



PROCESO					
GESTIÓN ORGANIZACIONAL Y DEL RIESGO					
NOMBRE DEL FORMATO					
PLANTILLA DOCUMENTOS Y FORMATOS EN WORD SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN Y AUTOCONTROL					
CLASIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN					
Pública	☒	Pública Clasificada	☐	Pública Reservada	☐

1. OBJETO:

Contratar el mantenimiento preventivo y correctivo con suministro, instalación de repuestos y accesorios, incluyendo mano de obra para el parque automotor del Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria regional Quindío en la vigencia 2026.

2. CLASIFICACIÓN UNSPSC.

El objeto contractual se clasifica en los siguientes códigos del Clasificador de Bienes y Servicios:

Clasificación UNSPSC

Por tratarse de la prestación de un servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos automotores, que comprende el suministro e instalación de repuestos y accesorios y la mano de obra correspondiente, la clasificación se realiza de la siguiente manera:

UNSPSC-Decreto 1082 de 2015 (o norma vigente)			
ITEM	GRUPO	CODIGO	DENOMINACIÓN (Clase o producto)
1	F	78181500	Servicios de mantenimiento y reparación de vehículos
2	F	78181501	Servicio de pintura o reparación
3	F	78181503	Servicio de cambio fluidos de transmisión o de aceite
4	F	78181505	Servicios de inspección de vehículos
5	F	78181507	Reparación y mantenimiento automotor y de camiones ligeros
6	F	78181508	Mantenimiento y reparación de camiones pesados
7	C	25172504	Llantas para automóviles o camionetas
8	C	25172709	Aire acondicionado vehicular

NOTA: La clasificación es de carácter ilustrativo y de coordinación, a fin de establecer un lenguaje común entre la entidad, el oferente y el proceso contractual; no se constituye en un requisito habilitante, ni limitativo para la participación de oferentes.

3. ASPECTOS GENERALES

El Servicio Nacional de Aprendizaje SENA es un establecimiento público del orden Nacional adscrito



al Ministerio de Trabajo, encargado de cumplir la función que corresponde al Estado de invertir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos, ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país, como lo establece la Ley 119 de 1994.

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo con los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

División según la economía clásica: Según la división clásica de la economía, los sectores de la economía son los siguientes:

- Sector primario o sector agropecuario.
- Sector secundario o sector Industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.

Sector primario o sector agropecuario: Comprende las actividades económicas que obtienen recursos directamente de la naturaleza. Estos recursos generalmente no pasan por procesos industriales, sino que se extraen o producen de forma directa.

Sector secundario o industrial: Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.

Se divide en dos sub-sectores: Industrial extractivo e industrial de transformación. Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.

Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

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

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos.

El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

Aunque los sectores indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización.

1. Sector agropecuario: Corresponde al sector primario mencionado anteriormente.
2. Sector de servicios: Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente.
3. Sector industrial: Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente.
4. Sector de transporte: Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
5. Sector de comercio: Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, San Andresitos, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional.
6. Sector financiero: En este sector se incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas



- con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.
7. Sector de la construcción: En este sector se incluyen las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.
 8. Sector minero y energético: Se incluyen en él todas las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía; etc.).
 9. Sector solidario: En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.
 10. Sector de comunicaciones: En este sector se incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, empresas de publicidad, periódicos, editoriales, etc.)

El SERVICIO NACIONAL DE APRENDIZAJE – SENA, es un establecimiento público del orden nacional adscrito al Ministerio del Trabajo, cuya responsabilidad de conformidad con lo establecido en la ley 119 de 1994, es cumplir la función que corresponde al Estado de invertir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos, ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país, las cuales deben ajustarse a los objetivos trazados por el gobierno nacional.

Así mismo, el artículo 2 de la ley 119 de 1994 establece:

“MISIÓN. El Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, está encargado de cumplir la función que corresponde al Estado de invertir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos; ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país.”

Es así como el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA, tiene la misión de ofrecer y ejecutar la Formación Profesional Integral para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país, formación que hace parte del servicio público educativo. Por lo tanto, la Formación Profesional Integral debe contar con una estructura normativa y un plan general de bienestar que propicien la promoción y ejecución de acciones tendientes a la creación de ambientes educativos que faciliten el desarrollo del potencial individual y colectivo de los aprendices; dada su trascendencia y relevancia en el ámbito nacional, El SENA como entidad de formación, tiene la responsabilidad de brindar una respuesta pertinente, actualizada, oportuna y de calidad, que recoja los requerimientos del sector productivo del país, por lo cual es importante continuar con las actividades de formación, acorde con las políticas del plan de desarrollo nacional.

El Plan Estratégico 2023 – 2026 SENA SEMBRANDO EL CAMBIO; POR LA INCLUSIÓN, LA SOSTENIBILIDAD Y LA SEGURIDAD HUMANA, tiene como apuesta fundamental el campesinado del país; su accionar estará orientado a propiciar el reconocimiento de la población campesina en la vida social, cultural y económica del país con líneas de acción transversales para atender a esta población y generar capacidades para la articulación y consolidación de modelos asociativos campesinos; se formuló a partir de un diagnóstico institucional orientado a garantizar una construcción con enfoque pluralista y diferencial que permita la creación de valor público, estableciendo los elementos direccionados para la proyección institucional hasta el año 2026, con visión al 2030, sustentado en los principios, valores y compromisos institucionales, la misión, la visión, las perspectivas, los objetivos estratégicos, las iniciativas y los indicadores estratégicos.

Dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la formación para el trabajo tiene un rol fundamental toda vez que ***“La educación, la formación profesional y el aprendizaje permanente son pilares fundamentales para el empleo de los trabajadores; les facilitan condiciones para mejorar su empleabilidad y su calidad de vida y contribuyen con el desarrollo empresarial sostenible”*** (OIT). La finalidad de la formación para el trabajo es contribuir a la cualificación de las personas a lo largo de su vida para que estas cuenten con mejores opciones para tener mayores oportunidades de tener un empleo digno y decente. La erradicación de la pobreza extrema y el hambre están sujetas al crecimiento y desarrollo económico sostenible y equitativo de los países, ya que estos influyen en la generación de ingresos, permiten la inclusión social y productiva de las personas.



Teniendo en cuenta el plan estratégico institucional en su objetivo PR-03, el cual contribuye a la consolidación del SNC (Sistema Nacional de Cualificaciones) para promover las trayectorias educativas, formativas y laborales de la población y atender las necesidades de las empresas, es deber del Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA:

- ❖ Responder con eficiencia y de acuerdo con las exigencias de la demanda de formación profesional integral.
- ❖ Impulsar la promoción social del trabajador, a través de su formación profesional integral, para hacer de él, un ciudadano útil y responsable, poseedor de valores morales, éticos, culturales y ecológicos.
- ❖ Organizar, desarrollar, administrar y ejecutar programas de formación profesional integral, en coordinación y en función de las necesidades sociales y del sector productivo.

Por su parte el Decreto 249 de 2004, en su artículo 24 establece que son funciones de las Direcciones Regionales y de la Dirección del Distrito Capital, las siguientes: ...

“1. Asegurar que las políticas, objetivos, estrategias, planes, programas, normas y procedimientos adoptados por la entidad se cumplan, para garantizar el cumplimiento de la misión del SENA.

(...)

4. Medir y evaluar la gestión de los Centros de Formación y programas que dependan de la Dirección Regional o del Distrito Capital, con base en los indicadores definidos por el SENA, retroalimentarlos y hacer seguimiento a los planes de mejoramiento derivados de la evaluación.

(...)

10. Gestionar y coordinar los procesos de reconocimiento y autorización de programas, de articulación de acciones de formación de los centros con las instituciones de educación media técnica, educación superior, empresas y otras organizaciones integrantes del Sistema Nacional de Formación para el trabajo, de acuerdo con las políticas de la Dirección General, con el propósito de garantizar movilidad y reconocimiento en la cadena de formación.

(...)”

El mismo Decreto 249 de 2004 en su artículo 27 establece que son funciones de las Subdirecciones de los Centros de Formación Profesional Integral:

“1. Planear, programar, ejecutar, controlar y evaluar los procesos de Formación Profesional Integral para atender las demandas de los sectores productivos y sociales, directamente o mediante alianzas o convenios con otros agentes públicos o privados.

(...)

11. Garantizar que la formación profesional integral que imparte el Centro constituya un proceso educativo teórico-práctico de carácter integral, orientado al desarrollo de conocimientos técnicos, tecnológicos y de actitudes y valores para la convivencia social y el emprendimiento que le permitan a la persona actuar crítica y creativamente en el mundo del trabajo y de la vida.

(...)”

El Acuerdo 8 de 1997, por el cual se adopta el Estatuto de la Formación Profesional del Servicio Nacional de Aprendizaje, en el numeral 3.4.2. establece que **“se entiende por ambiente educativo el conjunto de condiciones que propician y facilitan el logro de los objetivos de la formación profesional integral. Este ambiente puede configurarse tanto en instalaciones de la entidad como en empresas y otros sitios de vivienda o trabajo de los sujetos de formación. // El ambiente educativo es el resultado de las interacciones que se dan dentro del proceso de formación, vincula lo tecnológico con lo pedagógico, en donde son componentes fundamentales, la información, los procesos comunicativos, el espacio físico, el equipamiento y la dinámica socio cultural.”**

Uno de los soportes indispensables del proceso formativo del SENA es la disponibilidad y el adecuado estado de los bienes muebles destinados a la formación. Dentro de ellos, el parque automotor cumple una función instrumental directa: permite el desplazamiento de instructores, aprendices y materiales de formación a los distintos municipios del departamento, soporta la operación del aula móvil con la que el Centro lleva formación



a las poblaciones más apartadas y constituye, además, un medio de práctica para los programas del área de mecánica y mantenimiento. De ahí que su conservación en condiciones óptimas de funcionamiento y seguridad no sea una necesidad meramente administrativa, sino una condición de la prestación misma del servicio público educativo a cargo de la entidad.

En consecuencia, para respaldar un uso eficiente de los recursos de la entidad y garantizar la continuidad de la operación, el Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria del SENA Regional Quindío requiere contratar el mantenimiento preventivo y correctivo de los ocho (8) vehículos que conforman su parque automotor, con suministro e instalación de repuestos y accesorios y la mano de obra correspondiente, atendiendo tanto a los mantenimientos programados por el fabricante como a las intervenciones correctivas que resulten necesarias durante la vigencia, y asegurando el cumplimiento de las condiciones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes exigidas por la normativa de tránsito.

3.1 SECTOR PERTENECIENTE AL OBJETO CONTRACTUAL.

SECTOR ECONÓMICO
Sector Terciario o de servicios

Se encasilla dentro de este sector económico en el entendido de que lo requerido por la entidad es principalmente la prestación de un servicio y no la adquisición de un bien. En la Clasificación Industrial Internacional Uniforme CIIU Rev. 4 A.C. adaptada para Colombia, la actividad corresponde a la clase 4520 «Mantenimiento y reparación de vehículos automotores» y, respecto de las motocicletas del parque automotor, a la clase 4542 «Mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus partes y piezas», ambas comprendidas en la sección G «Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas». No obstante, debe precisarse que el objeto tiene naturaleza mixta, en tanto comprende también el suministro e instalación de repuestos, accesorios, llantas, baterías y lubricantes, bienes producidos por la industria de autopartes y distribuidos por el comercio especializado. Por esta razón el análisis económico que sigue considera, además de los indicadores generales, el comportamiento de los precios de los servicios de taller y de las autopartes, así como la dinámica del comercio de vehículos y de sus partes y accesorios.

3.2. ANALISIS ECONÓMICO

BOLETÍN ECONÓMICO REGIONAL: CENTRAL CAFETERA, I TRIMESTRE DE 2026

PANORAMA ECONÓMICO CENTRAL CAFETERA

De acuerdo con el Boletín Económico Regional (BER) del Banco de la República correspondiente al primer trimestre de 2026 —último publicado a la fecha de elaboración de este documento—, la región Central Cafetera registró crecimiento económico en dicho trimestre, aunque a un ritmo inferior al observado al cierre de 2025. El impulso provino principalmente del mayor gasto de los hogares, moderado por el descenso de los ingresos cafeteros, la desaceleración del empleo y la cautela en las decisiones de compra. [Fuente: <https://www.banrep.gov.co/es/noticias/ber-primer-trimestre-2026>]

Conforme al mismo boletín, la producción industrial de la región se expandió durante el período y las exportaciones no cafeteras crecieron, junto con una mayor movilización de carga terrestre. El comercio mostró dinamismo, reflejado en la expansión de las importaciones, si bien el desempeño general estuvo limitado por la cautela empresarial y los menores ingresos cafeteros. La inflación regional aumentó por presiones alcistas en los precios de alimentos y servicios.

Este comportamiento resulta relevante para el presente proceso en un doble sentido. De una parte, la demanda de servicios de mantenimiento automotor está correlacionada con la actividad del transporte de carga y con el gasto de los hogares y de las empresas, variables que el propio boletín



identifica como dinámicas en el periodo; ello permite anticipar una oferta activa de talleres y distribuidores en la región. De otra parte, el incremento de la inflación regional por presiones en alimentos y servicios sugiere prudencia en la proyección de precios, particularmente en un objeto cuyo componente principal es mano de obra especializada.

Fuente: Banco de la República – Boletín Económico Regional, Central Cafetera, I trimestre de 2026 (último BER publicado a la fecha de elaboración de este documento). Disponible en: <https://www.banrep.gov.co/es/noticias/ber-primer-trimestre-2026>. De manera complementaria, el Pulso Económico Regional del II trimestre de 2026, publicado por la misma entidad el 22 de julio de 2026, señala que la región Central Cafetera creció en dicho trimestre con el comercio como principal impulsor, y destaca a nivel nacional el dinamismo de las ventas de bienes durables —entre ellos los vehículos—, lo que refuerza la conclusión sobre la suficiencia de la oferta regional. Disponible en: <https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/pulso-economico-regional/segundo-trimestre-2026> <https://www.banrep.gov.co/es/noticias/ber-primer-trimestre-2026>

INDICADORES MACROECONÓMICOS – VIGENCIA 2026

Con el propósito de garantizar que la estimación del valor del contrato se apoye en información oficial, vigente y verificable, se relacionan a continuación los indicadores macroeconómicos más recientes publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE y por el Banco de la República a la fecha de elaboración del presente documento. Cada cifra se acompaña de la fuente y del enlace de consulta correspondiente.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC (julio de 2026)

El índice de precios al consumidor – IPC es un indicador macroeconómico que incide directamente en el objeto del presente estudio, por cuanto refleja la variación de los precios de los bienes y servicios que integran la canasta, entre ellos los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos y los repuestos y accesorios automotores.

En julio de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,17%, la variación año corrido 4,94% y la variación anual 6,03%. Esta última superó en 1,13 puntos porcentuales la registrada en julio de 2025 (4,90%) y confirma una tendencia al alza frente al dato de mayo de 2026 (5,84% anual), lo que evidencia presiones inflacionarias crecientes durante la vigencia.

En julio de 2026 la división que mayor presión alcista ejerció sobre el índice fue Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,55%), seguida de Salud (0,38%). En variación anual encabezaron Restaurantes y hoteles (9,53%), Salud (8,37%) y Educación (7,57%). De manera directamente relevante para el objeto del presente proceso, la división Transporte —que agrupa las subclases de mantenimiento, reparación, repuestos y combustibles para vehículos particulares— registró una variación anual de 5,21%, inferior al promedio nacional, y una variación mensual negativa de -0,24%, la más baja entre las doce divisiones. Debe advertirse, sin embargo, que ese resultado mensual se explica por la caída de las tarifas aéreas (-4,95%) y no por el comportamiento de los servicios de taller, cuyas subclases registran variaciones anuales muy superiores al promedio, como se expone enseguida.

Para efectos comparativos, en mayo de 2026 la variación anual del IPC fue 5,84% y la mensual 0,47%, de modo que entre mayo y julio de 2026 la inflación anual se incrementó en 0,19 puntos porcentuales.

Fuente: DANE – Boletines técnicos del Índice de Precios al Consumidor de julio de 2026 (publicado el 10 de agosto de 2026) y de mayo de 2026 (publicado el 5 de junio de 2026). Disponibles en: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/jul2026/bol-IPC-jul2026.pdf> y <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/may2026/bol-IPC-may2026.pdf> <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/may2026/bol-IPC-may2026.pdf>

PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB (segundo trimestre de 2026)

En el segundo trimestre de 2026 el Producto Interno Bruto de Colombia creció 3,5% respecto del mismo período de 2025, según información publicada por el DANE el 18 de agosto de 2026, acelerándose frente al



crecimiento de 2,2% registrado en el primer trimestre de 2026. Fuente: DANE – Cuentas Nacionales Trimestrales. Comunicado del primer trimestre disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/cp-PIB-ltrim2026.pdf>. Serie e información técnica: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica>

INDUSTRIA MANUFACTURERA – EMMET (junio de 2026)

En junio de 2026, frente a junio de 2025, la producción real de la industria manufacturera presentó una variación de 4,1%, las ventas reales de 3,9% y el personal ocupado de -1,1%. De las 39 actividades industriales medidas, 24 registraron variaciones positivas en su producción real y 15 resultados negativos. En los doce meses hasta junio la producción real aumentó 2,0% y las ventas reales 1,8%. Fuente: DANE – Encuesta Mensual Manufacturera con Enfoque Territorial (EMMET), junio de 2026. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/industria/encuesta-mensual-manufacturera-con-enfoque-territorial-emet> <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/industria/encuesta-mensual-manufacturera-con-enfoque-territorial-emet>

COMERCIO MINORISTA – EMC (junio de 2026)

En junio de 2026 las ventas reales del comercio minorista aumentaron 14,7% y el personal ocupado creció 1,5% frente al mismo mes de 2025. Este indicador resulta particularmente relevante para el presente proceso porque las líneas de mercancía asociadas al objeto contractual fueron las de mayor dinamismo: «vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares» registró una variación de 49,8% y aportó 4,6 puntos porcentuales a la variación total, y «otros vehículos automotores y motocicletas» creció 52,4% y aportó 4,1 puntos porcentuales; entre ambas explican cerca de 10,9 de los 14,7 puntos de crecimiento del comercio minorista en el mes. Ello respalda la conclusión sobre la existencia de una oferta suficiente de vehículos, partes y accesorios en el mercado nacional.

MERCADO LABORAL (junio de 2026)

En junio de 2026 la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, frente al 8,6% registrado en junio de 2025. La tasa de ocupación se ubicó en 59,4% (58,4% un año antes) y la tasa global de participación en 64,5% (63,9% un año antes). La población ocupada se incrementó en 706.000 personas (3,0%) y el número de desocupados disminuyó en 87.000 personas (-3,9%).

Entre las ciudades y áreas metropolitanas, las mayores tasas de desocupación en junio de 2026 correspondieron a Quibdó (23,3%) y Cartagena (13,2%), y las menores a Medellín A.M. (7,1%) y Pereira A.M. (7,2%), esta última perteneciente a la región Central Cafetera.

Fuente: DANE – Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), junio de 2026. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>. Boletín de abril de 2026: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIH-abr2026.pdf>

En el primer trimestre de 2026 la tasa de desocupación del agregado regional Central Cafetera continuó descendiendo, aunque a menor ritmo, en un contexto de desaceleración del empleo señalado por el propio Banco de la República. Fuente: Banco de la República – Boletín Económico Regional, Central Cafetera, I trimestre de 2026. Disponible en: <https://www.banrep.gov.co/es/noticias/ber-primer-trimestre-2026>

PRECIOS DEL SECTOR DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS (2026)

Por la naturaleza del objeto contractual resulta indispensable descender del nivel agregado del IPC al comportamiento específico de los precios del sector automotor. Según el informe «Radar de las Autopartes», elaborado por la Asociación del Sector Automotriz y sus Partes – ASOPARTES con la firma CVN a partir de la información del Índice de Precios al Consumidor del DANE, en mayo de 2026 los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos registraron una variación anual del 10,42%, frente a una inflación general del 5,84% en el mismo mes. Es decir, este segmento se encareció a un ritmo cercano al doble del promedio de la economía.

El mismo informe permite identificar que la presión no proviene del precio de los repuestos sino del de la mano



de obra y de los procesos técnicos: mientras la división de autopartes y servicios complementarios varió 5,73% y los servicios de latonería y pintura 5,9%, las llantas, neumáticos y rines presentaron variación negativa (-2,29%) al igual que otras piezas de repuesto (-0,87%). La medición correspondiente a enero de 2026 mostraba ya la misma estructura: mantenimiento y reparaciones en talleres 7,48%; partes y piezas 4,58%; productos de limpieza y conservación 5,78%; latonería y pintura 5,30%; cambio de aceite 3,43%; aditivos y líquidos 1,71%; y llantas, neumáticos y rines -0,59%.

Esta constatación tiene tres consecuencias directas para la estructuración del proceso: (i) el precio de referencia de las actividades intensivas en mano de obra —diagnósticos, reparaciones, tapizados, mantenimientos de sistemas— pierde vigencia con mayor rapidez que el de los bienes; (ii) la dispersión entre cotizaciones no obedece necesariamente a diferencias de calidad de los repuestos, sino a la estructura de costos y al nivel de tecnificación de cada taller; y (iii) la exigencia de precios unitarios fijos durante la ejecución protege a la entidad, pero obliga a que el plazo se limite a la vigencia fiscal, como en efecto se debe prever en los estudios previos.

Fuente: ASOPARTES y firma CVN, informe «Radar de las Autopartes», sobre información del IPC del DANE (mediciones de enero y mayo de 2026). Disponible, entre otros, en: <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/servicios-de-mantenimiento-aumentan-1042-y-lideran-la-subida-de-precios-en-el-sector-automotor/202605/>

PARQUE AUTOMOTOR Y MERCADO DE AUTOPARTES

Del lado de la oferta, según el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT el parque automotor colombiano ascendía en 2025 a 21.345.925 unidades, de las cuales 13.528.164 son motocicletas (63%), 7.585.011 vehículos (36%) y 232.869 maquinaria, remolques y semirremolques (1%). Sobre esa base, ASOPARTES proyectó que el mercado de autopartes podría crecer hasta un 8,0% en 2026, impulsado por la demanda de posventa y por el envejecimiento natural del parque automotor; el mismo gremio advierte que la industria depende en cerca de un 85% de insumos importados, lo que la expone a la volatilidad de la tasa de cambio y a las medidas arancelarias.

Estas cifras son relevantes para el presente análisis en dos sentidos. Primero, confirman que existe un mercado amplio y en expansión, con capacidad de abastecimiento de repuestos y accesorios, lo que reduce el riesgo de desabastecimiento durante la ejecución. Segundo, resultan consistentes con la situación particular del parque automotor de la entidad: cuatro de sus ocho unidades corresponden a los modelos 2002, 2009, 2011 y 2013, antigüedad que incrementa tanto la frecuencia de las intervenciones correctivas como la dificultad eventual para conseguir repuestos originales, factores que la supervisión deberá considerar en la programación de los mantenimientos.

Fuente: RUNT, cifras del parque automotor 2025 reseñadas en <https://www.elcolombiano.com/negocios/parque-automotor-colombia-2025-NP33968207>; y ASOPARTES, proyecciones del mercado de autopartes para 2026, reseñadas en <https://sectorial.co/autopartes/mercado-de-autopartes-proyecta-crecer-un-80-en-2026/>

CONCLUSIÓN DEL ANÁLISIS ECONÓMICO

Los indicadores reseñados permiten concluir que la economía nacional mantiene un crecimiento sólido (3,5% en el segundo trimestre de 2026), con un comercio minorista dinámico (14,7% en junio) y una industria manufacturera en expansión (4,1% en junio), lo que garantiza condiciones favorables de oferta tanto de servicios de taller como de repuestos y autopartes para el objeto contractual. No obstante, la conclusión central para este proceso es que el objeto se encuentra expuesto a una presión de precios muy superior a la inflación general: frente a una variación anual del IPC de 6,03% en julio de 2026, los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos registraron 10,42% anual. Al tratarse de un objeto intensivo en mano de obra especializada, el incremento del 23,00% del salario mínimo para 2026 se traslada de manera directa a la estructura de costos del futuro contratista. En consecuencia, la entidad debe prever que los precios unitarios obtenidos en el estudio de mercado tienen una vigencia limitada en el tiempo y estructurar el contrato bajo la modalidad de monto agotable con precios unitarios fijos durante la ejecución.

SALARIO MÍNIMO Y VARIACIÓN



El salario mínimo mensual legal vigente para el año 2026 es de UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS (\$1.750.905), lo que representó un incremento del 23,00% frente al año inmediatamente anterior, equivalente a \$327.405 adicionales. Este indicador tiene una incidencia especialmente intensa en el presente proceso: a diferencia de los contratos de suministro de bienes, en los que el salario mínimo afecta principalmente los costos de comercialización y transporte, en el mantenimiento automotor la mano de obra técnica y profesional constituye el componente principal del precio. El propio análisis sectorial confirma que el encarecimiento de los servicios de taller obedece a la mano de obra y a los procesos técnicos especializados, y no al costo de los repuestos. Este factor debe ser considerado por los oferentes al estructurar su propuesta económica y por la entidad al evaluar la razonabilidad de los precios ofertados.

SALARIO MÍNIMO	
AÑO	MONTO MENSUAL
2026	1.750.905,00
2025	1.423.500,00
2024	1.300.000,00
2023	1.160.000,00
2022	1.000.000,00
2021	908.526,00
2020	877.803,00
2019	828.116,00
2018	781.242,00
2017	737.717,00
2016	689.455,00
2015	644.350,00
2014	616.000,00
2013	589.500,00
2012	566.700,00
2011	535.600,00
2010	515.000,00

3.2 . PERSPECTIVA LEGAL.

La Contratación Estatal es fundamental en el desarrollo económico y social del país, por cuanto expresa la posibilidad real del Estado de tener a su alcance mediante la participación del Sector Privado, todos los bienes y servicios que le permitan satisfacer las necesidades económicas y sociales producto del diseño y puesta en marcha de políticas públicas, mediante un procedimiento gradual y regulado como lo son las nuevas prácticas de Contratación Pública.

Teniendo en cuenta que con la contratación pública se busca el cumplimiento de los fines estatales, así como la continua y eficiente prestación de los servicios requeridos, resulta necesario contar con instrumentos que garanticen a la Entidad contratante lograr la selección objetiva de los contratistas que colaboraran con ella en la consecución de los mismos. Para ello, debe darse aplicación al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y demás disposiciones que lo desarrollan o complementan, como la Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015, observando a cabalidad los Principios de Transparencia, Economía y Responsabilidad, de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa.

De manera particular, por tratarse del mantenimiento de vehículos automotores, el análisis legal debe considerar la reglamentación sectorial de tránsito y la reglamentación ambiental aplicable a los



residuos que genera esta actividad.

En materia de tránsito, el artículo 50 de la Ley 769 de 2002 —Código Nacional de Tránsito Terrestre— dispone que «por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad», deber que constituye el fundamento legal directo de la presente contratación. El artículo 28 de la misma ley, modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010, fija las condiciones mínimas que debe garantizar un vehículo para transitar. Por su parte, el artículo 53 establece que la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, precisando que «para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación». Las condiciones de funcionamiento de dichos centros fueron reguladas por la Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte, disposición objeto de sucesivas modificaciones y derogatorias parciales —entre ellas las contenidas en las Resoluciones 6589 de 2019 y 11355 de 2020, y la compilación efectuada mediante la Resolución 20223040045295 de 2022—, por lo que la supervisión deberá verificar la situación vigente del centro donde se practique la revisión. Resulta igualmente aplicable el Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

En materia ambiental, la actividad genera residuos peligrosos —aceites usados, filtros, baterías, llantas y aguas de lavado— sometidos al Título 6 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1076 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, que compiló el Decreto 4741 de 2005 sobre gestión integral de residuos peligrosos. En cuanto a las llantas usadas, la Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible —que derogó la Resolución 1457 de 2010— establece los Sistemas de Recolección Selectiva y Gestión Ambiental de Llantas Usadas y, en su artículo 21, obliga a los montallantas a entregar las llantas usadas en los puntos de recolección definidos por dichos sistemas.

Debe advertirse de manera expresa un cambio normativo reciente y de aplicación directa a este contrato: la Resolución 372 de 2009, que regulaba los planes de gestión de devolución posconsumo de baterías usadas plomo-ácido, fue derogada a partir del 1° de enero de 2026 por el artículo 27 de la Resolución 799 del 17 de junio de 2025 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la cual también derogó las Resoluciones 503 de 2009, 1738 de 2010 y 361 de 2011. La Resolución 799 de 2025 rige desde el 1° de enero de 2026 y, en su artículo 20, impone obligaciones específicas a las servitecas, centros de diagnóstico y talleres de servicio automotriz que presten servicios de cambio de baterías: llevar registros de ingreso y salida mensual de las baterías usadas, cumplir requisitos de almacenamiento seguro e inscribirse ante la autoridad ambiental como generadores de residuos peligrosos cuando corresponda. Dado que la ficha técnica del proceso incluye el suministro e instalación de baterías (Ítems 22 a 25), la supervisión debe verificar el cumplimiento de esta resolución por parte del futuro contratista.

Finalmente, respecto de las aguas residuales generadas por el lavado de vehículos, el artículo 2.2.3.3.5.1 del Decreto 1076 de 2015 dispone que «toda persona natural o jurídica cuya actividad o servicio genere vertimientos a las aguas superficiales, marinas, o al suelo, deberá solicitar y tramitar ante la autoridad ambiental competente, el respectivo permiso de vertimientos».

3.3 PERSPECTIVA FINANCIERA

Para el presente proceso no se exigirán indicadores de capacidad financiera, por tratarse de una selección de mínima cuantía y en atención a que el pago se efectuará mediante pagos parciales mensuales, conforme a lo efectivamente ejecutado y previo recibo a satisfacción por parte del



supervisor del contrato.

Respecto de la entidad, se cuenta con los recursos para adelantar el presente proceso y suscribir el futuro contrato, lo cual se encuentra respaldado por el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 4726 del 2 de febrero de 2026, con vencimiento el 31 de diciembre de 2026, expedido a favor del Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria – Regional Quindío, por valor total de CIENTO TREINTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL PESOS (\$131.249.000,00) M/CTE., distribuido en tres (3) posiciones del catálogo de gasto: \$103.000.000 y \$26.249.000 con fuente Nación en la posición C-3603-1300-20-20305C-3603024-02, y \$2.000.000 con fuente Propios en la posición C-3603-1300-20-20305C-3603025-02.

3.4 PERSPECTIVA TÉCNICA

Se encuentra determinada por la entidad en las fichas técnicas que se transcriben a continuación, las cuales comprenden cincuenta y seis (56) ítems. Las cantidades allí señaladas son meramente indicativas, en tanto el contrato se estructura sobre una bolsa de recursos de monto agotable, cuyas intervenciones serán solicitadas por la supervisión de acuerdo con la necesidad y el estado de cada vehículo. Un grupo de ítems exige que la intervención se realice en el taller autorizado por la casa matriz del fabricante, a fin de preservar la validez de la garantía; otro ítem —la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes— sólo puede practicarse en centros de diagnóstico automotor legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, conforme al artículo 53 de la Ley 769 de 2002. Ambas condiciones constituyen exigencias técnicas de obligatorio cumplimiento y no barreras artificiales de entrada:

FICHAS TÉCNICAS – MANTENIMIENTO PARQUE AUTOMOTOR				
ITEM	CÓDIGO UNSPSC	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS / DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD INDICATIVA
1	78181503	Cambio de aceite de motor, incluye: revisión, suministro e instalación de filtros de aire y aceite y arandelas y/o empaques necesarios. (Para las motocicletas, este proceso deben realizarse en el taller autorizado HONDA, para asegurar la validez de la garantía ofrecida por el fabricante)	Unidad	1
2	78181503	Cambio de filtro(s) de combustible, incluye: revisión, suministro e instalación incluyendo los accesorios necesarios como arandelas y/o empaques, entre otros. (Para las motocicletas, este proceso deben realizarse en el taller autorizado HONDA, para asegurar la validez de la garantía ofrecida por el fabricante)	Unidad	1
3	78181500	Rotación, balanceo, alineación y calibración de todas las llantas del vehículo	Unidad	1
4	25172504	Servicio de despinche de llanta. (Incluye el desmonte e instalación necesaria para la operatividad del vehículo)	Unidad	1
5	78181500	Balanceo de llanta. (Incluye el desmonte e instalación necesaria para la operatividad del vehículo)	Unidad	1
6	78181500	Drenaje de filtro de combustible en vehículos diésel cuando aplique	Unidad	1
7	78181500	Revisión, suministro y cambio refrigerante motor.	Unidad	1
8	78181500	Revisión Tanque, líneas de combustible, sedimentador (trampa).	Unidad	1
9	78181500	Revisión Batería: carga, bornes, conexiones y nivel electrolito	Unidad	1
10	78181500	Revisión de la operación del sistema de freno. Incluye graduación de bandas de frenos (para los vehículos en los que aplique) e inspección y ajuste de freno de estacionamiento.	Unidad	1
11	78181505	Revisión, suministro e instalación amortiguadores traseros. Vehículos con cuatro llantas	Unidad	1
12	78181500	Engrase general (columpios, bujes, pasadores muelles, crucetas, balinera central cardan, mecanismo dirección, barras, terminales, splinters)	Unidad	1
13	78181500	Lavada General (Incluye chasis, carrocería en interior)	Unidad	1
14	78181500	Polichada sencilla de vehículo (Para camiones se considera el cabezote únicamente)	Unidad	1
15	78181500	Revisión, suministro e instalación amortiguadores delanteros para motocicletas Honda XLR190	Unidad	1



FICHAS TÉCNICAS – MANTENIMIENTO PARQUE AUTOMOTOR				
ITEM	CÓDIGO UNSPSC	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS / DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD INDICATIVA
16	78181500	Engrase general de motocicleta	Unidad	1
17	78181500	Mantenimiento general y ajuste de elevavidrios (Incluye suministro de repuestos del sistema)	Unidad	1
18	78181500	Mantenimiento de alarma, incluye cambio de baterías de los dos controles y ajuste del sistema en caso de ser necesario.	Unidad	1
19	78181500	Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes	Unidad	1
20	78181500	Reparación de silla delantera acompañante, garantizando el correcto funcionamiento de todos sus mandos. Incluye ajuste y corrección de todos los sistemas de ajuste de la silla.	Unidad	1
21	78181500	Reparación de silla trasera pasajeros, garantizando el correcto funcionamiento de todos sus mandos. Incluye cambio de espuma y tapizado.	Unidad	1
22	78181500	Suministro e instalación de batería para camioneta Chevrolet Dmax 2011 1200MG - CCA 18°C 680Amps o similar.	Unidad	1
23	78181500	Suministro e instalación de batería para camioneta VW Tiguan 900MG - CCA 18°C 550Amps o similar.	Unidad	1
24	78181500	Suministro e instalación de batería para camión 1250MG - CCA 18°C 710Amps o similar.	Unidad	1
25	78181500	Suministro e instalación de batería para motocicleta XR 190L	Unidad	1
26	25172504	Suministro e instalación de llanta que cumpla especificaciones de fabricante MEDIDA: 215/65R17 99V HT Pavimento UTQG: 440-A-A LONAS: SL INDICE CARGA: 99(775 kg) INDICE DE VEL: V(240 km/h) (Incluye solo el cambio de la llanta usada por la suministrada).	Unidad	1
27	25172504	Suministro e instalación de llanta que cumpla especificaciones de fabricante MEDIDA: 215/75r17.5 LONAS: 16 PROF. BANDA: 15.1 mm INDICE CARGA: 126/124 INDICE DE VEL: L Tracción (Incluye solo el cambio de la llanta usada por la suministrada).	Unidad	1
28	25172504	Suministro e instalación de llanta que cumpla especificaciones de fabricante MEDIDA: 215/75r17.5 LONAS: 16 PROF. BANDA: 12.5 mm INDICE CARGA: 135/133 INDICE DE VEL: K Direccional (Incluye solo el cambio de la llanta usada por la suministrada).	Unidad	1
29	78181501	Cristalizado de pintura exterior y partes internas (1 capa)	Unidad	1
30	78181500	Suministro e instalación de las plumillas del vehículo (Vidrio Panorámico)	Par	1
31	78181500	Suministro e instalación de las plumillas del vehículo (Vidrio Puerta trasera)	Und	1
32	78181500	Suministro e instalación de tapetes de la cabina	Juego	1
33	78181500	Mantenimiento al sistema hidráulico del elevador incluyendo el cambio del aceite hidráulico y corrección de fugas	Unidad	1
34	78181500	Mantenimiento y reparación del sistema eléctrico AC del interior del furgón del aula móvil, y la reparación de las láminas internas de la mismas. Y cilindros neumáticos de las naves (puertas) laterales)	Unidad	1
35	78181500	Suministro e instalación de bombillo de luces de freno y direccional	Unidad	1
36	78181500	Cambio de claraboya de carrocería, incluye herrajes y accesorios para el correcto funcionamiento	Unidad	1
37	78181500	Suministro e Instalación de película polarizada reglamentaria para protección contra el sol.	Unidad	1
38	78181500	Suministro e Instalación de película polarizada reglamentaria para protección contra el sol, en cabina de camión.	Unidad	1
39	25172709	Mantenimiento y reparación de sistema de aire acondicionado. Incluye carga de gas refrigerante, aceite, revelador de fugas y los demás repuestos del sistema para su óptimo funcionamiento.	Unidad	1



FICHAS TÉCNICAS – MANTENIMIENTO PARQUE AUTOMOTOR				
ITEM	CÓDIGO UNSPSC	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS / DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD INDICATIVA
40	78181500	Mantenimiento de motor winche- malacate (Incluye cambio y/o mantenimiento de sus elementos, lubricación y ajuste)	Unidad	1
41	78181505	Revisión obligatoria de servicio en la casa matriz del fabricante (HONDA), en el sitio autorizado por la misma. Debe realizarse en el sitio autorizado para asegurar la validez de la garantía del fabricante.	Unidad	1
42	78181505	Revisión obligatoria de servicio en la casa matriz del fabricante (CHEVROLET), en el sitio autorizado por la misma. Debe realizarse en el sitio autorizado para asegurar la validez de la garantía del fabricante, según manual de uso del fabricante.	Unidad	1
43	78181500	Lavado exterior e interior de vehículo. (Incluye carrocería en caso de camiones o buses)	Unidad	1
44	78181500	Lavado de chasis. (Incluye grafitada en los casos que aplique)	Unidad	1
45	78181500	Lavado de motor	Unidad	1
46	78181500	Suministro e instalación de Kit de arrastre Pieza No. 41201-KRE-G00K - (16/48 Dientes. 130 eslabones de cadena)	Unidad	1
47	78181500	Cambio de líquido de frenos, incluye revisión, mantenimiento y/o cambio de bomba o cilindros del sistema.	Unidad	1
48	78181500	Suministro e instalación de pastillas de freno delanteras	Par	1
49	78181500	Suministro e instalación de pastillas de freno traseras	Par	1
50	78181500	Suministro e instalación de Bandas de freno delanteras o traseras	Par	1
51	78181507	Tanque de almacenamiento de combustible diésel (ACPM) fabricado en acero de alta resistencia, instalado lateralmente sobre el chasis del vehículo mediante abrazaderas metálicas de sujeción. Cuenta con boca de llenado con tapa roscada hermética, conexiones para alimentación, retorno y ventilación del sistema de combustible. Diseñado para garantizar el suministro continuo de combustible al motor, soportando las condiciones de operación propias de vehículos de carga pesada.	Unidad	1
52	78181507	Asiento individual para pasajero delantero, estructura metálica de alta resistencia con sistema de fijación al piso de la cabina mediante pernos. Cuenta con espuma de poliuretano de alta densidad y tapicería en tela o vinilo según versión del vehículo. Diseñado para proporcionar comodidad y seguridad al ocupante durante la operación del vehículo.	Unidad	1
53	78181507	Diagnóstico y reparación del indicador de nivel de combustible del tablero de instrumentos para vehículo Chevrolet LUV Doble Cabina modelo 2002. Incluye revisión del sistema eléctrico asociado, conexiones, tablero de instrumentos y pruebas de funcionamiento.	Unidad	1
54	78181507	Diagnóstico y reparación del odómetro (cuenta kilómetros) del tablero de instrumentos para vehículo Chevrolet LUV Doble Cabina modelo 2002. Incluye revisión del sistema de medición, conexiones eléctricas, sensor de velocidad, mecanismos internos y pruebas de funcionamiento.	Unidad	1
55	78181507	Suministro e instalación de varillas de tensión para carpa de platón de camioneta Chevrolet LUV D-Max modelo 2011. Incluye fabricación o suministro de las varillas metálicas, elementos de fijación, ajuste, instalación y verificación de tensión y estabilidad de la carpa.	Unidad	1
56	78181507	Mantenimiento correctivo o suministro e instalación de caña de dirección para camioneta Chevrolet LUV D-Max modelo 2011. Incluye diagnóstico del sistema de dirección, desmontaje, reparación o reemplazo de la caña de dirección según estado del componente, instalación, ajuste, alineación de elementos asociados y pruebas de funcionamiento.	Unidad	1

3.5 PERSPECTIVA COMERCIAL Y ORGANIZACIONAL

El Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria ha encontrado que para el presente proceso contractual el mercado es estable y de fácil acceso. En el municipio de Armenia y en el eje cafetero se encuentran asentados talleres de servicio automotriz, centros de servicio multimarca, distribuidores de repuestos y accesorios, comercializadoras de llantas y lubricantes y Centros de Diagnóstico Automotor habilitados, así como concesionarios y talleres autorizados de las marcas presentes en el parque automotor de la entidad. De hecho, las cotizaciones obtenidas en el sondeo de mercado provienen de establecimientos con domicilio en la región.

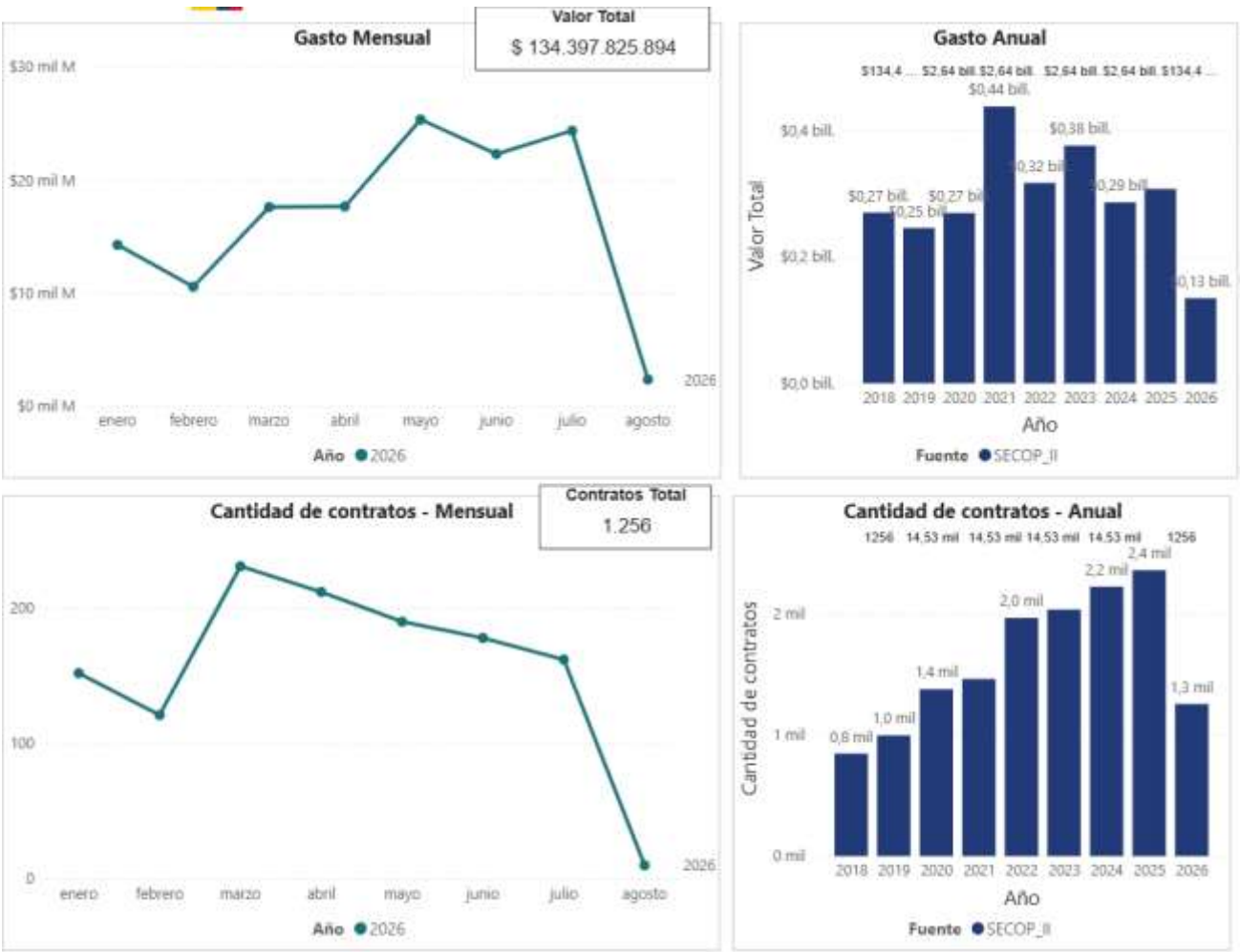


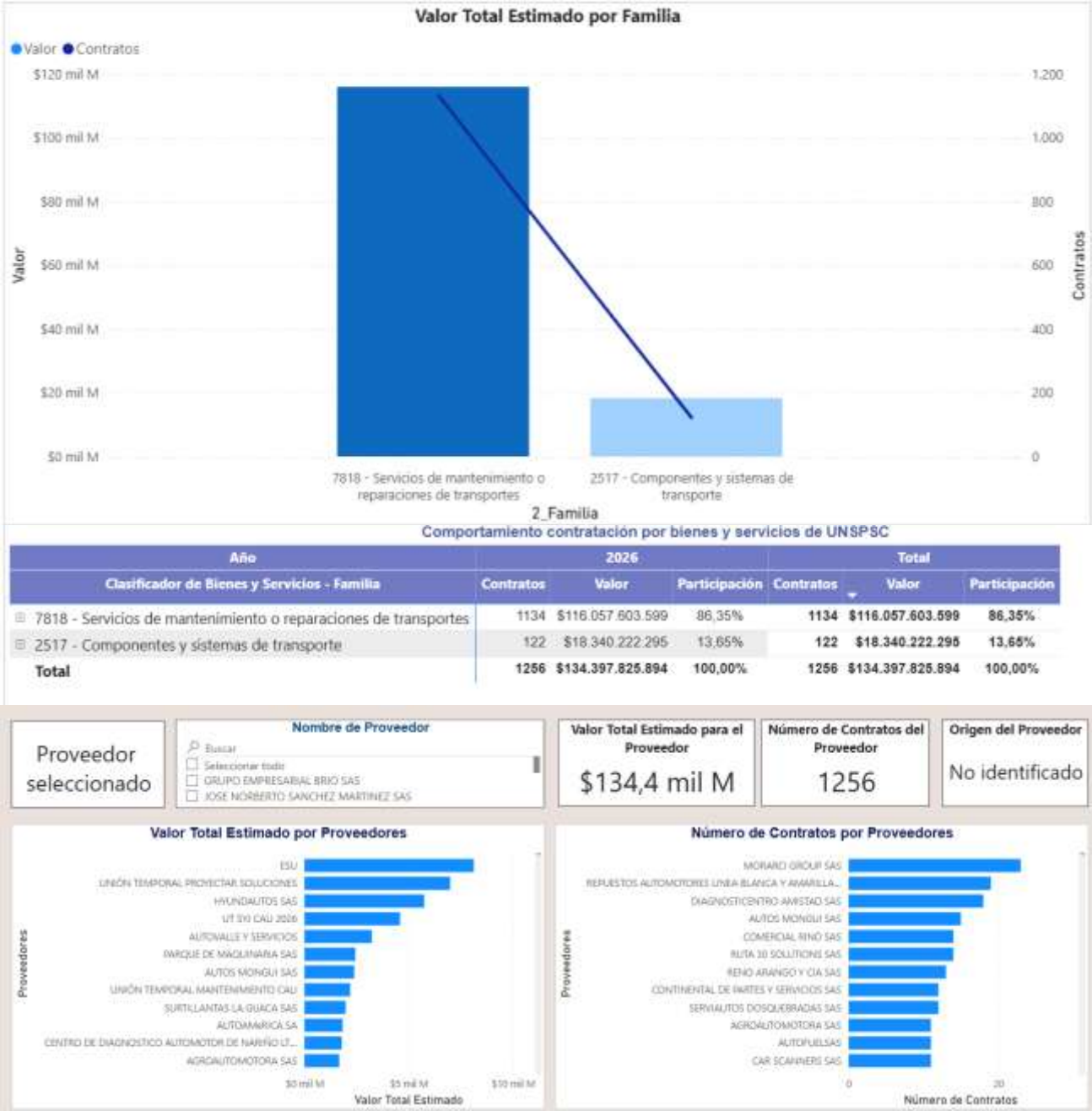
De lo anterior se puede vislumbrar una concurrencia positiva de oferentes para el presente proceso. No obstante, dado que el objeto exige simultáneamente capacidad de taller propio, disponibilidad de personal técnico y profesional, acceso a repuestos originales de varias marcas y acreditación de requisitos ambientales y de seguridad y salud en el trabajo, la entidad debe verificar que el futuro contratista acredite capacidad efectiva y verificable de prestación integral del servicio, incluida la posibilidad de canalizar hacia talleres autorizados las intervenciones que así lo exijan.

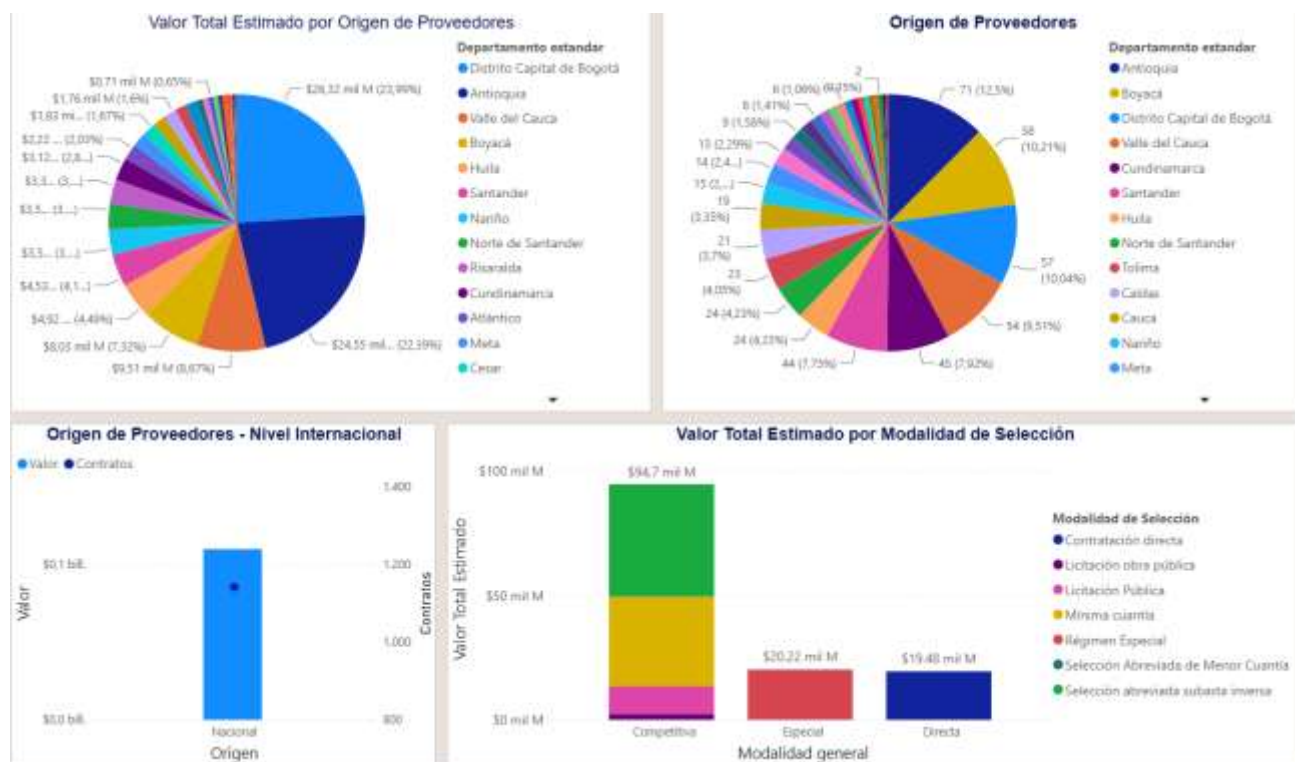
3.6 ESTUDIO DE LA DEMANDA.

De acuerdo con la naturaleza del objeto a contratar, el Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria del SENA Regional Quindío consultó las adquisiciones similares realizadas por otras entidades estatales.

Para el efecto se utilizó la herramienta de Análisis de Demanda y Oferta del modelo de Abastecimiento Estratégico de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, que consolida la información de los procesos publicados en el SECOP II. La consulta se realizó sobre las dos familias del Clasificador de Bienes y Servicios asociadas al objeto contractual —7818, «Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes», y 2517, «Componentes y sistemas de transporte»—, para la vigencia 2026 con corte al mes de agosto, y sobre la serie histórica disponible desde 2018. Los resultados obtenidos son los siguientes:







De la información reseñada se extraen las siguientes conclusiones sobre el comportamiento de la demanda.

En primer lugar, se trata de un mercado de contratación pública de volumen considerable y plenamente consolidado. Durante la vigencia 2026, con corte al mes de agosto, las entidades estatales celebraron a través del SECOP II mil doscientos cincuenta y seis (1.256) contratos en las dos familias consultadas, por un valor total de CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS (\$134.397.825.894).

En segundo lugar, la demanda se concentra de manera nítida en la familia que corresponde al objeto del presente proceso. La familia 7818 – Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes reúne mil ciento treinta y cuatro (1.134) contratos por \$116.057.603.599, equivalentes al 86,35% del valor contratado, mientras que la familia 2517 – Componentes y sistemas de transporte agrupa ciento veintidós (122) contratos por \$18.340.222.295, esto es, el 13,65%. Esta distribución es coherente con la naturaleza del objeto que se pretende contratar, en el que la prestación del servicio de mantenimiento constituye el componente principal y el suministro de repuestos, accesorios y llantas su componente accesorio.

En tercer lugar, la serie histórica evidencia una demanda sostenida durante nueve (9) vigencias consecutivas. Entre 2018 y la fecha de corte de la consulta las entidades estatales han celebrado aproximadamente catorce mil quinientos treinta (14.530) contratos en estas familias, por un valor acumulado cercano a \$2,64 billones. El número anual de contratos creció de forma continua, pasando de aproximadamente 0,8 mil en 2018 a 2,4 mil en 2025, mientras que el valor anual osciló entre \$0,25 billones y un máximo de \$0,44 billones en 2021, con \$0,38 billones en 2023 y \$0,29 billones en 2025. El menor registro de 2026 (\$0,13 billones y 1,3 mil contratos) obedece a que la vigencia se encontraba en curso al momento de la consulta.

En cuarto lugar, se observa una estacionalidad marcada dentro de la vigencia: el mayor número de contratos se concentra en los meses de marzo y abril, con un descenso sostenido hasta julio, comportamiento consistente con los ciclos de programación y ejecución presupuestal de las entidades públicas. El registro del mes de agosto es parcial por corresponder al mes de corte de la consulta.

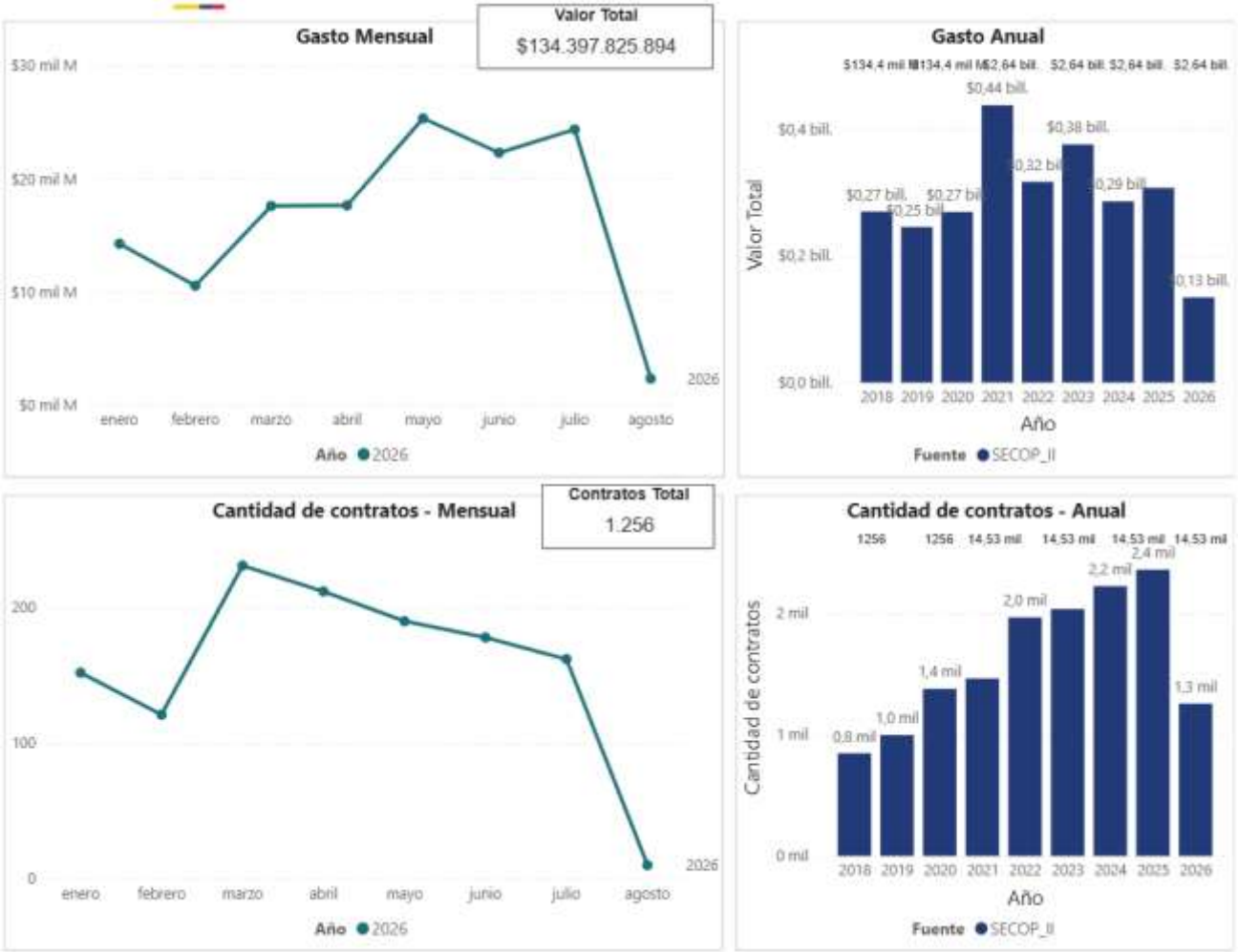
Finalmente, la identificación de las entidades compradoras confirma que la demanda proviene mayoritariamente de organismos que administran parques automotores propios —entre ellos direcciones y unidades de la Policía Nacional y del Ejército Nacional, distritos, gobernaciones, municipios, empresas sociales del Estado y entidades descentralizadas—, lo que ratifica que el mantenimiento del parque automotor

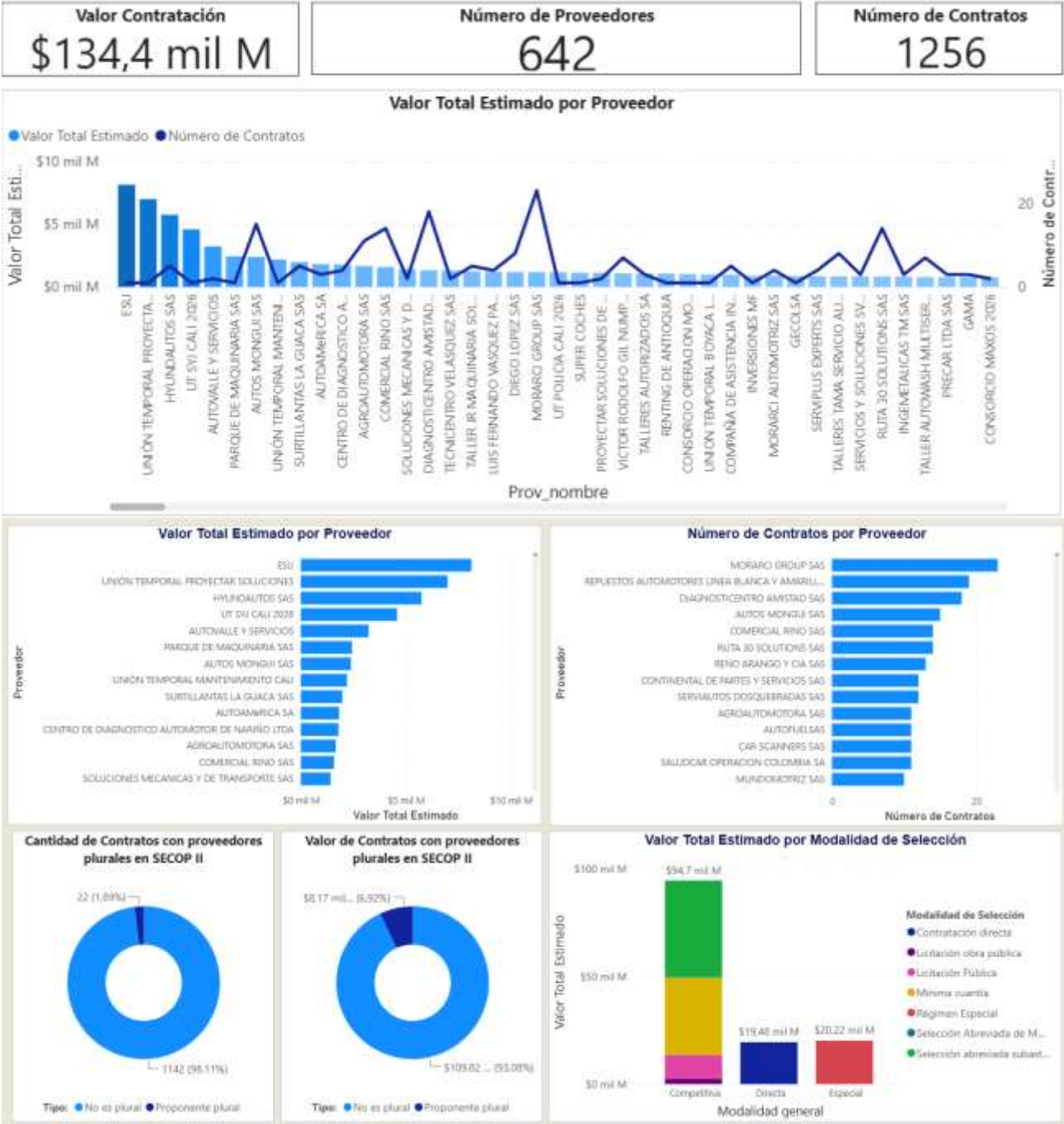


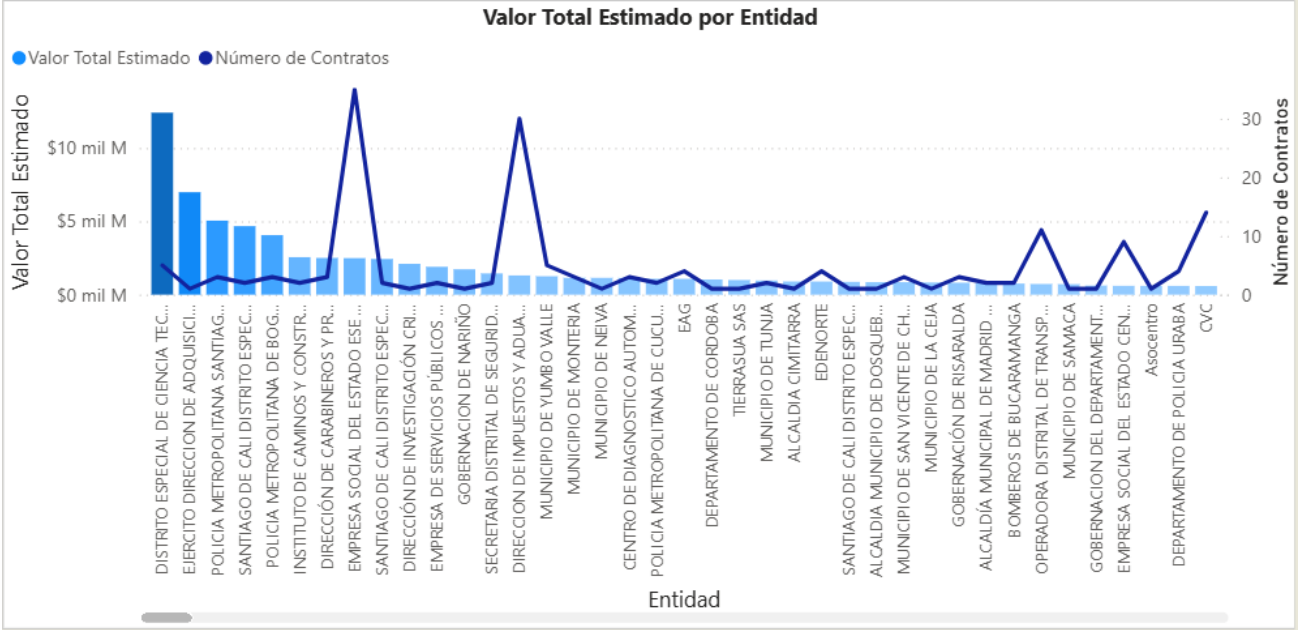
constituye una necesidad institucional recurrente y transversal a la administración pública, y no una adquisición excepcional.

3.7 ESTUDIO DE LA OFERTA.

De acuerdo con la naturaleza del objeto a contratar, el Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria del SENA Regional Quindío procedió a utilizar la misma herramienta de Análisis de Demanda y Oferta del modelo de Abastecimiento Estratégico para caracterizar la oferta, identificando el universo de proveedores que han contratado con el Estado en las familias consultadas, su origen geográfico, su grado de concentración, la forma —singular o plural— en que se presentan y las modalidades de selección bajo las cuales han sido contratados. Los resultados son los siguientes:







Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2026			Total		
	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	1134	\$116.057.603.599	86,35%	1134	\$116.057.603.599	86,35%
2517 - Componentes y sistemas de transporte	122	\$18.340.222.295	13,65%	122	\$18.340.222.295	13,65%
Total	1256	\$134.397.825.894	100,00%	1256	\$134.397.825.894	100,00%

Los resultados obtenidos permiten caracterizar la oferta en los siguientes términos.

Se trata, en primer lugar, de un mercado amplio y profundamente atomizado. Frente a los mil doscientos cincuenta y seis (1.256) contratos celebrados en la vigencia, la herramienta identificó seiscientos cuarenta y dos (642) proveedores distintos, lo que arroja un promedio inferior a dos (2) contratos por proveedor. Ningún proveedor supera los veinticuatro (24) contratos en el periodo —esto es, menos del 2% del total— y el de mayor facturación no alcanza el 7% del valor contratado. No se aprecian, en consecuencia, fenómenos de concentración, posición dominante ni barreras de entrada que limiten la libre concurrencia.

En segundo lugar, la oferta es íntegramente de origen nacional: la herramienta no identificó proveedores extranjeros en las familias consultadas. Desde el punto de vista geográfico, el valor contratado se concentra en el Distrito Capital de Bogotá (23,99%) y en Antioquia (22,39%), seguidos del Valle del Cauca (8,67%), Boyacá (7,32%), Huila (4,49%) y Santander (4,10%). No obstante, cuando la medición se efectúa por número de proveedores —y no por valor— la distribución es considerablemente más equilibrada: Antioquia reúne 71 proveedores (12,50%), Boyacá 58 (10,21%), el Distrito Capital 57 (10,04%), el Valle del Cauca 54 (9,51%), Cundinamarca 45 (7,92%) y Santander 44 (7,75%), con presencia adicional en Norte de Santander, Huila, Tolima, Caldas, Cauca, Nariño y Meta, entre otros departamentos. La concentración del valor en dos departamentos se explica por la magnitud de los contratos de las grandes entidades allí domiciliadas y no por la ausencia de oferta en el resto del territorio, lo que resulta especialmente relevante para un proceso de mínima cuantía de ejecución local como el presente.

En tercer lugar, el mercado atiende este tipo de objetos de manera individual. De los contratos respecto de los cuales la herramienta identifica el tipo de proponente, el 98,11% (1.142 contratos) fue adjudicado a proponentes singulares y únicamente el 1,89% (22 contratos) a proponentes plurales; medida la misma variable en valor, los proponentes singulares concentran el 93,08% (\$109,82 mil millones) frente al 6,92% (\$8,17 mil millones) de las figuras asociativas. De ello se concluye que la exigencia de conformar consorcios o uniones temporales no es necesaria para atender el objeto y que el proceso resulta accesible a empresas de menor tamaño.

En cuarto lugar, del listado de proveedores con mayor número de contratos en el sector se identifican



establecimientos del eje cafetero, entre ellos SERVIAUTOS DOSQUEBRADAS SAS y SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA SA, esta última una de las firmas que atendió la solicitud de cotización del presente proceso. Ello corrobora que la oferta regional no solo existe, sino que participa activamente en la contratación estatal de este tipo de servicios.

Finalmente, en cuanto a la modalidad bajo la cual el sector contrata, el valor total se distribuye así: modalidades competitivas \$94,7 mil millones (70,46%), régimen especial \$20,22 mil millones (15,04%) y contratación directa \$19,48 mil millones (14,49%). Dentro del bloque competitivo, la mínima cuantía constituye uno de los dos componentes principales, junto con la selección abreviada por subasta inversa, seguidas de la licitación pública. La modalidad escogida por la entidad es, por tanto, una de las que predominan en el sector para este tipo de objetos.

LISTA DE OFERTAS



Con el propósito de ampliar el sondeo de mercado más allá de las cotizaciones obtenidas por solicitud directa, la entidad adelantó en el SECOP II una Solicitud de Información a Proveedores identificada con el número SIP-QDO-CDTCI-021-2026 (id. CO1.BDOS.10582023), a cargo de la unidad de contratación CDTCI, cuyo objeto reproduce el del presente proceso: «Contratar el mantenimiento preventivo y correctivo con suministro, instalación de repuestos y accesorios, mano de obra para el parque automotor del Centro para el Desarrollo Tecnológico de la Construcción y la Industria regional Quindío en la vigencia 2026».

Enlace de consulta pública de la solicitud:
<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.49037479&isFromPublicArea=True&isModal=False>

En desarrollo del deber de análisis previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la entidad adelantó el correspondiente estudio de mercado mediante solicitud directa de cotizaciones a proveedores del ramo con domicilio en la región.

Para el presente proceso se obtuvieron cuatro (4) cotizaciones, que reposan en el expediente contractual.

Las empresas tuvieron en cuenta todos los gastos directos e indirectos en los que incurra por la suscripción, legalización o ejecución del contrato, como impuestos, tributos constitución de las



garantías en caso de que se requiera,

Obtenidas las cotizaciones, se realizó el análisis comparativo de los precios unitarios de las actividades a contratar, calculando para cada ítem y para cada vehículo el promedio aritmético de los valores ofertados, con el fin de que sirva de base para definir el valor unitario de referencia del contrato. El resultado de dicho ejercicio consta en el documento «Estudio de mercado» anexo, el cual forma parte integral del presente análisis.

Lo anterior de conformidad con la Circular No 1-4049 radicada el 4 de octubre de 2013, la cual establece que se podrán usar para establecer el valor estimado del contrato: Estudio de Mercado, solicitud de cotizaciones, consultas en páginas Web, análisis de precios históricos.

Debe precisarse que las cantidades señaladas en las fichas técnicas son indicativas y que el contrato se estructura sobre una bolsa de recursos de monto agotable. En consecuencia, el estudio de mercado tiene por objeto establecer los precios unitarios de referencia de cada actividad, mientras que el presupuesto oficial corresponde a la disponibilidad presupuestal certificada por la entidad, sobre la cual se irán imputando los mantenimientos que solicite la supervisión conforme a la necesidad y al estado de cada vehículo.

Nota 1: El presupuesto asignado a esta contratación comprende todos los costos que se puedan generar. Por lo tanto, el proponente deberá proyectar todos los costos directos e indirectos en que pudiera incurrir durante la ejecución del contrato.

Nota 2: La Entidad adjudicará hasta por la totalidad del presupuesto oficial asignado para la ejecución y satisfacción de la necesidad, es decir, CIENTO TREINTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL PESOS (\$131.249.000,00) M/CTE., IVA incluido. Por lo tanto, el oferente que cumpla con las condiciones y especificaciones técnicas requeridas conforme al objeto del presente proceso de selección y a los ítems establecidos en la ficha técnica, y que presente la oferta económica de menor precio, será a quien se le adjudique el contrato.

Nota 3: El proponente deberá ofertar en su propuesta económica valor unitario (Iva Incluido – Si Aplica).

La consulta de los procesos publicados en el SECOP II se efectuó a través de la herramienta de Análisis de Demanda y Oferta, cuyos resultados se reseñaron en los acápites precedentes de estudio de la demanda y de la oferta. De manera complementaria, la entidad podrá relacionar en el siguiente cuadro los procesos históricos comparables que estime pertinentes como referente adicional de razonabilidad del presupuesto:

ENTIDAD	MODALIDAD	NUMERO	OBJETO	VALOR
SENA REGIONAL SUCRE	MÍNIMA CUANTÍA	MC-SCR-0026-2026	CONTRATAR EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LOS VEHÍCULOS Y MOTOCICLETAS QUE CONFORMAN EL PARQUE AUTOMOTOR ADSCRITO AL CENTRO DE LA INNOVACIÓN, LA TECNOLOGÍA Y LOS SERVICIOS DEL SENA REGIONAL SUCRE, CON EL FIN DE GARANTIZAR SU ADECUADA OPERACIÓN, SEGURIDAD Y DISPONIBILIDAD DURANTE	\$60.000.000



			LA VIGENCIA 2026.	
SENA REGIONAL SANTANDER Grupo de Apoyo Administrativo Mixto	MÍNIMA CUANTÍA	MC-STD- CASA-076- 2026	CONTRATAR EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LOS VEHÍCULOS ADSCRITOS AL CENTRO DE ATENCIÓN AL SECTOR AGROPECUARIO DEL SENA REGIONAL SANTANDER, ASÍ COMO EL SUMINISTRO DE LOS ELEMENTOS, REPUESTOS, INSUMOS Y MATERIALES NECESARIOS PARA GARANTIZAR SU ADECUADO FUNCIONAMIENTO, DISPONIBILIDAD OPERATIVA Y SEGURIDAD DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO INSTITUCIONAL	\$35.000.000

3.8 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DEL SECTOR

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y con la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, se consignan a continuación las conclusiones que se derivan del análisis precedente y que sustentan las condiciones fijadas en los estudios previos y en la invitación pública del presente proceso de selección.

1. Sobre el comportamiento de la demanda

Durante la vigencia 2026, con corte al mes de agosto, las entidades estatales celebraron a través del SECOP II mil doscientos cincuenta y seis (1.256) contratos por valor de CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS (\$134.397.825.894) en las familias del Clasificador de Bienes y Servicios asociadas al objeto contractual. La demanda se concentra en la familia 7818 – Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes, con 1.134 contratos por \$116.057.603.599 (86,35% del valor), correspondiendo a la familia 2517 – Componentes y sistemas de transporte los restantes 122 contratos por \$18.340.222.295 (13,65%). Esta proporción coincide con la estructura del objeto que se pretende contratar, en el que el servicio de mantenimiento es la prestación principal y el suministro de repuestos y accesorios la accesoría.

La serie histórica confirma que se trata de una demanda estable y creciente: entre 2018 y la fecha de corte se han celebrado alrededor de catorce mil quinientos treinta (14.530) contratos en estas familias, por un valor acumulado cercano a \$2,64 billones. El número anual de contratos pasó de aproximadamente 0,8 mil en 2018 a 2,4 mil en 2025, con un valor anual que osciló entre \$0,25 billones y un máximo de \$0,44 billones en 2021. Se observa además una estacionalidad marcada, con la mayor cantidad de contratos suscritos entre marzo y abril y un descenso sostenido hasta julio, comportamiento consistente con los ciclos de programación y ejecución presupuestal de las entidades públicas.

Con independencia de lo anterior, y con fundamento en hechos verificables, se advierte que el mantenimiento del parque automotor constituye una necesidad institucional recurrente y no una adquisición excepcional: se trata de una obligación derivada del deber legal de conservación de los vehículos previsto en la Ley 769 de 2002 y de la periodicidad que imponen los manuales de los fabricantes y la revisión técnico-mecánica anual, razón por la cual la entidad la contrata de manera



sucesiva en cada vigencia fiscal.

2. Sobre la oferta y la caracterización de los potenciales proveedores

El análisis de la oferta permite concluir que se trata de un mercado amplio y atomizado. La herramienta identificó seiscientos cuarenta y dos (642) proveedores distintos para los 1.256 contratos del periodo, con un promedio inferior a dos (2) contratos por proveedor; ninguno supera los veinticuatro (24) contratos —menos del 2% del total— y el de mayor facturación no alcanza el 7% del valor contratado, de modo que no se aprecian fenómenos de concentración, posición dominante ni barreras de entrada. Asimismo, el 98,11% de los contratos (1.142) y el 93,08% del valor fueron adjudicados a proponentes singulares, frente a un 1,89% (22 contratos) y un 6,92% del valor correspondientes a proponentes plurales, lo que evidencia que el mercado atiende este tipo de objetos de manera individual, sin necesidad de recurrir a figuras asociativas.

Desde la perspectiva regional, y con base en la verificación directa efectuada por la entidad, se constata la existencia en el municipio de Armenia de talleres de servicio automotriz, centros de servicio multimarca, distribuidores de repuestos y accesorios, comercializadoras de llantas y lubricantes y centros de diagnóstico automotor, así como de talleres autorizados de las marcas que integran el parque automotor del Centro. Las cuatro (4) cotizaciones obtenidas provienen de tres (3) proveedores, todos con domicilio en el eje cafetero —dos en Armenia y uno en Pereira—, lo que evidencia oferta local suficiente. Esta constatación se refuerza con los resultados de la herramienta, en los que figuran entre los proveedores más activos del sector establecimientos de la región, incluida una de las firmas que atendió la solicitud de cotización del presente proceso.

La oferta es íntegramente de origen nacional —la herramienta no identificó proveedores extranjeros— y su distribución geográfica, medida por número de proveedores, es equilibrada: Antioquia 12,50%, Boyacá 10,21%, Distrito Capital de Bogotá 10,04%, Valle del Cauca 9,51%, Cundinamarca 7,92% y Santander 7,75%, con presencia adicional en Caldas, Nariño, Tolima, Huila, Norte de Santander, Cauca y Meta, entre otros. La concentración del valor contratado en Bogotá (23,99%) y Antioquia (22,39%) obedece a la magnitud de los contratos de las grandes entidades allí domiciliadas y no a la ausencia de oferta en el resto del país. En el mercado participan tanto sociedades comerciales como personas naturales inscritas en el registro mercantil, incluidas unidades de menor tamaño y del régimen simplificado, circunstancia que confirma la accesibilidad del proceso para las Mipyme.

3. Sobre la estructuración del proceso

El objeto comprende dos componentes técnicamente diferenciables: de una parte, las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo comunes a los vehículos (ítems 1 a 50), y de otra, un grupo de intervenciones correctivas específicas sobre tres vehículos determinados (ítems 51 a 56). Evaluada esta circunstancia, la entidad opta por estructurar un único lote, atendiendo a la unidad del objeto —el mantenimiento integral de un mismo parque automotor durante una misma vigencia—, a la existencia de una sola bolsa de recursos amparada en un único certificado de disponibilidad presupuestal, a la designación de una sola supervisión y a que la adjudicación se efectúa al menor precio sobre la totalidad de los ítems requeridos. La división en lotes fragmentaría la responsabilidad por el estado de un mismo vehículo entre varios contratistas y dificultaría la exigibilidad de las garantías.

4. Sobre los precios de referencia y la definición del presupuesto oficial

La entidad adelantó el sondeo de mercado por dos vías complementarias. En primer lugar, mediante la funcionalidad de Solicitud de Información a Proveedores del SECOP II, a través del proceso SIP-QDO-CDTCI-021-2026 (id. CO1.BDOS.10582023). En segundo lugar, mediante solicitud directa de cotizaciones a proveedores del ramo, por cuya vía se obtuvieron cuatro (4) cotizaciones que reposan en el expediente contractual.

El ejercicio se estructuró por vehículo y por actividad, de modo que para cada ítem existe un precio unitario diferenciado según el vehículo sobre el cual recae la intervención.



Consolidadas las cotizaciones, el promedio aritmético de los valores ofertados asciende a CIENTO VEINTINUEVE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL CIENTO CINCUENTA PESOS (\$129.850.150) IVA incluido, calculado sobre la cantidad indicativa de uno (1) por ítem y vehículo. Según el consolidado del estudio de mercado, la cotización de menor valor totaliza \$118.748.000 y la de mayor valor \$140.952.300; esta última excede en 18,70% a la primera. Dicha diferencia es atribuible a que el componente principal del objeto es mano de obra especializada, cuya tarifa varía según la estructura de costos, el nivel de tecnificación y la marca atendida por cada taller.

Los precios unitarios de referencia de cada uno de los ítems, discriminados por vehículo, constan en el documento «Estudio de mercado» anexo, que forma parte integral del presente análisis.

El presupuesto oficial se fija en CIENTO TREINTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL PESOS (\$131.249.000,00) M/CTE., IVA incluido, monto que corresponde a la disponibilidad presupuestal certificada mediante el CDP No. 4726 del 2 de febrero de 2026 y que excede en \$1.398.850 —equivalentes al 1,08%— el promedio arrojado por el estudio de mercado. Dado que el contrato se estructura sobre una bolsa de recursos de monto agotable con cantidades meramente indicativas, el estudio de mercado cumple la función de fijar los precios unitarios de referencia de cada actividad, mientras que el presupuesto delimita el techo de gasto sobre el cual la supervisión irá imputando los mantenimientos efectivamente requeridos durante la ejecución.

Como referente adicional de razonabilidad, la información de la herramienta de Análisis de Demanda y Oferta permite establecer que el valor promedio por contrato en el sector durante la vigencia 2026 asciende a \$107.006.230, resultado de dividir los \$134.397.825.894 contratados entre los 1.256 contratos celebrados. El presupuesto oficial del presente proceso (\$131.249.000) se sitúa en el mismo orden de magnitud de ese promedio sectorial. Debe advertirse, no obstante, que ese promedio agrupa contratos de muy distinta escala —desde mínimas cuantías hasta procesos de gran envergadura de la fuerza pública y de entidades territoriales—, por lo que constituye un referente indicativo y no un parámetro de comparación directa.

5. Sobre la modalidad de selección

En la vigencia analizada, el 70,46% del valor contratado en el sector (\$94,7 mil millones de un total de \$134,4 mil millones) se tramitó mediante modalidades competitivas, dentro de las cuales la mínima cuantía constituye uno de los dos componentes principales junto con la selección abreviada por subasta inversa; el 15,04% (\$20,22 mil millones) correspondió a régimen especial y el 14,49% (\$19,48 mil millones) a contratación directa. La modalidad escogida por la entidad se inscribe, por tanto, dentro de las que predominan en el sector para este tipo de objetos.

En todo caso, el presupuesto oficial no supera el diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la entidad, fijada para la vigencia 2026 en \$1.750.905.000, cuyo tope de mínima cuantía asciende a \$175.090.500 conforme a la Circular No. 3-2026-000010 del 13 de enero de 2026. Igualmente, se verificó que no existen Acuerdos Marco de Precios ni Instrumentos de Agregación de Demanda vigentes en la Tienda Virtual del Estado Colombiano que permitan satisfacer la necesidad, en los términos del artículo 2.2.1.2.1.2.9 del Decreto 1082 de 2015. La modalidad de mínima cuantía es, por tanto, la procedente.

6. Sobre los requisitos habilitantes y los criterios diferenciales

Del análisis del sector se concluye que no resulta proporcional exigir indicadores de capacidad financiera ni organizacional. El mercado se compone mayoritariamente de talleres y establecimientos de comercio de menor tamaño; el pago se efectuará mediante pagos parciales mensuales contra servicios efectivamente prestados y recibidos a satisfacción, de modo que la entidad no asume riesgo de liquidez; y la exigencia de índices financieros restringiría injustificadamente la participación. En consecuencia, los requisitos habilitantes se limitan a la capacidad jurídica, a la acreditación de la actividad mercantil relacionada con el objeto, a la experiencia y a los requisitos de seguridad y salud en el trabajo y de gestión ambiental propios de la actividad.

En cuanto a los requisitos de carácter técnico y ambiental, se concluye que no constituyen barreras artificiales de entrada, sino la traducción contractual de obligaciones que la normativa ambiental



impone a cualquier taller que opere formalmente. Su exigencia protege a la entidad frente a la responsabilidad solidaria que podría derivarse del manejo inadecuado de los residuos generados durante la ejecución.

7. Sobre las condiciones económicas, regulatorias y técnicas que inciden en el precio

Desde la perspectiva económica, el análisis arroja una conclusión específica y determinante para este objeto: mientras la variación anual del Índice de Precios al Consumidor se ubicó en 6,03% en julio de 2026, los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos registraron una variación anual del 10,42% según el IPC de mayo de 2026, esto es, más de cuatro puntos porcentuales por encima de la inflación general. El encarecimiento no proviene de los repuestos —las llantas y rines registraron variación negativa— sino de la mano de obra y de los procesos técnicos especializados. A ello se suma el incremento del 23,00% del salario mínimo para 2026, que impacta directamente la estructura de costos de un objeto intensivo en mano de obra. Estas circunstancias imponen que los precios unitarios ofertados se mantengan fijos durante la ejecución del contrato, que el plazo se limite a la vigencia fiscal y que la vigencia de las cotizaciones obtenidas sea considerada limitada en el tiempo.

Desde la perspectiva regulatoria, la actividad se encuentra sometida al Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002, artículos 28, 50 y 53) y a la reglamentación del Ministerio de Transporte sobre centros de diagnóstico automotor, así como a la reglamentación ambiental sobre residuos peligrosos (Decreto 1076 de 2015, Título 6 de la Parte 2 del Libro 2, que compiló el Decreto 4741 de 2005), llantas usadas (Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) y vertimientos (artículo 2.2.3.3.5.1 del Decreto 1076 de 2015). Se advierte de manera particular que, en materia de baterías usadas plomo-ácido, la Resolución 372 de 2009 fue derogada desde el 1° de enero de 2026 por la Resolución 799 de 2025 del mismo Ministerio, cuyo artículo 20 impone obligaciones directas a los talleres de servicio automotriz que realicen cambio de baterías. Todas estas condiciones deben ser verificadas por la supervisión durante la ejecución y no únicamente al momento de evaluar las ofertas.

Desde la perspectiva técnica, se identificó que determinadas intervenciones sólo pueden ejecutarse en talleres autorizados por la casa matriz del fabricante —so pena de pérdida de la garantía— y que la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes únicamente puede practicarse en centros de diagnóstico automotor registrados ante el RUNT. Igualmente, cuatro de los ocho vehículos del parque automotor corresponden a los modelos 2002, 2009, 2011 y 2013, lo que implica mayor probabilidad de hallazgos correctivos no previstos y posible dificultad en la consecución de repuestos originales, elementos que la supervisión debe considerar en la programación de las intervenciones.

8. Riesgos identificados

Del análisis del sector se derivan los siguientes riesgos, cuya tipificación, estimación y asignación se desarrollan en el anexo de los estudios previos, conforme al Manual para la Administración del Riesgo en la Contratación Estatal:

- a) Riesgo de variación de precios durante la ejecución, derivado del comportamiento de los precios de los servicios de taller (10,42% anual) y del incremento del salario mínimo. Mitigación: precios unitarios fijos durante toda la ejecución y plazo limitado a la vigencia fiscal.
- b) Riesgo de insuficiencia presupuestal frente a mantenimientos correctivos no previstos, propio de un parque automotor con vehículos de más de una década de antigüedad. Mitigación: estructuración por bolsa de recursos con cantidades indicativas, priorización de las intervenciones por parte de la supervisión y control permanente de la ejecución para evitar la sobreejecución del contrato.
- c) Riesgo de pérdida de la garantía del fabricante o de rechazo de la revisión técnico-mecánica por intervención en taller no autorizado o en centro de diagnóstico automotor no registrado ante el RUNT. Mitigación: verificación documental previa por parte de la supervisión de la autorización de la casa matriz y de la situación del centro de diagnóstico automotor ante el RUNT y el Ministerio de Transporte.



d) Riesgo ambiental y de responsabilidad derivada del manejo de residuos peligrosos —aceites usados, filtros, baterías, llantas y aguas de lavado— generados durante la ejecución. Mitigación: exigencia y verificación de los certificados de disposición final, de la vinculación a los sistemas de recolección selectiva de llantas usadas, del cumplimiento de las obligaciones que el artículo 20 de la Resolución 799 de 2025 impone a los talleres que cambian baterías, y del permiso o certificación relativa a los vertimientos.

e) Riesgo de declaratoria de desierto por baja participación y riesgo de idoneidad del proveedor. Aunque el análisis de la oferta descarta la insuficiencia estructural del mercado —642 proveedores activos en el sector durante la vigencia—, la Solicitud de Información a Proveedores adelantada en el SECOP II no obtuvo respuesta, resultado atribuible a que el término concedido fue de aproximadamente un (1) día hábil. Mitigación: otorgar en la invitación pública un plazo suficiente y razonable para la presentación de ofertas, dar adecuada publicidad al proceso, e incluir en los códigos del Clasificador de Bienes y Servicios la totalidad de las clases asociadas al objeto, de modo que la convocatoria alcance al universo real de proveedores; y verificar la inscripción en cámara de comercio, la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades y la experiencia relacionada con el objeto.

9. Conclusión general

El análisis adelantado permite concluir que existe un mercado suficiente, competitivo, atomizado y de origen nacional para satisfacer la necesidad de la entidad, según lo acredita la herramienta de Análisis de Demanda y Oferta: 1.256 contratos por \$134.397.825.894 en la vigencia 2026, atendidos por 642 proveedores distintos, sin concentración relevante y con adjudicación mayoritaria a proponentes singulares. Se concluye igualmente que el presupuesto oficial de \$131.249.000 se encuentra respaldado por disponibilidad presupuestal y guarda correspondencia con los precios unitarios obtenidos en el estudio de mercado, cuyo promedio asciende a \$129.850.150; que la modalidad de mínima cuantía es la procedente conforme a la ley y, además, se inscribe entre las que predominan en el sector; y que las condiciones técnicas, ambientales y de seguridad y salud en el trabajo exigidas corresponden a las que impone la normativa aplicable a la actividad y no constituyen barrera artificial de entrada. La ausencia de respuesta a la Solicitud de Información a Proveedores no desvirtúa estas conclusiones, por las razones expuestas en el acápite correspondiente. En consecuencia, se recomienda continuar con el trámite del proceso de selección en los términos previstos en los estudios previos, previa verificación de las observaciones consignadas en el presente documento.

3.9 NORMAS APLICABLES.

Constitución Política de Colombia (artículos 209 y 267); Ley 80 de 1993; Ley 1150 de 2007, artículo 2, numeral 5, adicionado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011 y modificado por el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020 (mínima cuantía); Ley 2069 de 2020; Decreto 1082 de 2015, artículos 2.2.1.1.1.6.1, 2.2.1.2.1.2.9, 2.2.1.2.1.5.1 y siguientes y 2.2.1.2.4.2.2 y siguientes; Decreto 1860 de 2021; Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre (artículos 28 —modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010—, 50 y 53); Decreto 1079 de 2015 – Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte; Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte y las normas que la han modificado, derogado parcialmente o compilado (entre ellas las Resoluciones 6589 de 2019, 11355 de 2020 y 20223040045295 de 2022); Decreto 1076 de 2015 – Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible (Título 6 de la Parte 2 del Libro 2, sobre gestión integral de residuos peligrosos, que compiló el Decreto 4741 de 2005, y artículo 2.2.3.3.5.1 sobre requerimiento del permiso de vertimientos); Resolución 1326 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (llantas usadas); Resolución 799 de 2025 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (baterías usadas plomo-ácido, vigente desde el 1° de enero de 2026, derogatoria de la Resolución 372 de 2009); Decreto 1072 de 2015 y Resolución 0312 de 2019 (seguridad y salud en el trabajo); Ley 1480 de 2011 (garantía legal); Circular del SENA No. 3-2026-000010 del 13 de enero de 2026 (cuantías de contratación); y demás normas concordantes y aplicables.



4. FUENTES DE INFORMACIÓN:

- SECOP I y SECOP II – Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente.
- DANE – Boletines técnicos de IPC (julio de 2026), GEIH (junio de 2026), EMMET (junio de 2026), EMC (junio de 2026) y Cuentas Nacionales Trimestrales (II trimestre de 2026). IPC: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/jul2026/bol-IPC-jul2026.pdf> · Mercado laboral: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo> · EMMET: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/industria/encuesta-mensual-manufacturera-con-enfoque-territorial-emmet> · EMC: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-interno/encuesta-mensual-de-comercio-emc> · PIB: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica>
- Banco de la República – Boletín Económico Regional, Central Cafetera, I trimestre de 2026. Disponible en: <https://www.banrep.gov.co/es/noticias/ber-primer-trimestre-2026>
- Herramienta de Análisis de Demanda y Oferta del modelo de Abastecimiento Estratégico – Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente. Consulta de las familias 7818 y 2517 del Clasificador de Bienes y Servicios, vigencia 2026 con corte a agosto y serie histórica desde 2018. Los pantallazos de los resultados se incorporan en los acápites de estudio de la demanda y de la oferta del presente documento.
- Guía para la Elaboración de Estudios del Sector – GEES, Colombia Compra Eficiente. Disponible en: https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/cce_guia_elaboracion_estudios.pdf
- Cotizaciones remitidas por los proveedores y estudio de mercado anexo al presente documento; y Solicitud de Información a Proveedores SIP-QDO-CDTCI-021-2026 (id. CO1.BDOS.10582023) publicada en el SECOP II el 3 de septiembre de 2026.
- Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT: cifras del parque automotor colombiano a 2025, reseñadas en <https://www.elcolombiano.com/negocios/parque-automotor-colombia-2025-NP33968207>
- Banco de la República – Pulso Económico Regional, II trimestre de 2026 (publicado el 22 de julio de 2026). Disponible en: <https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/pulso-economico-regional/segundo-trimestre-2026>
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – Resolución 799 de 2025 (baterías usadas plomo-ácido) y Resolución 1326 de 2017 (llantas usadas). Ministerio de Transporte – Resolución 3768 de 2013 y normas que la modifican o compilan. DANE – Clasificación Industrial Internacional Uniforme CIIU Rev. 4 A.C., clases 4520 y 4542.
- Asociación del Sector Automotriz y sus Partes – ASOPARTES, informe «Radar de las Autopartes» elaborado con la firma CVN sobre la información del Índice de Precios al Consumidor del DANE (mediciones de enero y mayo de 2026), y proyecciones del mercado de autopartes para 2026. Disponible, entre otros, en: <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/servicios-de-mantenimiento-aumentan-1042-y-lideran-la-subida-de-precios-en-el-sector-automotor/202605/>

Dado en Armenia, Quindío, a los siete (7) días del mes de septiembre de 2026.

Proyectó: Juan Sebastian Cardona Correa –
Abogado Contratación