados en el exterior.
- **Representación, distribución y comercialización:** comprende las actividades desarrolladas por representantes de marca, importadores, concesionarios y distribuidores para colocar los vehículos en el mercado nacional.
- **Transformación y adecuación vehicular:** corresponde a las actividades mediante las cuales un vehículo puede ser acondicionado para atender requerimientos particulares de carácter comercial, institucional u operativo.
- **Integración de equipos y accesorios:** comprende la instalación de elementos y sistemas complementarios que hacen parte de la configuración final requerida por el comprador.
- **Alistamiento, trámites y entrega:** incluye las actividades necesarias para poner el vehículo a disposición del adquirente en condiciones de operación.
- **Garantía y servicio posventa:** comprende mantenimiento, suministro de repuestos, asistencia técnica, reparación y demás servicios destinados a conservar la operación del vehículo durante su vida útil.

En consecuencia, la adquisición de un vehículo con destinación institucional puede involucrar varios agentes de una misma cadena de suministro, aun cuando frente a la Entidad exista un solo proveedor responsable de la ejecución integral del contrato.

3.4. VARIABLES ECONÓMICAS QUE PUEDEN AFECTAR EL ABASTECIMIENTO O LOS PRECIOS

La disponibilidad y formación de precios de los vehículos automotores está condicionada por diferentes variables económicas, productivas y logísticas, tanto nacionales como internacionales.

Entre las principales se encuentran:





- **Tasa de cambio:** puede incidir en el precio de vehículos, componentes, repuestos y equipos de origen importado.
- **Inflación:** afecta costos de producción, comercialización, transporte, mano de obra y prestación de servicios asociados.
- **Tasas de interés y condiciones de financiación:** pueden influir sobre los costos financieros de fabricantes, importadores, distribuidores y demás agentes del mercado.

- **Costos de importación y nacionalización:** comprenden fletes internacionales, seguros, manejo portuario, almacenamiento, tributos y demás gastos asociados al ingreso de bienes importados.
- **Disponibilidad de inventarios:** puede incidir directamente sobre los tiempos de entrega y la vigencia de los precios ofrecidos.
- **Comportamiento de las cadenas internacionales de suministro:** alteraciones en transporte marítimo, disponibilidad de componentes o producción internacional pueden afectar el abastecimiento nacional.
- **Precios de materias primas y componentes:** variaciones en acero, aluminio, caucho, plásticos, cobre, componentes electrónicos y otros insumos pueden trasladarse al precio final de los vehículos.
- **Costos logísticos y de transporte nacional:** afectan el traslado de los vehículos y componentes hasta su lugar definitivo de entrega.
- **Costos de transformación e integración:** los vehículos destinados a usos particulares pueden incorporar procesos adicionales de adecuación, instalación y alistamiento que inciden sobre su precio final.
- **Demanda del mercado automotor:** variaciones en las ventas de determinadas categorías de vehículos pueden afectar disponibilidad, inventario, descuentos comerciales y tiempos de suministro.

Estas variables justifican que el estudio de mercado se realice con información y cotizaciones actualizadas, teniendo en cuenta que los precios y la disponibilidad pueden modificarse durante la estructuración del proceso

3.5. MATERIAS PRIMAS, INSUMOS Y COMPONENTES RELEVANTES

Los vehículos automotores incorporan una amplia diversidad de materias primas, componentes y tecnologías cuya variación de precios puede incidir indirectamente sobre el valor del producto terminado.

Entre los principales insumos utilizados por la industria se encuentran:

- **Acero y aluminio,** empleados en estructuras, carrocerías y diferentes componentes.
- **Caucho,** utilizado principalmente en neumáticos, sellos y otros elementos.
- **Vidrio y materiales plásticos,** presentes en carrocerías, interiores y sistemas de protección.
- **Cobre y otros metales,** empleados en sistemas eléctricos y electrónicos.
- **Componentes electrónicos y semiconductores,** utilizados en sistemas de control, seguridad, navegación, comunicaciones y funcionamiento general de los vehículos.
- **Pinturas, recubrimientos y productos químicos,** utilizados en procesos de fabricación, acabado y protección.
- **Autopartes y componentes mecánicos,** fabricados tanto nacionalmente como en mercados internacionales.

No obstante, la Entidad no adquiere directamente estas materias primas, sino vehículos terminados. Por esta razón, su comportamiento constituye principalmente un factor indirecto





de formación del precio que debe valorarse junto con las demás variables económicas y comerciales del sector.

3.6. PARTICULARIDADES DEL MERCADO PARA EL PRESENTE PROCESO

La adquisición proyectada presenta características particulares frente a una compra convencional de vehículos automotores, debido a que la necesidad institucional no se satisface únicamente con la disponibilidad de vehículos nuevos en el mercado.

En este caso, la oferta efectiva está determinada por la capacidad de los proveedores para articular el suministro del vehículo base con los procesos de adecuación, integración de equipos, alistamiento, garantía y servicio posventa requeridos para su destinación institucional.

Entre las principales particularidades del mercado aplicables al presente proceso se identifican:

- **Mercado especializado:** aunque existe una oferta amplia de vehículos utilitarios, SUV y Van, el número de agentes con capacidad para entregar vehículos completamente acondicionados para usos institucionales puede ser menor.
- **Participación de diferentes eslabones de la cadena:** el suministro puede involucrar fabricantes, importadores, concesionarios, transformadores, integradores de equipos y talleres especializados, aun cuando contractualmente exista un único responsable frente a la Entidad.
- **Disponibilidad variable de referencias:** la existencia de determinados tipos de vehículos depende de inventarios nacionales, importaciones, ciclos de producción y disponibilidad comercial de las marcas.
- **Procesos de transformación posteriores al vehículo base:** algunas necesidades institucionales requieren que el vehículo comercializado inicialmente sea sometido a procesos adicionales de adecuación antes de su entrega definitiva.
- **Incidencia de los tiempos de adecuación:** el plazo de suministro no depende únicamente de la entrega del vehículo por parte del fabricante o concesionario, sino también del tiempo requerido para su transformación, integración, alistamiento y puesta en operación.
- **Importancia del respaldo posventa:** la existencia de garantía, mantenimiento, disponibilidad de repuestos y redes de servicio constituye un factor relevante para asegurar la continuidad operativa de los vehículos.
- **Mercado de alcance nacional:** la ubicación de la Entidad en Santa Marta no implica que la oferta deba limitarse al mercado local, toda vez que fabricantes, distribuidores e integradores especializados pueden operar desde diferentes regiones del país y efectuar la entrega en el Distrito.
- **Necesidad de responsabilidad integral:** resulta relevante que el proveedor garantice la compatibilidad entre el vehículo, las adecuaciones y los equipos incorporados, evitando fragmentar responsabilidades entre diferentes actores de la cadena de suministro.

En consecuencia, la existencia de una oferta amplia de vehículos convencionales no implica necesariamente una oferta igualmente amplia para vehículos con configuración institucional especializada. Por esta razón, el análisis del mercado debe valorar la capacidad real de los potenciales proveedores para entregar una solución integral y operativa, además de verificar la disponibilidad comercial de las plataformas vehiculares requeridas.

3.7. CONCLUSIONES GENERALES DEL SECTOR

El mercado relevante para el presente proceso hace parte del sector automotor colombiano y del segmento especializado de transformación y adecuación vehicular, cuya cadena de suministro comprende fabricantes, ensambladores, importadores, representantes de





marca, concesionarios, distribuidores, empresas de transformación, proveedores de equipos complementarios y prestadores de servicios de mantenimiento y posventa.

La oferta disponible puede verse condicionada por factores como la disponibilidad de inventarios, importaciones, tasa de cambio, costos logísticos, comportamiento de las materias primas, capacidad de transformación y tiempos de entrega.

Por tanto, el análisis del mercado debe considerar no únicamente la existencia de vehículos disponibles para comercialización, sino también la capacidad de los agentes económicos para participar de manera articulada en el suministro de soluciones vehiculares de carácter institucional, manteniendo condiciones adecuadas de garantía, soporte técnico y servicio posventa.

4. ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

El análisis económico permite identificar las principales condiciones macroeconómicas, comerciales y sectoriales que pueden incidir en la adquisición de los bienes objeto del presente proceso. Para ello se consideran variables relacionadas con el crecimiento de la economía, el comportamiento del comercio de vehículos automotores, la evolución de los precios al consumidor y al productor, los costos laborales, la tasa de cambio, las condiciones financieras, el comercio exterior y la dinámica reciente del mercado automotor colombiano.

Estas variables no determinan de manera individual el precio de los vehículos que requiere la Entidad, especialmente teniendo en cuenta que la adquisición comprende vehículos destinados a uso institucional y sujetos a procesos adicionales de adecuación e integración. Sin embargo, su análisis permite establecer el contexto económico dentro del cual operan fabricantes, importadores, concesionarios, distribuidores, transformadores e integradores vehiculares y, por tanto, contribuye a comprender las condiciones que pueden afectar los precios, inventarios, tiempos de entrega y vigencia de las ofertas comerciales.

Para el presente estudio se utiliza la información oficial más reciente disponible a septiembre de 2026, proveniente principalmente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, Banco de la República, ANDI y FENALCO.

4.1. COMPORTAMIENTO DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA – PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)

De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, durante el segundo trimestre de 2026 el Producto Interno Bruto de Colombia presentó un crecimiento de 3,5 % frente al mismo trimestre de 2025. Para el acumulado correspondiente al primer semestre de 2026, la economía colombiana registró un crecimiento de 2,9 % frente al mismo período del año anterior.

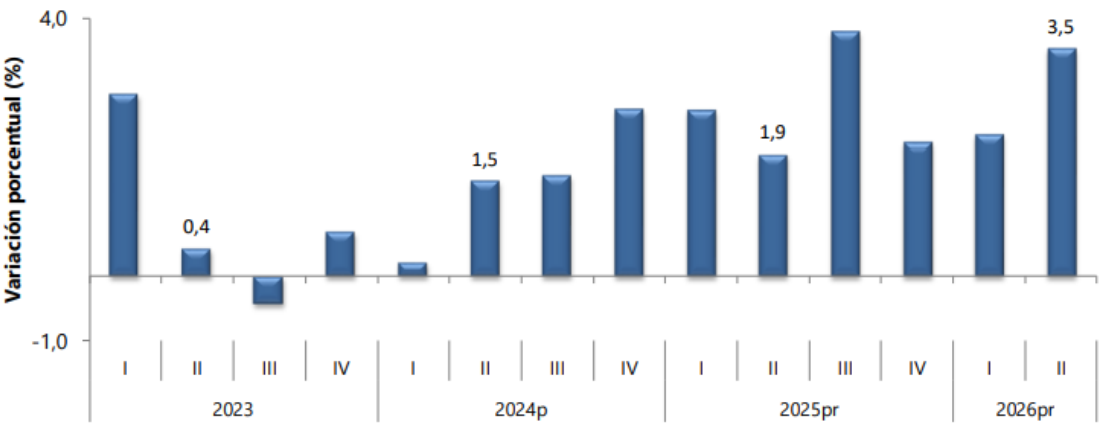


Gráfico No. 1. Evolución del Producto Interno Bruto – II trimestre de 2026.
Fuente: DANE. Producto Interno Bruto Trimestral – II trimestre de 2026, publicado el 18 de agosto de 2026.

Entre las actividades económicas relacionadas con el objeto del presente estudio se observa que las industrias manufactureras crecieron 2,0 % durante el segundo trimestre de





2026 y acumularon un crecimiento de 2,3 % durante el primer semestre del año. Por su parte, la agrupación que comprende el comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas, transporte, almacenamiento, alojamiento y servicios de comida presentó una variación anual positiva de 2,2 %.

Dentro de la industria manufacturera resulta especialmente relevante la agrupación conformada, entre otras actividades, por la fabricación de productos metalúrgicos, equipos eléctricos y electrónicos, maquinaria, vehículos automotores, remolques y semirremolques y otros equipos de transporte, cuyo valor agregado registró un crecimiento anual de 5,6 % durante el segundo trimestre de 2026.

Tabla 4. Industrias manufactureras
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{Pr} -II / 2025 ^{Pr} -II	2026 ^{Pr} / 2025 ^{Pr}	2026 ^{Pr} -II / 2026 ^{Pr} -I
Elaboración de productos alimenticios ²	3,6	2,7	2,5
Fabricación de productos textiles ³	-7,1	-4,7	-2,1
Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles ⁴	-4,7	-4,4	-0,1
Coquización, fabricación de productos de la refinación del petróleo y actividad de mezcla de combustibles ⁵	2,0	2,9	-0,8
Fabricación de productos metalúrgicos básicos ⁶	5,6	4,6	-0,3
Fabricación de muebles, colchones y somieres; otras industrias manufactureras	6,9	8,3	0,1
Industrias manufactureras	2,0	2,3	-0,4

Fuente: DANE, PIB_T

Adicionalmente, las actividades de administración pública y defensa, seguridad social de afiliación obligatoria, educación y salud registraron conjuntamente un crecimiento anual de 10,0 %, constituyéndose en una de las agrupaciones con mayor contribución al crecimiento económico del período.

Los resultados anteriores muestran un entorno de crecimiento económico acompañado de una evolución positiva de actividades relacionadas tanto con la producción manufacturera como con la comercialización de vehículos automotores. No obstante, este comportamiento general no permite determinar por sí mismo el precio ni la disponibilidad específica de los vehículos requeridos por la Entidad, aspectos que deberán complementarse con el correspondiente análisis de mercado.

4.2. COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO Y DE LA ACTIVIDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.

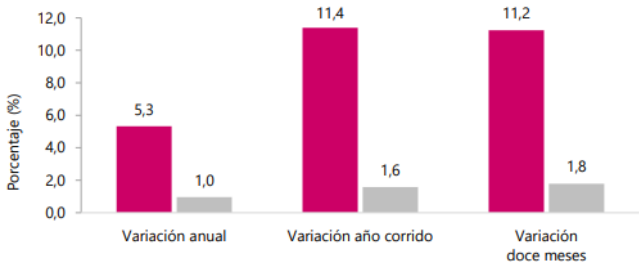




Encuesta Mensual de Comercio (EMC)

Julio 2026^P

Gráfico 1. Variación anual, año corrido y doce meses de las ventas reales y el personal ocupado*
Total nacional
Julio 2026^P



Fuente: DANE, EMC.

■ Ventas reales ■ Personal ocupado

El comercio constituye uno de los componentes de mayor relevancia para el presente análisis, debido a que la adquisición de vehículos institucionales se desarrolla dentro de un mercado en el que participan fabricantes, importadores, representantes de marca, concesionarios y distribuidores.

De acuerdo con la Encuesta Mensual de Comercio – EMC del DANE, correspondiente a julio de 2026 y publicada el 16 de septiembre de 2026, las ventas reales del comercio minorista y de vehículos registraron un crecimiento anual de 5,3 %, mientras que para el período enero-julio de 2026 presentaron una variación acumulada de 11,4 % frente al mismo período de 2025.

Dentro de las líneas de mercancías analizadas por el DANE se observan resultados particularmente relevantes para el sector automotor:

La primera categoría comprende, entre otros bienes, automóviles, camperos y camionetas, mientras que la categoría denominada por el DANE como “Otros vehículos automotores y motocicletas” incluye las ventas de flotillas o vehículos realizadas mediante licitaciones, las ventas a otros concesionarios y vehículos destinados al transporte público, transporte de carga y otros usos especiales. Por esta razón, ambas categorías aportan información relevante para observar el comportamiento del mercado en el cual se desarrolla la presente adquisición.





Tabla 3. Variación porcentual y contribución año corrido de las ventas reales del comercio minorista según grupos de mercancías
Total nacional
(Enero – julio 2026 / enero – julio 2025)^P

Líneas de mercancías	Enero - julio 2026 / enero - julio 2025	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	11,4	11,4
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	37,1	3,6
Otros vehículos automotores y motocicletas***	26,5	2,2
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	21,1	1,3
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	50,4	1,1
Electrodomésticos, muebles para el hogar	18,2	0,7
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	7,6	0,3
Alimentos (víveres en general)	1,7	0,3
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	4,1	0,3
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	7,7	0,3
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	39,5	0,3
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente*	7,5	0,2
Artículos y utensilios de uso doméstico	15,5	0,2
Productos para el aseo del hogar	9,4	0,2
Bebidas no alcohólicas	14,5	0,2
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	5,9	0,1
Prendas de vestir y textiles	2,8	0,1
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	3,4	0,1
Productos farmacéuticos y medicinales	2,1	0,0
Combustibles para vehículos automotores	-0,8	-0,1

Fuente: DANE - EMC.

Desde la perspectiva de la actividad económica, el CIU 4511 – Comercio de vehículos automotores nuevos presentó en julio de 2026 un crecimiento anual de 14,0 %, mientras que en el acumulado enero-julio de 2026 registró una variación positiva de 29,0 % frente al mismo período de 2025.





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

Actividades económicas	Enero - julio 2026 / enero - julio 2025	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	11,4	11,4
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	14,2	
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	5,9	1,8
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	21,9	2,1
4511. Vehículos automotores nuevos	29,0	5,4
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	8,6	0,6
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	30,2	0,6
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	35,1	0,2
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	15,8	0,2
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	5,6	0,2
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	5,6	0,2
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	4,1	0,2
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	1,7	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	2,1	0,0
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	-0,6	-0,1

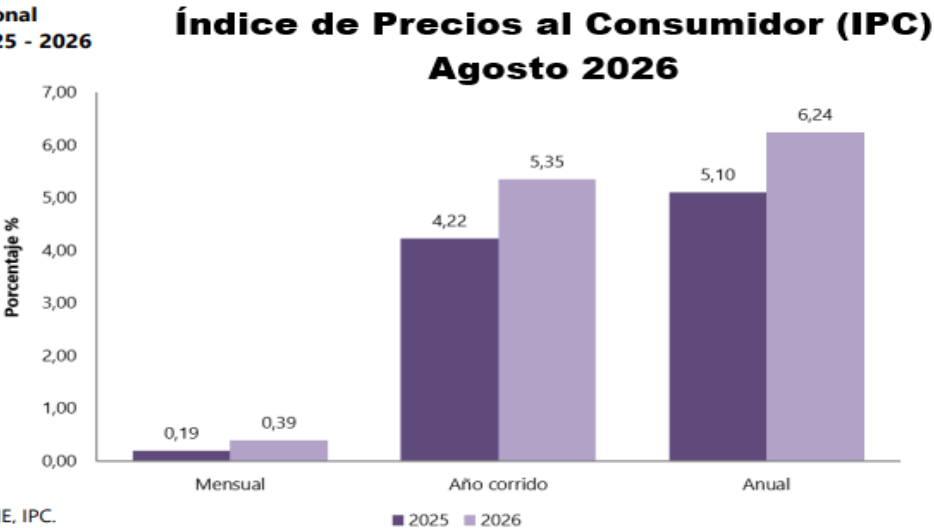
Fuente: DANE – EMC

Los resultados evidencian una dinámica positiva en la comercialización de vehículos nuevos durante 2026 y particularmente en las categorías relacionadas con camionetas, flotillas y otros vehículos automotores. Sin embargo, las estadísticas de comercio corresponden a un mercado agregado y, por tanto, no permiten concluir por sí mismas que todos los vehículos o configuraciones requeridos por una entidad pública se encuentren disponibles de manera inmediata.

4.3. ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC

El Índice de Precios al Consumidor – IPC permite observar la evolución general del nivel de precios de los bienes y servicios adquiridos por los hogares y constituye un referente para identificar las presiones inflacionarias presentes en la economía.

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Agosto 2025 - 2026





Según el DANE, en agosto de 2026 el IPC nacional presentó una variación mensual de **0,39 %**, una variación acumulada entre enero y agosto de **5,35 %** y una variación anual de **6,24 %** frente a agosto de 2025

Dentro de las divisiones de gasto, Transporte registró una variación acumulada de **4,25 %** durante enero-agosto de 2026 y una variación anual de **5,25 %**, ambas inferiores al IPC total nacional.

Cuadro 4. IPC Variación y contribución año corrido
Por principales subclases
Agosto 2026

Subclases	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	7,35	0,56
Transporte urbano	10,41	0,50
Arriendo imputado	3,64	0,46
Frutas frescas	28,06	0,36
Arriendo efectivo	3,73	0,35
Carne de res y derivados	10,43	0,26
Electricidad	7,35	0,25
Servicios relacionados con la copropiedad	16,87	0,21
Papas	56,31	0,18
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	6,65	0,16

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

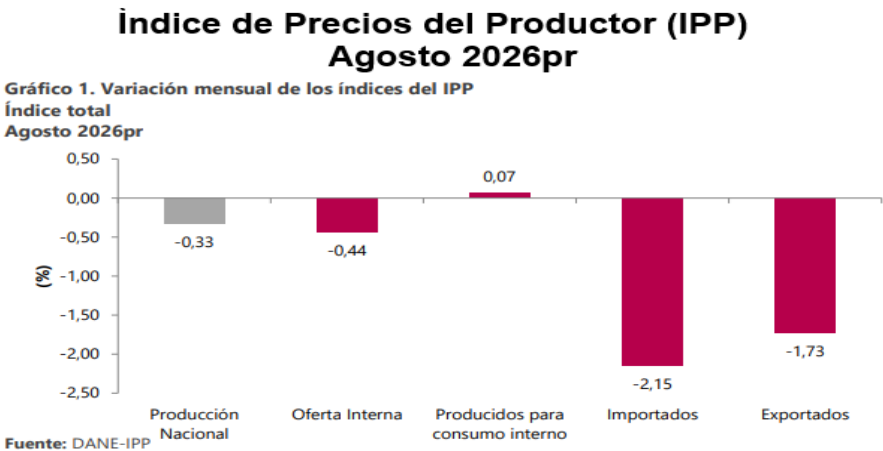
Resulta igualmente relevante observar que la subclase denominada “vehículo particular nuevo o usado” presentó una variación de -2,40 % en lo corrido de 2026 y una variación de -1,79 % en los últimos doce meses.

4.4. ÍNDICE DE PRECIOS DEL PRODUCTOR – IPP

El Índice de Precios del Productor – IPP constituye un indicador de la evolución de los precios de los bienes en su primer canal de comercialización, por lo cual permite observar las presiones de costos que se presentan desde las primeras etapas de la cadena productiva.

En agosto de 2026, el IPP de la producción nacional presentó una variación mensual de **-0,33 %**, una variación acumulada durante enero-agosto de **2,95 %** y una variación anual de **0,76 %**.

Al analizar específicamente las industrias manufactureras, se observa una variación mensual de **-0,29 %**, una variación acumulada en 2026 de apenas **0,03 %** y una variación anual de **0,26 %**.



En comparación con el IPC, el comportamiento del IPP muestra presiones de precios considerablemente más moderadas en el sector productivo y, particularmente, en la industria manufacturera.





Sin embargo, este comportamiento tampoco implica que el precio de los vehículos comercializados en Colombia haya variado en exactamente la misma proporción. El precio final de un automotor puede incorporar componentes importados, costos logísticos, arancelarios, comerciales, financieros, de transformación y de servicio posventa que no necesariamente presentan el mismo comportamiento del índice general.

Por esta razón, el IPP debe interpretarse como un referente de la evolución de los costos de producción y no como una fórmula directa de actualización del valor de los vehículos requeridos.

4.5. COSTOS LABORALES – SALARIO MÍNIMO LEGAL MENSUAL VIGENTE 2026

Para la vigencia 2026, el salario mínimo legal mensual vigente fue fijado transitoriamente en \$1.750.905, de conformidad con el Decreto 0159 del 19 de febrero de 2026. Por su parte, el auxilio de transporte aplicable para los trabajadores que cumplan las condiciones previstas en la normativa fue establecido en \$249.095, por lo cual salario mínimo y auxilio de transporte suman \$2.000.000 mensuales para quienes tienen derecho a este último.



El comportamiento de los costos laborales puede incidir indirectamente en la estructura económica de los proveedores que participan en el sector automotor, especialmente en actividades que requieren intervención humana especializada como alistamiento, transformación, adecuación, instalación de equipos, transporte, mantenimiento, diagnóstico y servicio posventa.



Asimismo, el incremento salarial tiene efectos sobre prestaciones sociales, aportes al Sistema de Seguridad Social y otros costos asociados a la contratación de personal.

No obstante, los costos laborales constituyen solamente uno de los componentes de la estructura de costos y no determinan de forma directa el precio del vehículo, cuyo valor depende principalmente de la plataforma vehicular, su origen, condiciones de importación o ensamblaje, inventarios, tasa de cambio, equipamiento, adecuaciones y condiciones comerciales del proveedor.

4.6. TASA DE CAMBIO Y CONDICIONES FINANCIERAS

La Tasa Representativa del Mercado – TRM constituye una variable de especial importancia para el sector automotor colombiano, debido a que una parte de los vehículos comercializados en el país, así como motores, transmisiones, componentes electrónicos, autopartes, repuestos, equipos y accesorios, puede provenir de mercados internacionales o encontrarse directa o indirectamente valorada en moneda extranjera.

Para el 17 de septiembre de 2026, la Tasa Representativa del Mercado certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia corresponde a \$3.128,46 pesos por dólar estadounidense.



La TRM se calcula diariamente con base en las operaciones de compra y venta de dólares efectuadas por los intermediarios del mercado cambiario y es certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia. Por esta razón, su comportamiento puede presentar variaciones durante la estructuración y ejecución de los procesos de adquisición.

Una apreciación del peso colombiano frente al dólar puede contribuir a reducir el costo en moneda nacional de determinados bienes importados. Sin embargo, dicha variación no necesariamente se traslada de forma inmediata o proporcional al precio final de los vehículos, toda vez que los importadores y distribuidores pueden disponer de inventarios adquiridos previamente, contratar coberturas cambiarias o asumir otros costos asociados con nacionalización, transporte, almacenamiento, financiación y comercialización.

En sentido contrario, una depreciación del peso puede incrementar el costo en moneda nacional de vehículos, componentes y equipos importados. En consecuencia, la tasa de



cambio constituye una variable relevante para evaluar la vigencia de las cotizaciones y las condiciones comerciales presentadas por los potenciales proveedores.

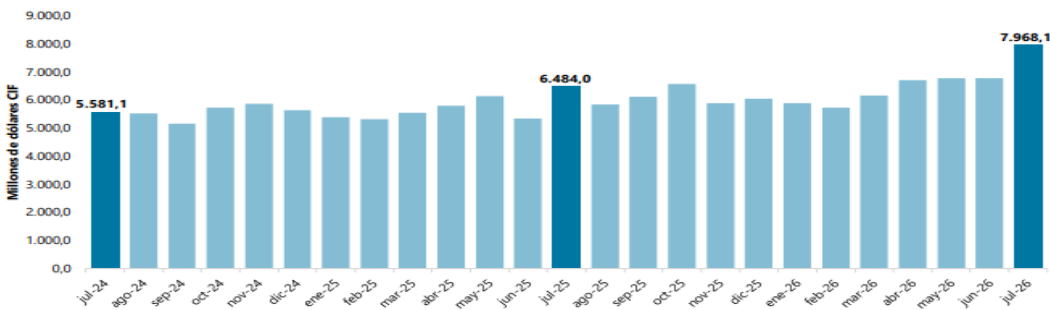
En cuanto a las condiciones financieras, la tasa de interés de política monetaria del Banco de la República se encuentra en 12,00 %, vigente desde el 1.º de julio de 2026.

Aunque la Entidad no necesariamente financia de manera directa la adquisición, el nivel de las tasas de interés puede incidir en los costos de capital de trabajo, financiación de inventarios e importaciones y demás operaciones desarrolladas por fabricantes, importadores, distribuidores e integradores del sector automotor.

En consecuencia, la tasa de cambio y las condiciones financieras pueden incidir indirectamente en los precios, en la vigencia de las cotizaciones y en las decisiones de abastecimiento de los diferentes agentes del mercado.

4.7. COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR

Gráfico 1. Valor CIF de las importaciones (Millones de dólares CIF)
Total Nacional
Julio (2024-2026)^P



Fuente: DIAN – DANE (IMPO)
^P Cifras provisionales

Gráfico No. 1. Comportamiento de las importaciones colombianas – junio de 2026. Estadísticas de Importaciones.

El comercio exterior constituye un elemento relevante para el análisis del sector automotor colombiano debido a la participación de vehículos terminados, autopartes, componentes mecánicos y electrónicos, equipos y accesorios de origen extranjero dentro de la cadena de suministro nacional.

En este contexto, las importaciones presentan una relación más directa con el objeto contractual que las exportaciones, toda vez que una parte importante de la oferta disponible en Colombia depende directa o indirectamente del comercio internacional.

De acuerdo con el DANE y la DIAN, durante junio de 2026 las importaciones colombianas alcanzaron US\$6.775,8 millones CIF, lo que representó un crecimiento de **27,0 %** frente al mismo mes de 2025. El grupo de manufacturas representó el 74,5 % del valor total de las importaciones y registró un crecimiento anual de 23,1 %.

Tabla 1. Valor CIF de las importaciones, variación, contribución y participación según grupos de productos (OMC)
Julio (2026/2025)^P

Grupos de productos (OMC)	Julio ^P					Enero - Julio ^P				
	2025	2026	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2026 (%)	2025	2026	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2026 (%)
	Millones de dólares CIF					Millones de dólares CIF				
Total	6.484,0	7.968,1	22,9	22,9		39.998,9	46.043,9	15,1	15,1	
Agropecuarios, alimentos y bebidas ¹	880,0	1.111,4	26,3	3,6	13,9	5.837,1	6.564,2	12,5	1,8	14,3
Combustibles y prod. de industrias extractivas ²	604,6	1.072,2	77,3	7,2	13,5	4.317,8	5.053,2	17,0	1,8	11,0
Manufacturas ³	4.972,7	5.774,7	16,1	12,4	72,5	29.787,5	34.369,4	15,4	11,5	74,6
Otros sectores ⁴	26,7	9,9	-63,2	-0,3	0,1	56,5	57,1	1,2	0,0	0,1

Fuente: DIAN – DANE (IMPO)
^P Cifras provisionales

3. Incluye las secciones de la CUCI correspondientes a productos químicos, artículos manufacturados clasificados según el material, maquinaria y equipo de transporte y artículos manufacturados diversos, excluidos el capítulo de metales no ferrosos y el grupo de armas y municiones.





Esta agrupación comprende bienes manufacturados, entre ellos maquinaria y equipo de transporte, razón por la cual su comportamiento constituye un referente para evaluar la disponibilidad y dinámica de ingreso al país de productos vinculados con el sector automotor

Los costos asociados a las importaciones pueden incluir, entre otros componentes, transporte internacional, seguros, gastos portuarios, nacionalización, tributos, almacenamiento, intermediación aduanera y transporte interno. En consecuencia, las alteraciones en cualquiera de estos componentes pueden repercutir sobre el precio final de los bienes comercializados en Colombia.

En materia de exportaciones, durante julio de 2026 Colombia registró ventas externas por US\$4.690,7 millones FOB, con una variación positiva de 5,9 % frente a julio de 2025. No obstante, para el objeto del presente proceso la relación de esta variable es principalmente contextual y menos directa que el comportamiento de las importaciones.

4.8. COMPORTAMIENTO DEL MERCADO AUTOMOTOR COLOMBIANO

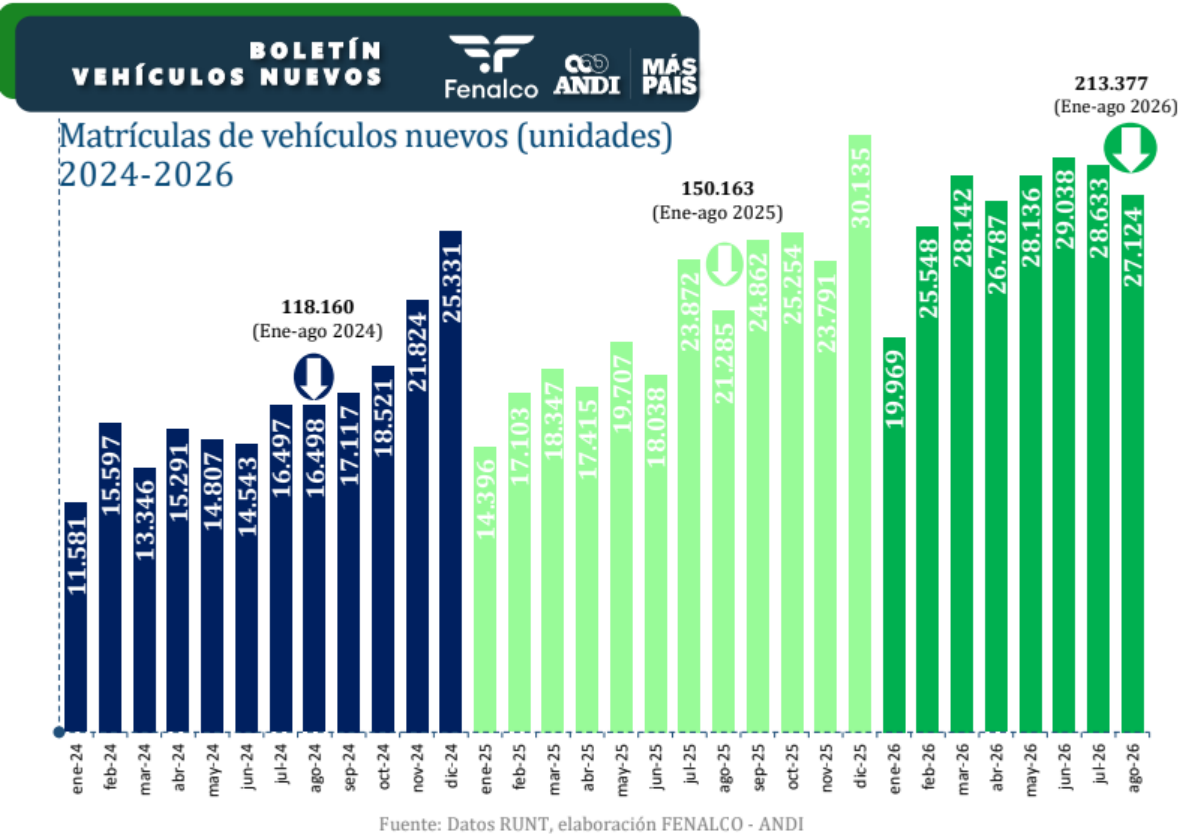
Además de las variables macroeconómicas, resulta necesario analizar la dinámica específica del mercado automotor nacional, especialmente en los segmentos próximos a los vehículos que requiere la Entidad.

Para ello se utiliza la información del Informe de Registro de Vehículos Nuevos elaborado por ANDI y FENALCO con base en información del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, correspondiente a agosto de 2026.

4.8.1. Mercado general de vehículos nuevos

Entre enero y agosto de 2026 se matricularon en Colombia 213.377 vehículos nuevos, cifra que representa un crecimiento acumulado de 42,1 % frente al mismo período de 2025.

Solamente durante agosto de 2026 se registraron 27.124 vehículos nuevos, con un crecimiento de 27,4 % frente a agosto de 2025.





El volumen de registros evidencia una importante dinámica comercial del sector durante 2026 y una expansión del mercado de vehículos nuevos frente al año inmediatamente anterior.

Este comportamiento puede favorecer la presencia de diferentes fabricantes, importadores, concesionarios y distribuidores con actividad comercial en el país. Sin embargo, el número total de matrículas no constituye por sí mismo evidencia de disponibilidad inmediata de una referencia particular ni de capacidad para realizar adecuaciones institucionales.

4.8.2. COMPORTAMIENTO DE LOS SEGMENTOS SUV Y VAN

Dentro del comportamiento reportado por ANDI y FENALCO para agosto de 2026 se observa una dinámica especialmente favorable en los segmentos relacionados con los vehículos objeto de la presente adquisición.

Los vehículos comerciales de pasajeros presentaron un crecimiento de 52,0 %, seguidos por los vehículos SUV, con un crecimiento de 48,3 %, y las Vans, con una variación positiva de 30,2 %, todos en comparación con agosto de 2025.



Registros por tipo de vehículo en unidades

Tipo de vehículo	Acumulado Ene-ago 2026	Acumulado Ene-ago 2025	Variación % Año	Agosto 2026	Agosto 2025	Variación % Mes
SUV	131.119	85.309	53,7%	17.929	12.086	48,3%
Automóviles	46.189	37.241	24,0%	5.666	5.408	4,8%
Pick Ups	11.516	10.181	13,1%	1.666	1.422	17,2%
Comerciales Carga	11.279	7.018	60,7%	755	985	-23,4%
Camionetas	7.408	5.625	31,7%	375	800	-53,1%
Taxis	3.089	2.913	6,0%	410	365	12,3%
Comerciales Pasajeros	2.020	1.347	50,0%	260	171	52,0%
Vans	673	431	56,1%	56	43	30,2%
Cuadriciclos	84	98	-14,3%	7	5	40,0%
Total matrículas	213.377	150.163	42,1%	27.124	21.285	27,4%

Fuente: Datos RUNT, elaboración FENALCO - ANDI

Estos resultados son especialmente pertinentes para el presente estudio debido a que la necesidad institucional comprende vehículos pertenecientes o próximos a las categorías de vehículos utilitarios/SUV y vehículos tipo Van/Panel.

Las tasas de crecimiento observadas muestran que ambos segmentos mantienen actividad comercial durante 2026, circunstancia que resulta favorable desde la perspectiva general del abastecimiento.

No obstante, debe distinguirse entre la oferta general de vehículos convencionales y la oferta efectiva requerida para el proceso. La disponibilidad de SUV y Vans en el mercado nacional no implica necesariamente que todas las referencias disponibles sean aptas para las transformaciones, integraciones o adecuaciones institucionales requeridas. Esta última condición deberá establecerse mediante el análisis específico de oferta, consultas al mercado, cotizaciones y verificación de las alternativas técnicamente viables.

4.9. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

El análisis de las variables económicas permite establecer que durante 2026 el sector automotor colombiano se desarrolla en un contexto de crecimiento de la actividad económica y fuerte dinamismo en la comercialización de vehículos nuevos, aunque acompañado de niveles de inflación y tasas de interés que continúan siendo relevantes para la estructura de costos de los diferentes agentes económicos.





El Producto Interno Bruto presentó un crecimiento anual de 3,5 % durante el segundo trimestre de 2026 y de 2,9 % durante el primer semestre, mientras que las industrias manufactureras crecieron 2,0 % y la agrupación manufacturera que comprende, entre otras actividades, la fabricación de vehículos automotores y equipos de transporte registró una variación anual positiva de 5,6 %.

Por su parte, la Encuesta Mensual de Comercio evidencia una expansión de la actividad relacionada con vehículos. Durante enero-julio de 2026, las ventas reales de vehículos automotores nuevos correspondientes al CIU 4511 crecieron 29,0 %, mientras las categorías relacionadas con vehículos principalmente de hogares y otros vehículos automotores registraron variaciones positivas de 37,1 % y 26,5 %, respectivamente.

El mercado automotor también registra una dinámica favorable desde la perspectiva de matrículas. Entre enero y agosto de 2026 se registraron 213.377 vehículos nuevos, con un crecimiento acumulado de 42,1 %, destacándose durante agosto los segmentos SUV y Van con crecimientos anuales de 48,3 % y 30,2 %, respectivamente.

En materia de precios, el IPC anual se ubicó en 6,24 %, mientras el IPP de producción nacional presentó una variación anual de 0,76 %. La industria manufacturera, específicamente, registró una variación anual del IPP de apenas 0,26 %. Estos resultados muestran que la evolución de los precios no ha sido homogénea entre consumidores y productores y, por tanto, no resulta procedente aplicar automáticamente una única tasa de inflación al valor de los vehículos objeto del proceso.

De igual manera, variables como la tasa de cambio, las tasas de interés, los costos laborales, las importaciones, la disponibilidad de inventarios, el transporte y los costos asociados con las transformaciones e integraciones vehiculares pueden incidir en la formación del precio final.

La importancia de las importaciones dentro del mercado colombiano también debe ser considerada, teniendo en cuenta que las manufacturas representaron 74,5 % de las importaciones del país en junio de 2026, circunstancia que confirma la exposición de diferentes bienes industriales a las condiciones del comercio internacional y de la tasa de cambio.

En términos generales, los indicadores analizados permiten identificar un mercado automotor activo, con crecimiento de las ventas y de las matrículas y con comportamiento positivo de los segmentos SUV y Van. Sin embargo, dicha dinámica general no permite afirmar por sí sola que exista disponibilidad inmediata de vehículos que satisfagan integralmente las condiciones requeridas por el presente proceso.

En consecuencia, la determinación del presupuesto oficial y las condiciones definitivas de contratación deben sustentarse principalmente en información actualizada del mercado, cotizaciones de potenciales proveedores, consulta de procesos comparables, verificación de inventarios y análisis de la capacidad de los agentes económicos para suministrar los vehículos junto con las adecuaciones, equipos, garantías y servicios complementarios requeridos.

5. ASPECTOS TÉCNICOS

Para la satisfacción de la necesidad identificada, el proceso contempla la adquisición de dos tipologías de vehículos, cuyas características responden a las condiciones de operación, seguridad y transporte requeridas para el cumplimiento de las funciones institucionales.

De acuerdo con las especificaciones técnicas que sirven de referencia para el proceso, se identifican las siguientes tipologías:





Tipología	Características técnicas generales
Vehículo tipo camioneta/SUV (referenciado en la ficha técnica como tipo Duster)	Motor de cuatro (4) cilindros en línea, cilindraje de 2.000 cc o denominación comercial superior, combustible gasolina, dirección asistida, caja de seis (6) velocidades adelante y reversa y capacidad mínima de cinco (5) pasajeros incluido el conductor, además de las adecuaciones de seguridad, comunicación e identificación institucional previstas en la ficha técnica.
Vehículo tipo Vans / Camioneta tipo Panel	Motor turbo cargado–intercooler de cuatro (4) cilindros, cilindraje de 1.600 cc o denominación comercial superior, potencia mínima de 120 HP, combustible diésel, transmisión manual con mínimo seis (6) velocidades adelante y reversa, capacidad de carga mínima de 1.000 kg y capacidad mínima de nueve (9) pasajeros incluido el conductor, con adecuaciones especiales para el transporte de población privada de la libertad.

Las especificaciones detalladas relacionadas con dimensiones, sistemas de seguridad, comunicaciones, adecuaciones interiores, carrocería, señalización, equipos, garantías, mantenimiento, servicio posventa e identificación institucional se encuentran desarrolladas en la ficha técnica que hace parte integral de los documentos del proceso.

Este enfoque permite preservar la participación de diferentes fabricantes y marcas presentes en el mercado, toda vez que las especificaciones establecidas corresponden a características funcionales mínimas requeridas por la Entidad y no a una referencia obligatoria a una marca o modelo específico.

Las características técnicas definidas buscan garantizar condiciones adecuadas de seguridad, operatividad, confiabilidad y desempeño durante la ejecución del contrato, atendiendo las necesidades institucionales que motivan la presente contratación.

6. ASPECTOS REGULATORIOS

La adquisición de vehículos automotores para uso institucional se encuentra sometida tanto al régimen general de contratación estatal como a la normativa técnica aplicable a la fabricación, importación, comercialización, registro, circulación, seguridad, emisiones contaminantes, telecomunicaciones y garantías de los vehículos.

En consecuencia, la estructuración del presente proceso debe considerar no solamente las disposiciones que regulan la selección del contratista, sino también aquellas relacionadas con la puesta en circulación y operación de los automotores y con las adecuaciones y equipos que serán incorporados a estos.

Las condiciones establecidas en los documentos del proceso deberán observar los principios de planeación, transparencia, responsabilidad, economía, libre concurrencia y selección objetiva, procurando que los requisitos técnicos correspondan efectivamente a la necesidad institucional y no generen restricciones injustificadas a la participación de potenciales oferentes.

6.1. MARCO NORMATIVO GENERAL APLICABLE

Norma	Objeto / relación con el proceso
Ley 80 de 1993	Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Constituye el marco general de principios, derechos, deberes y reglas aplicables a la contratación estatal. Se encuentra vigente.





Ley 99 de 1993	Crea el Ministerio del Medio Ambiente, reorganiza el sector ambiental y organiza el Sistema Nacional Ambiental – SINA. Es pertinente como marco general ambiental, complementado por las disposiciones específicas sobre emisiones aplicables a vehículos automotores.
Ley 105 de 1993	Establece disposiciones básicas sobre transporte, distribuye competencias entre la Nación y las entidades territoriales y fija principios del sector transporte. Continúa vigente.
Ley 361 de 1997	Establece mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad. Se encuentra vigente. Su inclusión en este proceso debe mantenerse únicamente en la medida en que exista una condición de accesibilidad, participación o especificación relacionada con población en situación de discapacidad.
Ley 816 de 2003	Establece medidas de apoyo a la industria nacional dentro de la contratación pública y dispone la adopción de criterios objetivos para tal fin. Se encuentra vigente.
Ley 850 de 2003	Reglamenta las veedurías ciudadanas y constituye parte del marco de control social sobre la gestión pública y los procesos contractuales.
Ley 1150 de 2007	Introduce medidas de eficiencia y transparencia a la Ley 80 de 1993 y desarrolla, entre otros aspectos, la selección objetiva y las modalidades de contratación con recursos públicos.
Ley 1474 de 2011	Estatuto Anticorrupción. Fortalece los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y el control de la gestión pública.
Decreto Ley 4170 de 2011	Crea la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente y establece su objetivo como ente rector de la política de compras y contratación pública. Se encuentra vigente.
Decreto Ley 019 de 2012	Establece medidas de racionalización y simplificación de trámites y procedimientos administrativos.
Decreto 1082 de 2015	Decreto reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional y norma fundamental para la estructuración y desarrollo de los procesos de contratación estatal.

6.2. SELECCIÓN OBJETIVA, PROPORCIONALIDAD Y NATURALEZA DEL BIEN

La Ley 1150 de 2007 establece que los bienes y servicios de características técnicas uniformes son aquellos que poseen las mismas especificaciones técnicas, con independencia de sus características descriptivas, y comparten patrones de desempeño y calidad objetivamente definidos.

Colombia Compra Eficiente ha reiterado en 2026 que un bien se considera técnicamente uniforme cuando puede adquirirse en el mercado en condiciones estandarizadas u homogéneas, existen parámetros objetivos de comparación y las diferencias entre proveedores no alteran su funcionalidad esencial.

Para el presente proceso este análisis adquiere especial importancia, debido a que la necesidad no comprende únicamente la adquisición de vehículos base, sino también la incorporación de adecuaciones y equipos destinados a una finalidad institucional específica.

Por lo tanto, antes de definir definitivamente la modalidad de selección deberá establecerse si la solución final puede ser ofrecida por diferentes agentes económicos bajo especificaciones objetivamente estandarizables y comparables, o si las adecuaciones requeridas introducen condiciones particulares que impidan considerar el bien terminado como técnicamente uniforme.

La ficha o anexo técnico deberá identificar de forma clara la calidad mínima y los patrones de desempeño exigidos, evitando incorporar condiciones que no estén justificadas por la necesidad institucional. Colombia Compra Eficiente ha reiterado que la ficha técnica





constituye precisamente el documento mediante el cual se establecen las características mínimas que debe satisfacer el bien objeto de contratación.

6.3. NORMATIVA DE TRÁNSITO, MATRÍCULA Y REGISTRO

Los vehículos objeto de adquisición deberán cumplir las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito No. 20223040045295 de 2022, junto con sus modificaciones vigentes.

El Ministerio de Transporte mantiene actualmente una versión consolidada de la Resolución Única de Tránsito que incorpora las modificaciones expedidas hasta agosto de 2026. Esta reglamentación contiene los procedimientos relacionados con matrícula inicial, Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, cambios de características, documentación y demás trámites aplicables.

Para el presente proceso, los vehículos deberán entregarse debidamente matriculados como vehículos de servicio oficial en Santa Marta, con la correspondiente licencia de tránsito, placas y demás documentos exigibles para su circulación, además del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT vigente conforme con las condiciones establecidas en los documentos del proceso.

Adecuaciones y cambio de características

Este aspecto es particularmente importante para nuestros vehículos.

El artículo 49 del Código Nacional de Tránsito dispone que cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor se encuentra sujeto a autorización previa de la autoridad de tránsito competente y debe registrarse en el Registro Nacional Automotor.

La Resolución Única de Tránsito desarrolla igualmente el procedimiento aplicable al cambio de características de los vehículos, incluyendo aquellos eventos en los cuales se modifica la carrocería.

En consecuencia, antes de la entrega deberá verificarse si alguna de las transformaciones efectuadas al vehículo constituye jurídicamente un cambio de característica registrable. En caso afirmativo, los trámites correspondientes deberán efectuarse antes de la recepción definitiva del bien, de manera que la información registrada en el RUNT y en la licencia de tránsito corresponda con la configuración final entregada a la Entidad.

Esto evita recibir un vehículo físicamente modificado, pero documentalmente registrado con características diferentes.

6.4. HOMOLOGACIÓN Y CONFORMIDAD DEL VEHÍCULO

La homologación corresponde a la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad del vehículo con las disposiciones legales vigentes. El Ministerio de Transporte mantiene actualmente el trámite de homologación a través del sistema RUNT.

El Decreto 1079 de 2015 determina los casos en los cuales corresponde al Ministerio de Transporte efectuar la homologación, particularmente para determinadas categorías de vehículos de transporte público, carga o mixto.

Por tanto, cuando por la clase, configuración o servicio del vehículo sea exigible ficha de homologación, esta deberá encontrarse registrada y disponible en el RUNT. El propio Ministerio ha señalado en concepto de enero de 2026 que, para la matrícula inicial de los vehículos que requieran homologación, el organismo de tránsito debe verificar dicha información directamente a través del RUNT.





La Entidad deberá exigir que los vehículos ofrecidos puedan ser matriculados y puestos legalmente en operación en Colombia bajo la configuración definitiva resultante de las adecuaciones realizadas.

6.5. EMISIONES CONTAMINANTES Y REQUISITOS AMBIENTALES

Los vehículos deberán cumplir las disposiciones ambientales aplicables a las fuentes móviles terrestres.

La Resolución 762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamenta los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes aplicables a fuentes móviles terrestres. Esta regulación ha sido objeto de modificaciones durante 2026, por lo que para la recepción de los vehículos deberá observarse el texto vigente al momento de la adquisición. El Ministerio publicó, entre otras, la Resolución 1015 del 11 de agosto de 2026 como modificatoria de la Resolución 762 de 2022.

Para los vehículos nuevos con motor ciclo diésel, la Ley 1972 de 2019 establece que desde el 1.º de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor diésel fabricadas, ensambladas o importadas al país con rango de operación nacional deben cumplir los límites de emisiones correspondientes a tecnología Euro VI, su equivalente o superior.

En consecuencia, cuando la configuración seleccionada utilice combustible diésel, la Entidad deberá verificar la acreditación del estándar ambiental correspondiente. En los vehículos de gasolina deberán verificarse igualmente los estándares de emisiones y demás exigencias ambientales que resulten aplicables conforme con la reglamentación vigente.

6.6. SEGURIDAD VIAL Y EQUIPO DE PREVENCIÓN

Los vehículos deberán cumplir las condiciones de seguridad vial previstas en el Código Nacional de Tránsito y demás reglamentación aplicable.

El artículo 30 de la Ley 769 de 2002 establece el equipo mínimo de prevención y seguridad que debe portar todo vehículo que circule por las vías del territorio nacional, incluyendo gato, cruceta, elementos de señalización, botiquín, extintor, tacos, herramientas básicas, llanta de repuesto y linterna.

Por esta razón, la ficha técnica puede contemplar elementos adicionales de seguridad o herramientas requeridas por la operación institucional, pero estos no deben entenderse como sustitutos de los elementos mínimos exigidos por la legislación de tránsito.

Asimismo, las transformaciones efectuadas sobre los vehículos no deberán afectar las condiciones originales de seguridad estructural, estabilidad, frenado, visibilidad, funcionamiento eléctrico u otros sistemas esenciales del automotor.

Cuando las adecuaciones impliquen intervención sobre componentes estructurales o sistemas originales, se verificará que tales trabajos no afecten la garantía del fabricante ni las condiciones bajo las cuales el vehículo fue aprobado para su comercialización y circulación.

6.7. SISTEMAS DE RADIOCOMUNICACIÓN Y USO DEL ESPECTRO RADIOELÉCTRICO

Las fichas técnicas suministradas contemplan la incorporación de equipos de radiocomunicación UHF compatibles con la infraestructura actualmente utilizada por el INPEC. Por tal razón, este componente también se encuentra sometido a regulación específica en materia de telecomunicaciones.

La Ley 1341 de 2009 establece que el uso del espectro radioeléctrico requiere, como regla general, permiso previo y expreso otorgado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, salvo las bandas que hayan sido determinadas como de libre utilización bajo las condiciones técnicas correspondientes.





En consecuencia, la adquisición e instalación del equipo de radio no otorga por sí misma autorización para operar cualquier frecuencia. Los equipos deberán configurarse exclusivamente sobre las frecuencias y parámetros legalmente autorizados para la red institucional correspondiente y de manera que no generen interferencias perjudiciales.

Los equipos de radiocomunicaciones deberán ser compatibles e interoperables con la infraestructura de comunicaciones existente del INPEC, de acuerdo con las especificaciones técnicas suministradas por la entidad.

6.8. LUCES DE PRIORIDAD, SIRENAS Y DISPOSITIVOS SONOROS

Las especificaciones técnicas contemplan barra de luces de prioridad, sirena, perifoneo y altavoz para los vehículos destinados al transporte de PPL, en atención a las funciones de custodia, vigilancia, seguridad preventiva y policía judicial asignadas al Cuerpo de Custodia y Vigilancia del INPEC. Estas condiciones también han sido incorporadas por la USPEC en adquisiciones anteriores de vehículos destinados a esta misma finalidad.

De conformidad con la Ley 769 de 2002, el uso de sirenas, luces intermitentes o de alta intensidad se encuentra reservado a las categorías legalmente autorizadas. En consecuencia, la instalación y utilización de estos dispositivos deberá ajustarse a la clasificación y registro que corresponda al vehículo y a las condiciones previstas en la normativa de tránsito vigente, incluyendo, cuando resulte aplicable, su registro en el RUNT como vehículo de emergencia.

6.9. GARANTÍA, CALIDAD Y SERVICIO POSVENTA

La contratación deberá establecer claramente las obligaciones de calidad, idoneidad, garantía y servicio posventa correspondientes tanto al vehículo base como a las adecuaciones y equipos instalados.

La Ley 1480 de 2011 define la garantía como la obligación de responder por el buen estado del producto y su conformidad con las condiciones de calidad, idoneidad y seguridad legalmente exigibles u ofrecidas. Además, establece la responsabilidad de productores y proveedores respecto de la garantía legal.

Sin perjuicio del régimen contractual aplicable a la Entidad Estatal, estas disposiciones constituyen un referente complementario en materia de calidad, idoneidad y garantía de los bienes adquiridos.

Para el presente proceso resulta especialmente importante establecer que la realización de adecuaciones por parte del contratista no podrá utilizarse posteriormente como argumento para desconocer la garantía del vehículo, siempre que dichas adecuaciones formen parte de la solución contratada.

Por ello, el contratista deberá responder integralmente frente a la Entidad por la articulación entre el vehículo base, las transformaciones, los equipos instalados y el servicio posventa ofrecido.

6.10. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS REGULATORIO

De acuerdo con el marco normativo analizado, la adquisición y adecuación de los vehículos deberá observar las disposiciones aplicables en materia de contratación estatal, tránsito, registro automotor, seguridad vial, emisiones, radiocomunicaciones y demás requisitos técnicos asociados a su destinación institucional. Asimismo, las adecuaciones y equipos especiales deberán corresponder a los requerimientos suministrados por el INPEC y cumplir las condiciones legales necesarias para su instalación, registro y operación.

7. ACUERDOS MARCO E INSTRUMENTOS DE AGREGACIÓN DE DEMANDA





La Entidad realizó la verificación de los instrumentos disponibles en la Tienda Virtual del Estado Colombiano – TVEC, identificando que se encuentra vigente el Acuerdo Marco de Precios Vehículos III – CCE-163-III-AMP-2020, cuya fecha máxima para colocar órdenes de compra es el 27 de noviembre de 2026. El instrumento contempla la adquisición de vehículos con mantenimiento preventivo, adecuaciones básicas, adecuaciones especiales y accesorios.

En atención a lo anterior, se revisó el alcance del Acuerdo Marco frente a las condiciones particulares de la presente contratación, correspondiente a la adquisición de dos vehículos con adecuaciones especiales requeridas por el INPEC para el cumplimiento de sus funciones y el transporte de población privada de la libertad. Si bien el instrumento contempla vehículos y diferentes clases de adecuaciones y accesorios, las configuraciones disponibles deben satisfacer integralmente las condiciones técnicas requeridas por la Entidad y por el INPEC.

Como antecedentes directamente relacionados, se identificó que el Municipio de Tuluá, en un proceso adelantado en 2025 en el marco de un convenio interadministrativo con el INPEC para la adquisición de una camioneta tipo Van destinada al transporte de PPL, contrastó las configuraciones del catálogo de Vehículos III con la ficha técnica suministrada por el INPEC, concluyendo que las alternativas disponibles no reunían integralmente las características técnicas requeridas. Asimismo, la entidad efectuó consulta a Colombia Compra Eficiente sobre la aplicación del instrumento para este tipo de adquisición.

De igual forma, en junio de 2026 el Municipio de Tuluá efectuó una nueva revisión para la adquisición de vehículos tipo Van con adecuaciones especiales. En dicho estudio se incorporó una consulta realizada a Colombia Compra Eficiente el 21 de mayo de 2026, en cuya respuesta se indicó que corresponde a la entidad compradora verificar si el Acuerdo Marco vigente satisface las características requeridas y que, cuando el instrumento no cubra la necesidad y no exista otro Acuerdo Marco aplicable, la adquisición podrá adelantarse mediante el procedimiento de selección correspondiente.

Este criterio también encuentra antecedente en el estudio de sector adelantado por la USPEC para la adquisición de vehículos para transporte de PPL y grupos especiales del INPEC, en el cual se concluyó que los instrumentos revisados no incluían la totalidad de los ítems requeridos por el INPEC.

En consecuencia, la sola existencia y vigencia del Acuerdo Marco de Vehículos III no determina su utilización automática para el presente proceso. La procedencia del instrumento depende de que las configuraciones, adecuaciones y accesorios disponibles permitan satisfacer integralmente las especificaciones técnicas requeridas. Por tanto, una vez contrastado el catálogo y simulador vigente con las fichas técnicas suministradas por el INPEC, deberá dejarse constancia de si existe o no una configuración que permita atender la necesidad en su totalidad; de no existir, la Entidad podrá adelantar el procedimiento de selección que jurídicamente corresponda.

8. ANÁLISIS DE LA DEMANDA Y DE LA OFERTA

Con el propósito de conocer el comportamiento de la contratación pública asociada a la adquisición de vehículos y soluciones vehiculares especializadas, se consultó el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de Colombia Compra Eficiente, complementando la información con antecedentes contractuales relacionados con vehículos destinados al transporte de población privada de la libertad – PPL.

Para la consulta se utilizaron principalmente las clases UNSPSC 251015 – Vehículos de pasajeros, dentro de la cual se encuentran los productos correspondientes a Minivans o Vans y vehículos utilitarios deportivos, y de manera complementaria la clase 251019 – Vehículos especializados o de recreo, teniendo en cuenta las adecuaciones especiales requeridas para la destinación institucional de los vehículos.





La información del MAE permite analizar el comportamiento histórico de la demanda estatal, la cantidad de contratos, los valores asociados, la participación de proveedores, su distribución geográfica y las modalidades de selección utilizadas.

8.1. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La demanda estatal relacionada con vehículos comprende adquisiciones destinadas a movilidad institucional, seguridad, transporte de personal y vehículos que requieren transformaciones o adecuaciones particulares para el cumplimiento de funciones especiales.

Para identificar antecedentes directamente relacionados con la necesidad objeto del presente proceso, se revisaron contrataciones adelantadas por entidades públicas para la adquisición de vehículos destinados al transporte de población privada de la libertad – PPL, así como vehículos con adecuaciones institucionales para organismos de seguridad.

8.1.1. ANTECEDENTES RELEVANTES

Con el fin de identificar procesos comparables con la necesidad objeto de contratación, se revisaron antecedentes recientes de entidades territoriales, INPEC y USPEC relacionados con la adquisición de vehículos destinados al transporte de población privada de la libertad – PPL, vehículos tipo Van/Panel con adecuaciones especiales y fortalecimiento del parque automotor penitenciario.

ENTIDAD / PROCESO/ AÑO	OBJETO	VALOR APROXIMADO	RELACIÓN CON EL PRESENTE PROCESO
Alcaldía de Cumaral – SASIP-003-2026	Compra de vehículo tipo Van con accesorios y adecuaciones para traslado de PPL y atención de motivos de Policía.	\$438.899.999 presupuesto; adjudicado por \$438.800.000	Muy comparable por tratarse de Van con adecuaciones especiales para PPL.
Alcaldía de Ipiales – SASIP-007-2026 / CD-551-2026	Adquisición de camioneta cabina cerrada 4x2 o 4x4 con carrocería especializada para traslado seguro de PPL, destinada a la CPMS de Ipiales, en desarrollo de convenio interadministrativo.	\$ 209.200.000	Altamente comparable: entidad territorial + establecimiento penitenciario + vehículo especializado para PPL.
INPEC – Contrato 234 (2025-2026)	Adquisición de vehículos blindados para uso de los Grupos Operativos Especiales – GROPE, destinados a traslados de alto riesgo.	\$ 2.506.226.665	Evidencia la renovación reciente del parque automotor y la adquisición directa de vehículos especializados por el INPEC.
Municipio de Tuluá – proceso 290.20.3.104-2026 / CO1.NTC.10427825	Compraventa de dos vehículos tipo Van uniformados para traslado de PPL o atención de motivos de Policía.	\$ 753.094.000	Muy comparable por tipo de vehículo y destinación.
Gobernación de Cundinamarca – SGSC-SA-CV-366-2025	Adquisición de vehículos especiales, entre ellos camionetas tipo Panel; el proceso incluye ficha técnica de Panel INPEC y Van para traslado de PPL.	\$ 2.372.037.602	Importante por incluir expresamente vehículo tipo Panel para INPEC dentro de un proceso de vehículos especializados.
Municipio de Tuluá – CO1.NTC.8793383 (2025)	Compraventa de una camioneta tipo Van uniformada, en desarrollo de convenio entre el Municipio de Tuluá y el INPEC, destinada a la CPMS de Tuluá.	\$ 350.000.000	Uno de los antecedentes más comparables: municipio + convenio INPEC + Van para PPL,





USPEC – LP-003-2024	Adquisición de vehículos para transporte de PPL y grupos especiales del INPEC: 22 camionetas tipo Panel y 3 busetones con adecuaciones de seguridad.	\$7.571.709.544 presupuesto; contrato aprox. \$7.538 millones	Antecedente técnico nacional directo para vehículos PPL.
USPEC – LP-033-2023	Adquisición de vehículos para transporte de PPL y grupos especiales del INPEC.	\$ 4.977.155.558	Demuestra continuidad de la demanda nacional del sistema penitenciario.
Distrito de Santa Marta – SA-SIP-008-2019	Fortalecimiento de la movilidad de Migración Colombia, Guardacostas, Ejército, Fiscalía e INPEC. Incluyó un microbús 16+1 para el INPEC con adecuaciones internas especiales para custodia y traslado de PPL.	\$ 1.170.000.000	Antecedente local directo: misma entidad territorial, mismo sector de seguridad e inclusión de vehículo especialmente adecuado para el INPEC y transporte de PPL.

Los antecedentes identificados evidencian que la adquisición de vehículos para el transporte de población privada de la libertad – PPL y el fortalecimiento de las capacidades de custodia y vigilancia constituye una necesidad recurrente tanto a nivel nacional como territorial. Particularmente, durante las vigencias 2025 y 2026 se identifican procesos adelantados por entidades territoriales como los municipios de Tuluá, Ipiales y Cumaral, así como por la Gobernación de Cundinamarca y el propio INPEC, relacionados con la adquisición de vehículos tipo Van, Panel, camionetas con carrocería especializada y otras soluciones vehiculares adaptadas para operaciones de seguridad y traslado de PPL.

Para el presente análisis resultan especialmente comparables los procesos de Tuluá 2025, Tuluá 2026 e Ipiales 2026, por corresponder a adquisiciones adelantadas por entidades territoriales para atender necesidades asociadas al sistema penitenciario y al traslado de PPL. Asimismo, los procesos adelantados por la USPEC y las adquisiciones recientes de vehículos especializados por parte del INPEC permiten evidenciar la continuidad de la demanda institucional y la necesidad de incorporar adecuaciones y condiciones técnicas particulares para este tipo de operación.

A nivel local, se identificó como antecedente directo el proceso SA-SIP-008-2019 del Distrito de Santa Marta, mediante el cual se adquirieron vehículos para diferentes organismos de seguridad, incluyendo un microbús 16+1 destinado al INPEC. La ficha técnica contempló adecuaciones específicas para la separación del personal del Cuerpo de Custodia y Vigilancia y las personas privadas de la libertad, así como elementos de seguridad interior y ventanería especializada, evidenciando que el Distrito ya ha adelantado adquisiciones de vehículos adaptados para finalidades penitenciarias.

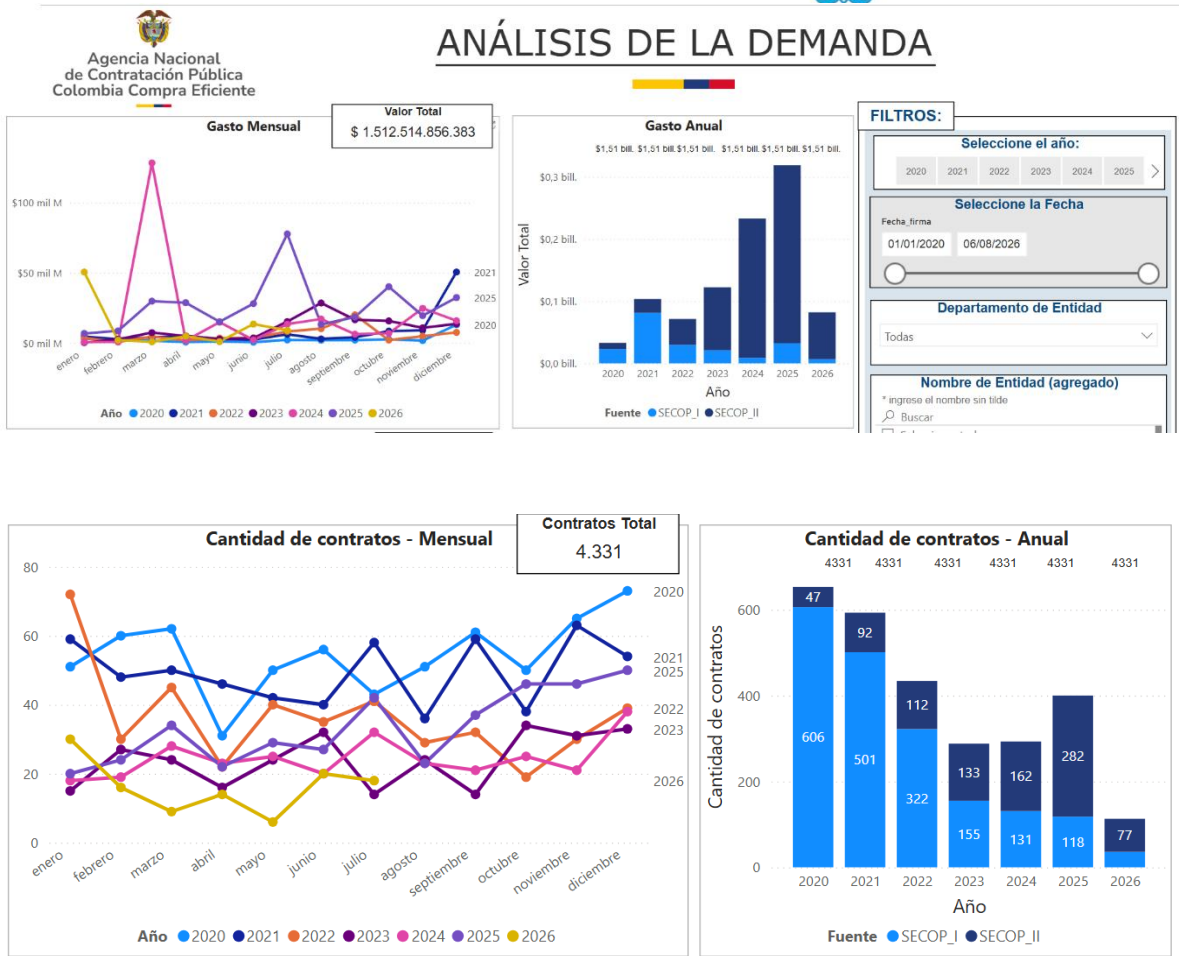
8.1.2. Comportamiento de la demanda – UNSPSC 251015

La consulta efectuada en el MAE para la clase 251015 – Vehículos de pasajeros, con cobertura nacional y para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 6 de agosto de 2026, arrojó un valor total estimado de contratación de:

\$1.512.514.856.383 y un total de: 4.331 contratos.

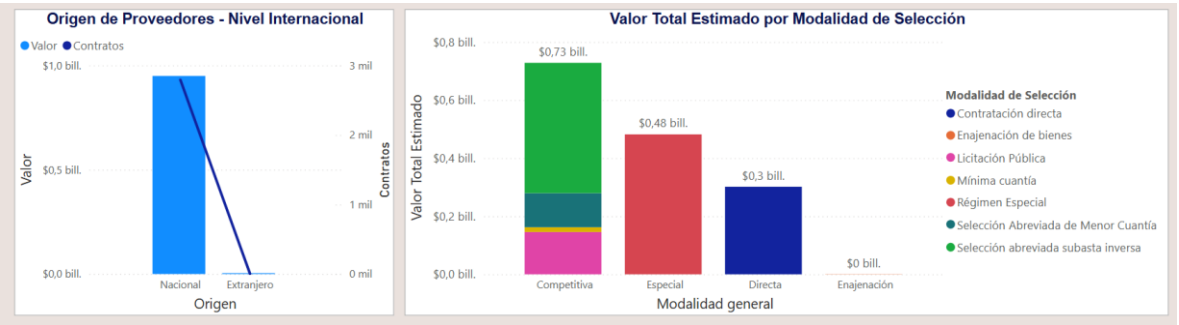
La información evidencia contratación durante todas las vigencias analizadas, registrándose participación tanto de SECOP I como de SECOP II y una demanda sostenida por parte de diferentes entidades públicas.





Gráfica 1. Comportamiento de la demanda pública – UNSPSC 251015 Vehículos de pasajeros, 2020-2026. Fuente: Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE, Colombia Compra Eficiente. Consulta realizada por la Entidad

En cuanto a las modalidades utilizadas por las entidades estatales, el MAE muestra que las modalidades competitivas concentran aproximadamente \$0,73 billones del valor estimado, seguidas por los regímenes especiales, con aproximadamente \$0,48 billones, y la contratación directa, con aproximadamente \$0,30 billones.



Dentro de las modalidades competitivas se evidencia participación de la licitación pública, selección abreviada de menor cuantía, mínima cuantía y selección abreviada por subasta inversa. Lo anterior demuestra que la adquisición de vehículos ha sido atendida mediante diferentes mecanismos de selección, de acuerdo con la naturaleza, cuantía y condiciones particulares de cada proceso.

8.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA – UNSPSC 251015

Desde la perspectiva de la oferta, la consulta del MAE evidencia una participación amplia de proveedores en la clase **251015 – Vehículos de pasajeros**.

Para el periodo analizado se registran:



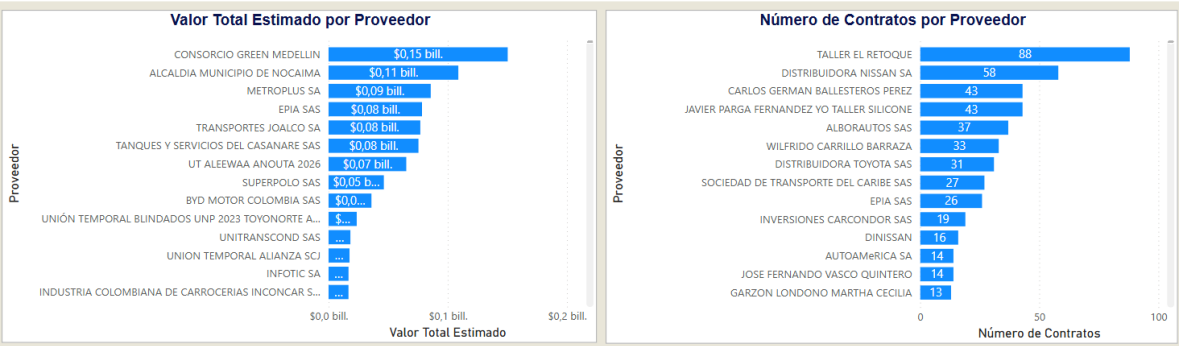


VARIABLE	RESULTADO MAE
Valor de contratación	\$1.512.514.856.383
Número de contratos	4.331
Número de proveedores	2.224

La cantidad de proveedores registrada evidencia una oferta amplia dentro de esta clasificación a nivel nacional. Entre los participantes identificados por el MAE se encuentran distribuidores y empresas relacionadas con el sector automotor, tales como **Distribuidora Nissan S.A., Distribuidora Toyota S.A.S., Alborautos S.A.S., EPIA S.A.S. y Autoamérica S.A.**, entre otros.

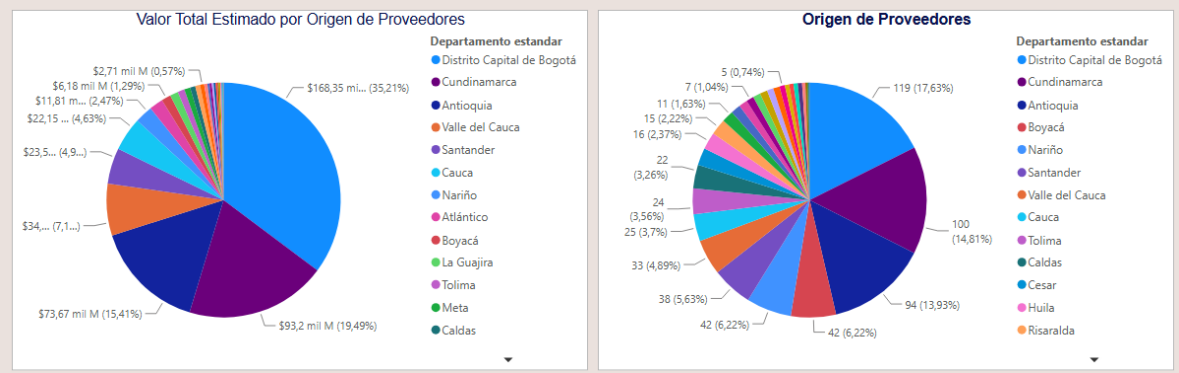
No obstante, debe precisarse que la clase UNSPSC consultada comprende un mercado más amplio que el requerido específicamente en el presente proceso. Por tanto, la existencia de 2.224 proveedores no significa que todos se encuentren en capacidad de ejecutar las adecuaciones especiales exigidas por el INPEC. La oferta efectiva estará constituida por aquellos proveedores que, además de suministrar los vehículos, puedan garantizar integralmente las transformaciones, equipos, accesorios, garantía y servicio posventa requeridos.

Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
\$1,51 bill.	2224	4331



8.2.1. Distribución geográfica de la oferta

La consulta del MAE permite igualmente identificar una distribución territorial amplia de proveedores.



En términos del valor estimado registrado, **Bogotá D.C. representa aproximadamente el 37,62 %**, seguida por **Cundinamarca con el 19,67 %** y **Antioquia con el 16,35 %**. No obstante, también se registra participación de proveedores provenientes de Valle del Cauca, Atlántico, Boyacá, Santander, Risaralda, Nariño, Córdoba, Bolívar y otros departamentos.



Por número de proveedores, Bogotá registra **282 proveedores (16,68 %)**, Antioquia **256 (15,14 %)** y Cundinamarca **182 (10,76 %)**, observándose igualmente participación de proveedores ubicados en diferentes regiones del país.

Lo anterior permite identificar que, aunque existe una concentración relevante del valor contractual en los principales centros económicos del país, la oferta presenta cobertura geográfica nacional y no se encuentra circunscrita exclusivamente a una región.

8.3. CONSULTA COMPLEMENTARIA – UNSPSC 251019 VEHÍCULOS ESPECIALIZADOS O DE RECREO

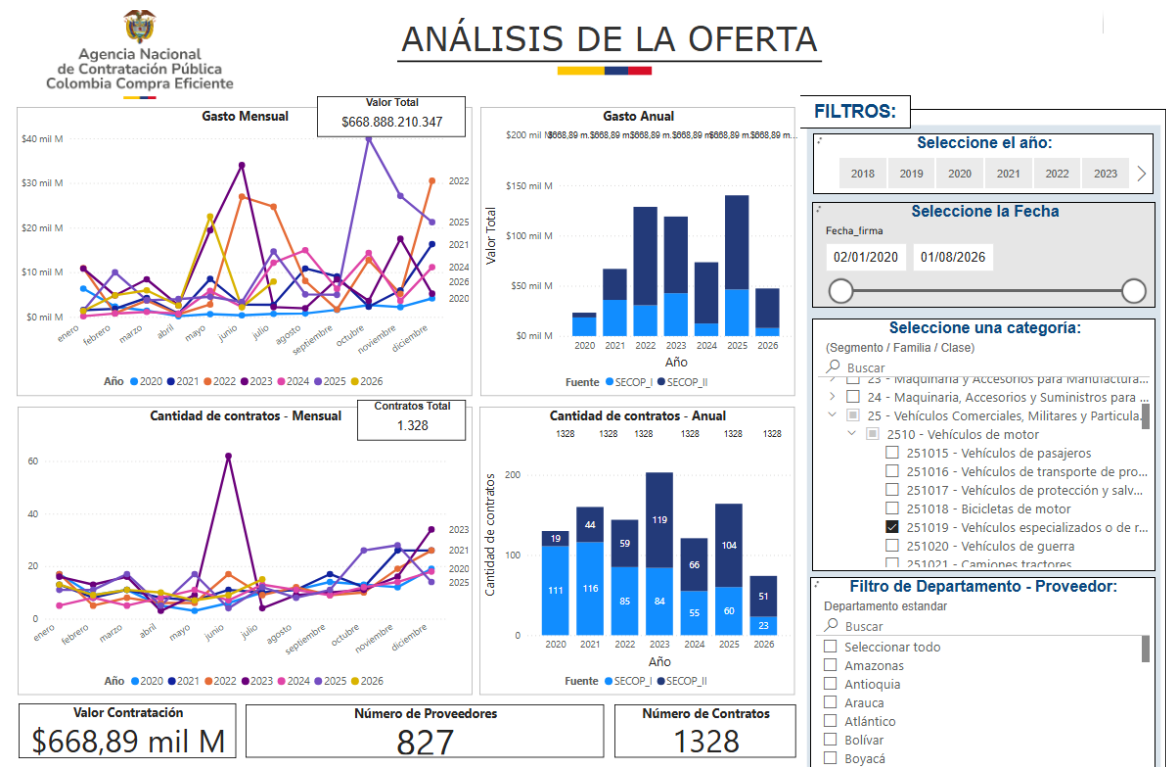
Considerando que los vehículos objeto del presente proceso requieren adecuaciones especiales para su destinación institucional, se realizó adicionalmente una consulta sobre la clase UNSPSC 251019 – Vehículos especializados o de recreo.

Esta clasificación se utiliza de manera complementaria y no sustituye la clasificación específica de los vehículos base. Su análisis permite observar el comportamiento de un segmento del mercado relacionado con vehículos que, por su configuración o destinación, incorporan características diferentes a las de un automotor convencional.

Para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 6 de agosto de 2026, el MAE registra:

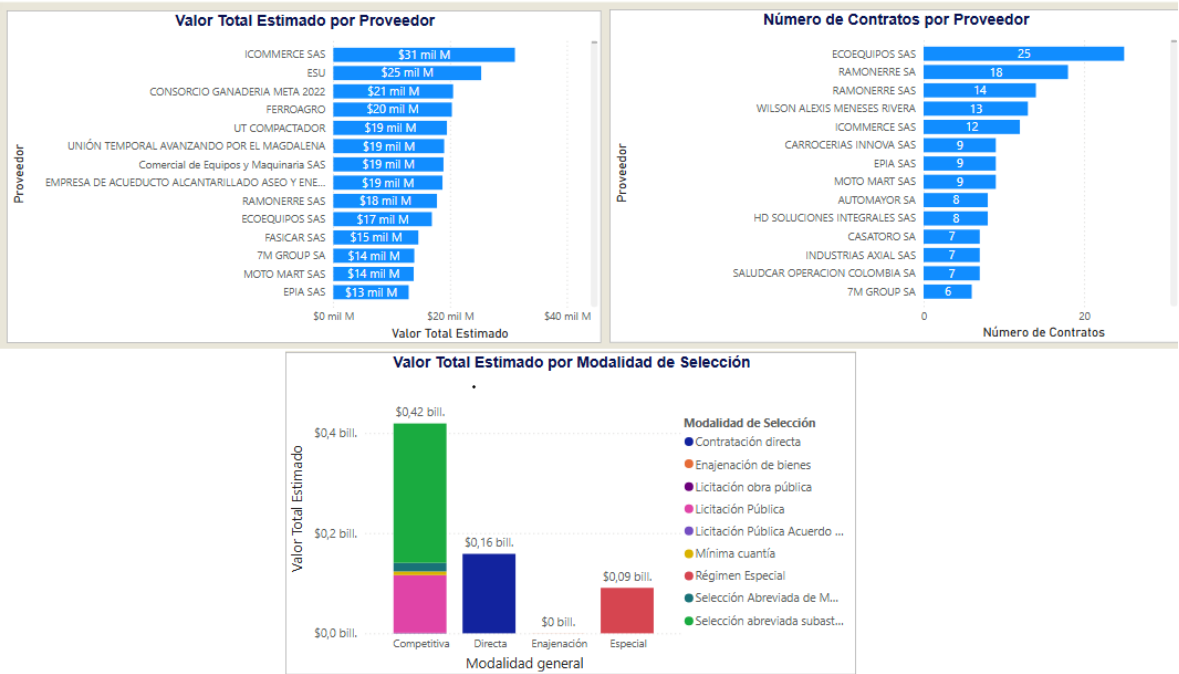
VARIABLE	RESULTADO MAE
Valor total estimado	\$668.888.210.347
Número de contratos	1.328
Número de proveedores registrados en el análisis de oferta	827

Estos resultados muestran que también existe una contratación pública recurrente dentro del segmento de vehículos especializados, aunque en una escala menor a la observada para la clase general de vehículos de pasajeros.





La consulta muestra participación de distintos proveedores dentro de la clasificación 251019. Entre los registrados por el MAE se encuentran **ICOMMERCE S.A.S., ECOEQUIPOS S.A.S., EPIA S.A.S., Carrocerías Innova S.A.S., Automayor S.A.S., HD Soluciones Integrales S.A.S. y Casatoro S.A.**, entre otros.



Debe tenerse presente que la clase 251019 comprende diferentes tipos de vehículos especializados, por lo cual la identificación de estos proveedores no implica que todos tengan experiencia específica en adecuaciones para transporte de PPL. Sin embargo, la información permite evidenciar la existencia de agentes económicos que participan en procesos relacionados con vehículos y soluciones especializadas.

En cuanto a las modalidades de contratación, las modalidades competitivas representan el mayor valor registrado, aproximadamente \$0,42 billones, seguidas por contratación directa y régimen especial. Dentro de las modalidades competitivas se observa participación significativa de mecanismos de selección como licitación pública y selección abreviada.

8.4. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA EFECTIVA PARA EL PRESENTE PROCESO

A partir de la información obtenida, se evidencia que el mercado colombiano cuenta con fabricantes, importadores, representantes, distribuidores, concesionarios y empresas dedicadas a la transformación, adecuación y equipamiento de vehículos.

Sin embargo, para el presente proceso la oferta efectiva no debe entenderse únicamente como el conjunto de empresas capaces de comercializar un vehículo tipo SUV o Van. La necesidad institucional requiere que el proveedor garantice una solución integral, incluyendo el suministro del vehículo base y la incorporación de las adecuaciones, equipos y accesorios establecidos en las especificaciones técnicas suministradas por el INPEC.

En consecuencia, la capacidad real para atender el proceso estará determinada por la posibilidad de suministrar vehículos que cumplan las características mínimas exigidas, ejecutar o integrar adecuadamente las transformaciones requeridas, preservar las condiciones de seguridad y funcionamiento del automotor y garantizar mantenimiento, repuestos, soporte técnico y servicio posventa.

8.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE DEMANDA Y OFERTA





Del análisis efectuado se concluye que existe una demanda pública recurrente para la adquisición de vehículos destinados al cumplimiento de funciones institucionales y que, dentro del sector seguridad y penitenciario, se han adelantado procesos específicos para vehículos con adecuaciones destinadas al transporte de población privada de la libertad.

La consulta del MAE evidencia, para la clase 251015 – Vehículos de pasajeros, un volumen significativo de contratación pública, con 4.331 contratos, 2.224 proveedores y un valor registrado superior a \$1,51 billones durante el periodo analizado. Asimismo, la consulta complementaria de la clase 251019 – Vehículos especializados o de recreo registra 1.328 contratos, 827 proveedores y aproximadamente \$668.888 millones, evidenciando participación de distintos agentes dentro del mercado de soluciones vehiculares especializadas.

La información consultada permite identificar condiciones de pluralidad y cobertura nacional de la oferta. No obstante, la amplitud del mercado registrada en el MAE no implica que todos los proveedores se encuentren en capacidad de atender las condiciones específicas del presente proceso. La oferta efectiva deberá determinarse atendiendo la capacidad técnica y comercial para suministrar los vehículos y ejecutar integralmente las adecuaciones especiales requeridas por el INPEC.

En consecuencia, se evidencia la existencia de un mercado con capacidad de participación y competencia, sin perjuicio de que durante el proceso de selección los interesados deban acreditar el cumplimiento integral de las condiciones técnicas, jurídicas, financieras y organizacionales establecidas por la Entidad.

9. ANÁLISIS DE INDICADORES FINANCIEROS Y CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

De conformidad con los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, corresponde a la Entidad Estatal, durante la etapa de planeación, analizar el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas, entre otras, financiera y organizacional, y establecer los requisitos habilitantes considerando el riesgo del proceso, el valor del contrato, el análisis del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes, evitando la aplicación mecánica de fórmulas financieras.

En concordancia con lo anterior, la determinación de los requisitos de capacidad financiera y organizacional del presente proceso se realiza a partir del análisis de las condiciones observadas en la muestra, de la naturaleza de cada indicador y de las características particulares de la contratación, procurando que los niveles establecidos sean adecuados y proporcionales.

La determinación de los requisitos de capacidad financiera y organizacional debe guardar relación con la naturaleza, alcance, valor y demás condiciones particulares del contrato a celebrar, de manera que los indicadores establecidos permitan verificar que los potenciales proponentes cuentan con una estructura financiera adecuada para asumir las obligaciones derivadas de la ejecución contractual, sin establecer condiciones desproporcionadas frente al comportamiento observado en el sector.

Con el propósito de determinar los requisitos habilitantes de capacidad financiera y organizacional, la Entidad analizó los indicadores correspondientes a índice de liquidez, nivel de endeudamiento, razón de cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio – ROE y rentabilidad del activo – ROA.

Para el desarrollo del análisis se consultó información financiera disponible en el Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, correspondiente a sociedades con información financiera reportada y disponible en dicha plataforma, tomando como referencia información con corte al 31 de diciembre de 2025.

La información obtenida del SIIS se utiliza como fuente de referencia para caracterizar el comportamiento financiero de las sociedades que conforman la muestra analizada. En consecuencia, los resultados obtenidos corresponden al comportamiento observado en





dicha muestra y no constituyen una generalización estadística sobre la totalidad de las empresas que integran el sector.

La muestra analizada se encuentra conformada por sociedades cuyas actividades económicas se relacionan principalmente con el comercio de vehículos automotores nuevos, la fabricación de vehículos automotores y sus motores, y la fabricación de carrocerías para vehículos automotores, remolques y semirremolques, actividades relacionadas con el mercado objeto del presente proceso.

A partir de la información obtenida se realizó un análisis estadístico de los indicadores financieros y organizacionales, considerando medidas de tendencia central y de posición, tales como mínimo, máximo, promedio, mediana y percentiles, así como la distribución de las observaciones por rangos.

La utilización conjunta de estas medidas permite obtener una visión más representativa del comportamiento de la muestra, especialmente en aquellos indicadores en los que existen valores extremos que pueden influir significativamente sobre el promedio. Por esta razón, la determinación de los requisitos no se fundamenta en una única medida estadística, sino en la valoración conjunta del comportamiento observado para cada indicador.

Tabla 1. Estadísticos descriptivos de los indicadores financieros y de capacidad organizacional de la muestra analizada:

NIT	Razón social de la sociedad	Clasificación Industrial Internacional Uniforme Versión 4 A.C (CIIU)	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENT O	COBERTURA	ROE	ROA
800153102	HD SOLUCIONES INTEGRALES SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	6,90	40,93%	12,649	94,42%	55,77 %
802005367	BUSES ELITE SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,84	40,34%	8,639	16,49%	9,84%
805011793	CARROCERIAS ANDINA SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	5,34	64,59%	2,415	6,41%	2,27%
819005725	TAYRONA AUTOMOTRIZ SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	6,87	62,76%	3,344	18,61%	6,93%
826003190	SOCIEDAD TRACTEC POR ACCIONES SIMPLIFICADA BIC EN REORGANIZACION	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	3,42	57,25%	INDT	6,72%	2,87%
830054299	RIPEL PROVEEDURIA Y CONSTRUCCIONES SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	16,70	56,13%	1,612	43,34%	19,01 %
830081246	ICOMMERCE SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,63	65,87%	4,662	44,69%	15,25 %
830086206	AUTOMOTORES RIO GRANDE SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	4,05	21,22%	INDT	0,16%	0,13%
830092596	LAFE SECURITY E.U	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	2,60	39,45%	4,836	9,70%	5,87%
830096621	EPIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	3,38	59,47%	INDT	28,81%	11,68 %
830103701	INVERSIONES ALDEMAR S A	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	3,16	20,69%	44,829	13,38%	10,61 %





860091235	LYRA MOTORS SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,62	21,24%	INDT	0,27%	0,22%
860522243	CARROCERIAS ESPECIALES SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	16,05	5,52%	1,657	10,53%	9,95%
890001208	CENTRO AUTOMOTOR LTDA	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,60	44,27%	4,005	24,81%	13,83%
890403472	BARU MOTORS SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	6,18	63,09%	INDT	17,87%	6,60%
890930490	CARROCERIAS PANAMERICANA SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	4,85	18,50%	10,965	18,91%	15,41%
900006406	EL ROBLE MOTOR S.A.S.	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	3,16	38,30%	2,570	15,30%	9,44%
900010107	INDUSTRIAS AXIAL SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	3,86	36,11%	8,121	10,44%	6,67%
900022108	AUTOMUNICH LTDA	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,52	36,39%	INDT	25,67%	16,33%
900022426	MASSY MOTORS GM SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,72	39,93%	7,398	24,97%	15,00%
900072041	INDUSTRIA METALMECANICA CEPEDA SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	3,50	51,29%	6,512	18,80%	9,16%
900088171	LLERAS BIKE Y CIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,64	36,99%	INDT	3,41%	2,15%
900223905	INVERSIONES CARCONDOR	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,84	43,02%	INDT	15,24%	8,69%
900233393	ALPECORP COLOMBIA SAS	C2910 - Fabricación de vehículos automotores y sus motores	5,86	36,27%	INDT	1,96%	1,25%
900269220	INTERNATIONAL PROTECTION LTDA	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	4,43	59,74%	3,692	31,28%	12,59%
900343209	AUTOMOTORES EUROPA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	4,05	86,55%	INDT	13,73%	1,85%
900369869	ECOEQUIPOS SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	2,65	35,03%	INDT	18,20%	11,82%
900390168	AUTOMOVILES EXCLUSIVOS SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	128,20	0,66%	198,528	10,85%	10,78%
900453989	CARROCERIAS INNOVA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	3,30	46,29%	84,957	20,67%	11,10%
900645824	DG ANDINA AUTOMOTRIZ SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	6,14	97,44%	4,025	341,04%	8,71%
900995957	VAISAND MOTORS SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	13,80	55,03%	5,320	51,51%	23,16%
901126189	AMBACAR COLOMBIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	3,29	77,34%	6,471	71,78%	16,27%





901396070	INVERSIONES GEZPOMOTOR SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	4,29	23,26%	1,202	2,54%	1,95%
800042522	ACCESORIOS Y SISTEMAS S.A EN REORGANIZACION	C2910 - Fabricación de vehículos automotores y sus motores	8,91	59,90%	1,302	2,87%	1,15%
900703240	MAZDA DE COLOMBIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,88	40,00%	10,374	45,65%	27,39 %
900759679	DISTRIBUIDORA HINO DE COLOMBIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	10,51	19,55%	185,648	11,26%	9,06%
900780510	AUTOMOTORES TOYOTA COLOMBIA SAS	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,92	65,20%	17,883	151,89%	52,86 %
800170523	GRUPO AUTOMOTRIZ CARRERA S.A.S	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,92	30,57%	7,958	8,01%	5,56%
830008804	KIA PLAZA S.A	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	7,25	4,99%	28,225	3,44%	3,27%
901199954	BRTPLUS S.A.S	G4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos	2,77	53,46%	0,061	0,82%	0,38%
890318329	ROMARCO SAS	C2920 - Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques	2,57	34,00%	11,817	24,74%	16,32 %

Fuente: Elaboración propia con información del SIIS – Superintendencia de Sociedades, corte al 31 de diciembre de 2025.

9.1. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA MUESTRA

Con base en la información financiera correspondiente a las sociedades que conforman la muestra analizada, se calcularon las principales medidas estadísticas para identificar la distribución y el comportamiento de los indicadores financieros y organizacionales.

9.1.1.Tratamiento de la Razón de Cobertura de Intereses

Para el análisis de la razón de cobertura de intereses, los registros en los cuales la fuente consultada no presenta un valor numérico calculable no fueron considerados como valores iguales a cero dentro del cálculo de las medidas estadísticas.

Lo anterior obedece a que la ausencia de un valor calculable puede estar asociada, entre otras circunstancias, a la inexistencia de gastos por intereses, caso en el cual no resulta técnicamente adecuado interpretar dicha condición como una razón de cobertura igual a cero.

En consecuencia, las medidas estadísticas correspondientes a este indicador se calcularon únicamente sobre los registros que presentan un valor numérico de razón de cobertura de intereses en la fuente consultada.

Tabla 1. Estadísticos descriptivos de los indicadores financieros y de capacidad organizacional de la muestra analizada

Indicador	Mínimo	Percentil 25	Mediana (P50)	Promedio	Percentil 75	Máximo
Liquidez	2,52	2,84	3,42	8,00	6,14	128,20
Endeudamiento	0,66%	34,00%	40,34%	43,63%	59,47%	97,44%
Razón de cobertura de intereses	0,061	3,431	6,492	23,056	11,604	198,528
Rentabilidad del patrimonio – ROE	0,16%	8,01%	16,49%	31,25%	25,67%	341,04%





Rentabilidad del activo – ROA	0,13%	3,27%	9,44%	11,44%	15,00%	55,77%
----------------------------------	-------	-------	-------	--------	--------	--------

Fuente: Elaboración propia con información del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2025.

Los resultados obtenidos permiten evidenciar que los indicadores presentan comportamientos diferenciados dentro de la muestra analizada. En algunos casos se observan valores considerablemente superiores al comportamiento central de los datos, lo que genera diferencias entre el promedio y la mediana y evidencia la presencia de valores extremos.

En consecuencia, para la determinación de los requisitos habilitantes no se considera conveniente adoptar como único referente el valor promedio de cada indicador. El análisis se complementa con la mediana, los percentiles y la distribución de las observaciones por rangos, con el propósito de obtener una visión más representativa del comportamiento financiero y organizacional de la muestra y contar con elementos objetivos para la definición de los requisitos.

De esta manera, cada indicador será analizado de forma individual, considerando tanto su naturaleza financiera como su comportamiento estadístico dentro de la muestra, antes de establecer el respectivo requisito habilitante.

Para la definición de los niveles exigidos, además del comportamiento estadístico de la muestra, la Entidad considera las características particulares de la contratación, su valor, plazo de ejecución, forma de pago y las obligaciones económicas que deberá asumir el futuro contratista durante la ejecución.

En consecuencia, los indicadores establecidos buscan verificar que el proponente disponga de una estructura financiera y organizacional suficiente para afrontar las obligaciones derivadas del contrato, sin establecer condiciones desproporcionadas frente al comportamiento observado en el mercado analizado y procurando mantener condiciones de participación acordes con las necesidades del proceso

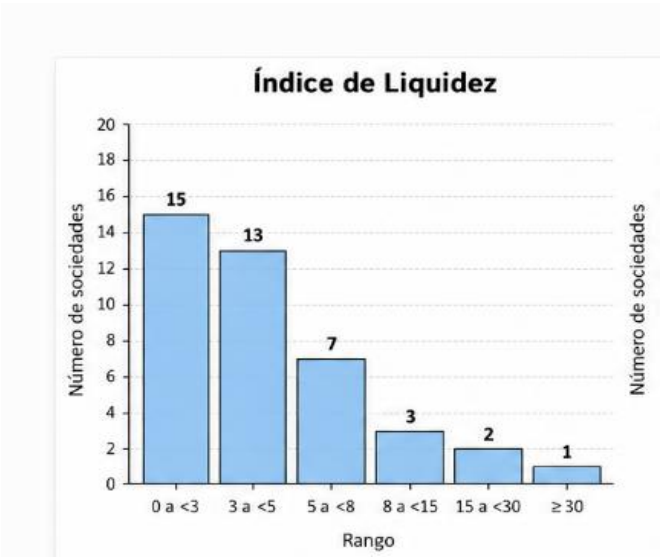
9.2. ÍNDICE DE LIQUIDEZ

El índice de liquidez corresponde a la relación entre el activo corriente y el pasivo corriente y permite determinar la capacidad del proponente para atender sus obligaciones de corto plazo con los recursos disponibles en su activo corriente.

En este indicador, un mayor resultado representa una mayor disponibilidad de activos corrientes frente a las obligaciones corrientes, razón por la cual el requisito se establece mediante un valor mínimo.

En la muestra analizada, el indicador presenta una mediana de 3,42, un promedio de 8,00 y un percentil 75 de 6,14.





Fuente: Elaboración propia con información del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2025.

La distribución por rangos evidencia una mayor concentración de observaciones en los niveles inferiores de liquidez, particularmente en los intervalos comprendidos entre 0 y 3 y entre 3 y 5, disminuyendo progresivamente la frecuencia a medida que aumenta el indicador.

Asimismo, se identifican valores considerablemente superiores al comportamiento central de la muestra. Esta situación explica que el promedio (8,00) se encuentre significativamente por encima de la mediana (3,42), por lo cual no resulta adecuado adoptar el promedio de manera aislada como parámetro de referencia.

Teniendo en cuenta de manera conjunta la mediana, los percentiles y la distribución observada en la muestra, la Entidad considera adecuado establecer un índice de liquidez mayor o igual a 5,00.

El valor definido se encuentra por encima de la mediana (3,42) y por debajo del percentil 75 (6,14), por lo que se mantiene dentro del comportamiento efectivamente observado en la muestra. Su determinación busca verificar que el proponente cuente con una posición de liquidez suficiente para atender las obligaciones de corto plazo asociadas a su operación y a la ejecución contractual, sin adoptar como referencia los valores extremos registrados en la distribución.

Por lo anterior, para efectos de la verificación de la capacidad financiera se establece:

Índice de Liquidez: Mayor o igual a 5,00

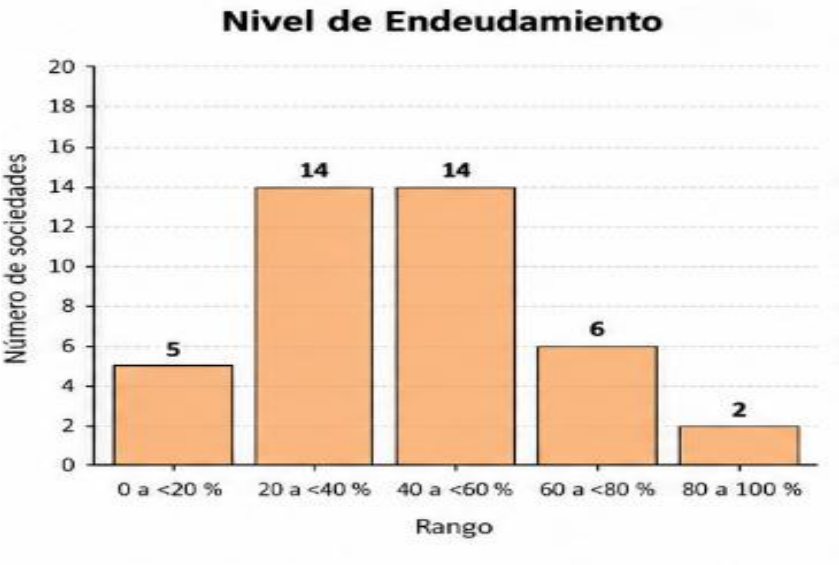
9.3. NIVEL DE ENDEUDAMIENTO

El nivel de endeudamiento corresponde a la relación entre el pasivo total y el activo total y permite identificar qué proporción de los activos de una empresa se encuentra financiada mediante obligaciones frente a terceros.

En este indicador, un menor resultado representa una menor dependencia de recursos de terceros dentro de la estructura financiera, razón por la cual el requisito se establece mediante un valor máximo.

En la muestra analizada, el indicador presenta una mediana de 40,34 %, un promedio de 43,63 %, un percentil 25 de 34,00 % y un percentil 75 de 59,47 %.





Fuente: Elaboración propia con información del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2025.

La distribución por rangos evidencia una mayor concentración de observaciones entre 20 % y 60 %, particularmente en los intervalos comprendidos entre 20 % y 40 % y entre 40 % y 60 %.

A diferencia de otros indicadores analizados, el nivel de endeudamiento presenta una menor dispersión relativa, circunstancia que se refleja en la proximidad entre la mediana (40,34 %) y el promedio (43,63 %). Esto permite identificar una concentración más clara de los datos alrededor de los valores centrales de la muestra.

Teniendo en cuenta de manera conjunta la mediana, los percentiles y la distribución observada, la Entidad considera adecuado establecer un nivel de endeudamiento menor o igual al 40 %.

El valor definido se encuentra próximo a la mediana de la muestra (40,34 %) y dentro de la zona de mayor concentración de las observaciones. Su determinación permite verificar que el proponente mantenga una estructura financiera moderada en cuanto al uso de recursos de terceros, sin adoptar como referencia los niveles extremos de endeudamiento registrados en la distribución.

Por lo anterior, para efectos de la verificación de la capacidad financiera se establece:

Nivel de Endeudamiento: Menor o igual al 40 %.

9.4. RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES

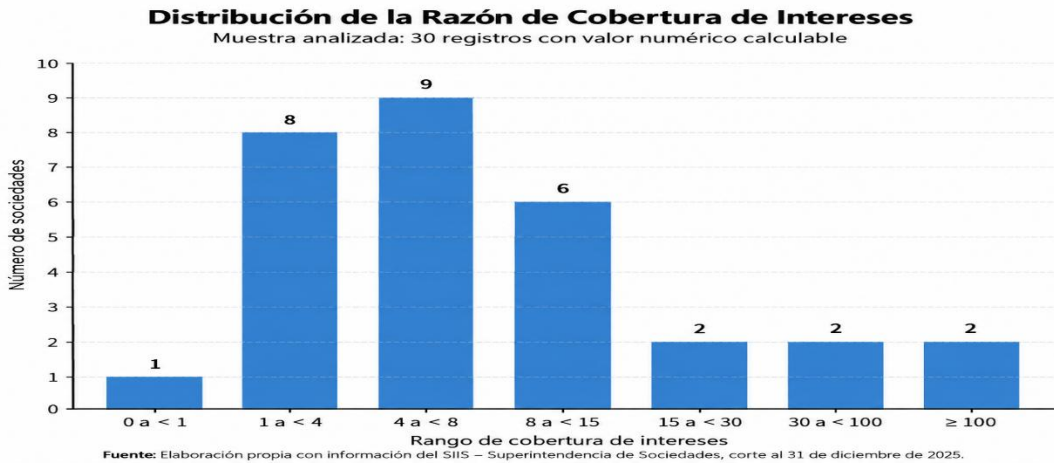
La razón de cobertura de intereses permite determinar la capacidad de una empresa para atender los gastos financieros derivados de sus obligaciones, a partir de los resultados generados por su operación.

En este indicador, un mayor resultado representa una mayor capacidad para cubrir los gastos por intereses, razón por la cual el requisito se establece mediante un valor mínimo.

Para efectos del análisis estadístico, se consideraron únicamente los registros que presentan un valor numérico calculable de razón de cobertura de intereses en la fuente consultada, de acuerdo con el tratamiento metodológico previamente señalado.

En los registros calculables de la muestra, el indicador presenta un mínimo de 0,061, un percentil 25 de 3,431, una mediana de 6,492, un promedio de 23,056, un percentil 75 de 11,604 y un máximo de 198,528.





Fuente: Elaboración propia con información del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2025.

La distribución por rangos evidencia una mayor concentración de observaciones entre 1 y 15, particularmente en los intervalos comprendidos entre 1 y 4, 4 y 8 y 8 y 15. Asimismo, se identifican algunos valores considerablemente elevados que amplían la dispersión de la muestra.

Esta situación explica la diferencia existente entre la mediana (6,492) y el promedio (23,056), por lo cual este último se encuentra influenciado por valores extremos y no resulta conveniente adoptarlo de manera aislada como parámetro de referencia.

Teniendo en cuenta de manera conjunta la mediana, los percentiles y la distribución observada, la Entidad considera adecuado establecer una razón de cobertura de intereses mayor o igual a 8,00.

El valor definido se encuentra por encima de la mediana (6,492) y por debajo del percentil 75 (11,604), ubicándose dentro del comportamiento efectivamente observado en los registros calculables de la muestra. Su determinación permite verificar que el proponente cuente con una capacidad favorable para atender sus gastos financieros, sin adoptar como referencia los valores extremos identificados en la distribución.

Por lo anterior, para efectos de la verificación de la capacidad financiera se establece:

Razón de Cobertura de Intereses: Mayor o igual a 8,00.

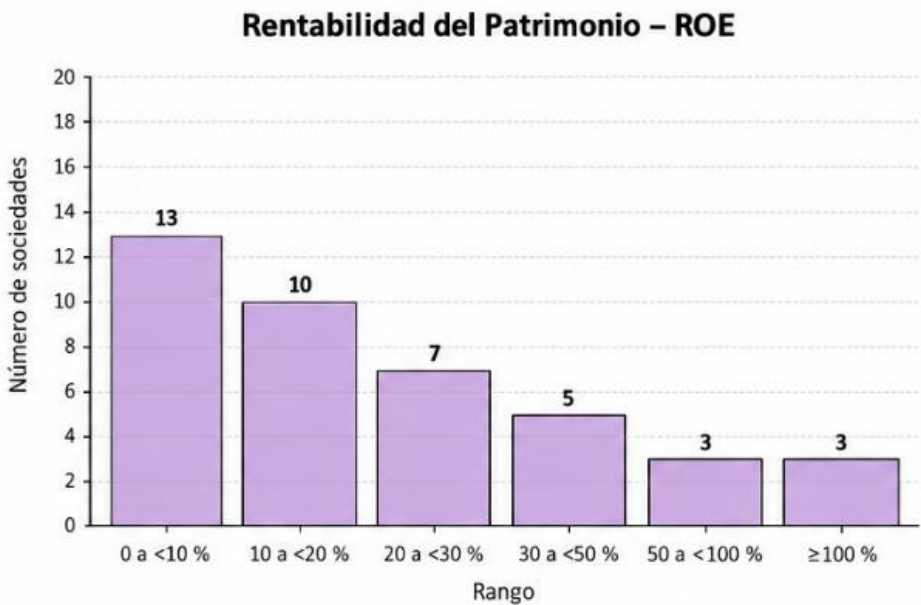
9.5. RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO – ROE

La rentabilidad del patrimonio – ROE permite determinar la capacidad de una empresa para generar resultados a partir de los recursos que conforman su patrimonio.

En este indicador, un mayor resultado representa una mayor capacidad de generación de rendimientos sobre el patrimonio, razón por la cual el requisito se establece mediante un valor mínimo.

En la muestra analizada, el indicador presenta una mediana de 16,49 %, un promedio de 31,25 %, un percentil 25 de 8,01 % y un percentil 75 de 25,67 %.





Fuente: Elaboración propia con información del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2025.

La distribución por rangos evidencia una mayor concentración de observaciones en los niveles inferiores al 20 %, mientras que la frecuencia disminuye progresivamente a medida que aumenta el indicador.

Asimismo, se identifican valores considerablemente superiores al comportamiento central de la muestra, lo que explica la diferencia entre la mediana (16,49 %) y el promedio (31,25 %). En consecuencia, el promedio se encuentra influenciado por valores extremos y no resulta conveniente utilizarlo de manera aislada para establecer el requisito.

Teniendo en cuenta de manera conjunta la mediana, los percentiles y la distribución observada, la Entidad considera adecuado establecer una rentabilidad del patrimonio – ROE mayor o igual al 20 %.

El valor definido se encuentra por encima de la mediana (16,49 %) y por debajo del percentil 75 (25,67 %), manteniéndose dentro del comportamiento observado en la muestra. Su determinación permite verificar que el proponente cuente con una capacidad favorable para generar rendimientos a partir de su patrimonio, sin adoptar como referencia los valores extremos de la distribución.

Por lo anterior, para efectos de la verificación de la capacidad organizacional se establece:

Rentabilidad del Patrimonio – ROE: Mayor o igual al 20 %.

9.6. RENTABILIDAD DEL ACTIVO – ROA

La rentabilidad del activo – ROA permite determinar la capacidad de una empresa para generar resultados a partir del conjunto de activos que utiliza en el desarrollo de su actividad económica.

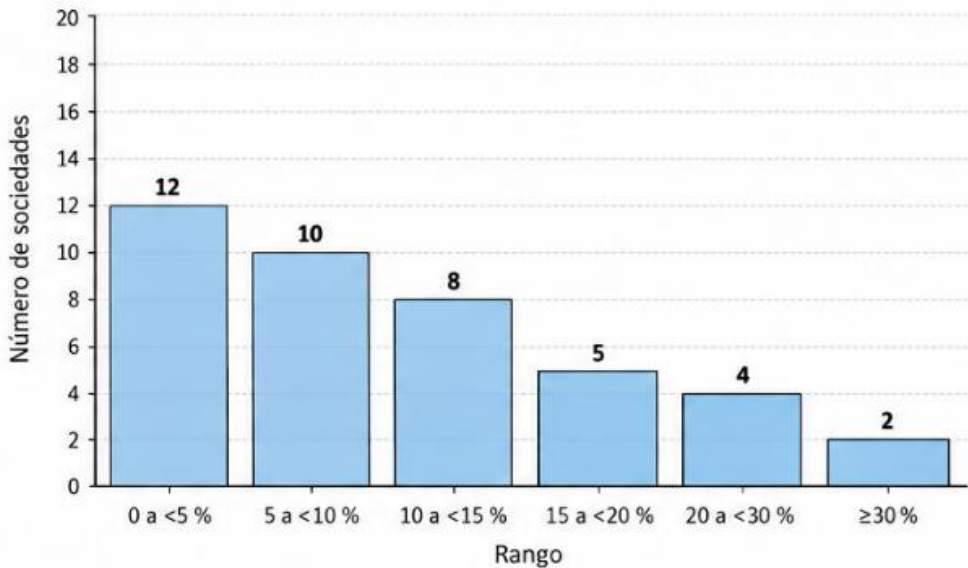
En este indicador, un mayor resultado representa una mayor eficiencia en la utilización de los activos para la generación de rendimientos, razón por la cual el requisito se establece mediante un valor mínimo.

En la muestra analizada, el indicador presenta una mediana de 9,44 %, un promedio de 11,44 %, un percentil 25 de 3,27 % y un percentil 75 de 15,00 %





Rentabilidad del Activo – ROA



La distribución por rangos evidencia una mayor concentración de observaciones en valores inferiores al 20 %, particularmente en los intervalos comprendidos entre 0 % y 10 %.

A diferencia de otros indicadores analizados, el ROA presenta una menor dispersión relativa, circunstancia que se refleja en la proximidad entre la mediana (9,44 %) y el promedio (11,44 %). Esto permite identificar una concentración más clara de los datos alrededor de los valores centrales de la muestra.

Teniendo en cuenta de manera conjunta la mediana, los percentiles y la distribución observada, la Entidad considera adecuado establecer una rentabilidad del activo – ROA mayor o igual al 10 %.

El valor definido se encuentra ligeramente por encima de la mediana (9,44 %) y por debajo del promedio (11,44 %) y del percentil 75 (15,00%), manteniéndose dentro del comportamiento central observado en la muestra. Su determinación permite verificar que el proponente cuente con una capacidad favorable para generar resultados a partir de los activos disponibles.

Por lo anterior, para efectos de la verificación de la capacidad organizacional se establece:

Rentabilidad del Activo – ROA: Mayor o igual al 10 %.

9.7. REQUISITOS DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL

Como resultado del análisis estadístico realizado sobre la muestra, la revisión de las medidas de tendencia central y de posición, así como de la distribución observada para cada uno de los indicadores, la Entidad establece los siguientes requisitos de capacidad financiera y organizacional:

Tabla 2. Requisitos de capacidad financiera y organizacional

Indicador	Requisito establecido
Índice de Liquidez	Mayor o igual a 5,00
Nivel de Endeudamiento	Menor o igual al 40 %
Razón de Cobertura de Intereses	Mayor o igual a 8,00
Rentabilidad del Patrimonio – ROE	Mayor o igual al 20 %
Rentabilidad del Activo – ROA	Mayor o igual al 10 %





Los valores establecidos corresponden al análisis individual de cada indicador y tienen en cuenta su naturaleza financiera, el comportamiento estadístico evidenciado en la muestra, la mediana, los percentiles y la distribución de las observaciones por rangos.

La definición de los requisitos no obedece a la aplicación aislada de una única medida estadística, sino a la valoración conjunta de los elementos analizados, con el propósito de establecer condiciones acordes con el comportamiento observado en el sector y orientadas a verificar que los proponentes cuenten con una capacidad financiera y organizacional adecuada para asumir las obligaciones derivadas de la ejecución contractual.

En consecuencia, los proponentes deberán acreditar el cumplimiento de los indicadores anteriormente señalados de conformidad con las condiciones y reglas establecidas en los documentos del proceso y la normativa aplicable.

La Entidad precisa que los requisitos definidos no corresponden a los valores máximos observados en la muestra ni a parámetros ajenos al comportamiento evidenciado en el mercado analizado. Por el contrario, fueron establecidos dentro de los rangos efectivamente identificados en las sociedades que conforman la muestra y buscan verificar que los futuros contratistas cuenten con una capacidad financiera y organizacional suficiente para respaldar adecuadamente la ejecución del contrato.

En tal sentido, la definición de los indicadores responde no solo al comportamiento estadístico de la muestra, sino también a la necesidad de mitigar los riesgos asociados al proceso contractual, proteger los recursos públicos comprometidos y procurar condiciones de continuidad, estabilidad y cumplimiento de las obligaciones durante la ejecución del contrato.

De esta manera, los requisitos establecidos buscan mantener una relación de proporcionalidad con las condiciones particulares del proceso y con el comportamiento financiero y organizacional observado en la muestra analizada.

Conclusión del análisis financiero y organizacional:

Con fundamento en la información obtenida de la muestra analizada, el comportamiento estadístico de los indicadores y las condiciones particulares de la contratación, la Entidad determinó los requisitos de capacidad financiera y organizacional anteriormente señalados, procurando que estos resulten adecuados, proporcionales y acordes con las exigencias propias de la ejecución contractual, así como con el comportamiento observado en el mercado analizado.

10. ACUERDOS COMERCIALES

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 y con el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, la Entidad verificó la cobertura de los Acuerdos Comerciales aplicables al presente proceso, teniendo en cuenta la naturaleza de la Entidad contratante, el objeto contractual, el valor estimado del proceso y las excepciones previstas en cada instrumento comercial.

Para efectos del presente análisis, el Distrito de Santa Marta se encuentra comprendido dentro del nivel territorial o subcentral.

El presente proceso tiene por objeto la **adquisición de vehículos** y cuenta con un presupuesto estimado de **OCHOCIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$800.000.000)**.

10.1. Verificación de Acuerdos Comerciales





Acuerdo Comercial	Entidad cubierta	Umbral aplicable a bienes y servicios – nivel subcentral	¿\$800.000.000 supera el umbral?	Resultado
Alianza del Pacífico – Chile	Sí	\$1.091.804.264	No	No aplica por cuantía
Alianza del Pacífico – Perú	Sí	\$1.091.804.264	No	No aplica por cuantía
Chile	Sí	\$1.091.059.175	No	No aplica por cuantía
Costa Rica	Sí	\$1.940.398.620	No	No aplica por cuantía
Estados AELC – EFTA	Sí	\$1.131.227.573	No	No aplica por cuantía
Unión Europea	Sí	\$1.131.227.573	No	No aplica por cuantía
Reino Unido e Irlanda del Norte	Sí	\$1.091.059.175	No	No aplica por cuantía
Triángulo Norte – Guatemala	Sí	Límite inferior de la menor cuantía de la Entidad	si	Cumple entidad y umbral. Deben verificarse las excepciones del Acuerdo para determinar la cobertura definitiva.

Fuente: Elaboración propia con fundamento en el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación y en los umbrales vigentes publicados por Colombia Compra Eficiente.

Los umbrales vigentes aplicables al nivel subcentral permiten establecer que el presupuesto estimado de **\$800.000.000** se encuentra por debajo de los valores establecidos para Chile, Costa Rica, Alianza del Pacífico – Chile y Perú, Reino Unido, Unión Europea y Estados AELC.

En consecuencia, dichos Acuerdos Comerciales no resultan aplicables al presente proceso por razón de la cuantía, sin perjuicio de las demás condiciones de cobertura previstas en cada instrumento.

10.2. Triángulo Norte – Guatemala

Respecto del Acuerdo Comercial con Guatemala – Triángulo Norte, se verificó que el Distrito de Santa Marta se encuentra comprendido dentro de las entidades cubiertas y que el valor del presente proceso supera el límite inferior de la menor cuantía aplicable a la Entidad.





Asimismo, revisadas las excepciones previstas para dicho Acuerdo Comercial, no se identifica la configuración de alguna causal de exclusión aplicable al presente proceso. En consecuencia, el proceso se encuentra cubierto por el Acuerdo Comercial con Guatemala.

En consecuencia, al encontrarse el proceso cubierto por el Acuerdo Comercial con Guatemala – Triángulo Norte, la Entidad deberá observar las obligaciones derivadas de dicho instrumento y otorgar trato nacional a los bienes, servicios y proveedores provenientes de Guatemala, en los términos previstos en el Acuerdo Comercial y en el artículo 2.2.1.2.4.1.3 del Decreto 1082 de 2015.

10.3. Comunidad Andina – CAN

En relación con la Comunidad Andina, el artículo 2.2.1.2.4.1.3 del Decreto 1082 de 2015 establece que la Entidad Estatal debe conceder trato nacional a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina, teniendo en cuenta la regulación andina aplicable.

Dado que el objeto principal del presente proceso corresponde a la adquisición de vehículos, esta disposición deberá observarse respecto de los componentes de servicios que eventualmente formen parte de la contratación, cuando corresponda.

CONCLUSIÓN

De acuerdo a la necesidad que requiere satisfacer el Distrito de Santa Marta a través de la Secretaría de Seguridad y Convivencia Ciudadana; y en consecuencia con lo expuesto en el presente análisis en cuanto a la oferta, demanda, comportamiento del sector, planificación, eficacia, eficiencia, cuantía, economía y manejo del riesgo, se identifica que la mejor manera de adelantar el proceso de contratación es a través de la modalidad de Selección Abreviada Por Subasta Inversa Electrónica.

HUSSEIN GHOTME GHOTMEH

Secretario de Seguridad y Convivencia (E)

Revisó: Liliana Rodríguez Silvera, Directora Técnica SSyC
Proyectó: Ana Sofía Guerrero – P. U. SSyC

