ANEXO 2

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, donde se estipula que es deber de las Entidades Estatales realizar durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo, el Centro de Formación, realizó el análisis del sector, teniendo en cuenta además lo dispuesto en el literal B de la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, el cual señala:

> *"En los Procesos de Contratación de mínima cuantía el alcance del estudio de sector debe ser proporcionado al valor del Proceso de Contratación, la naturaleza del objeto a contratar, el tipo de contrato y a los Riesgos identificados para el Proceso de Contratación.*
>
> *En esta modalidad de selección no es necesario hacer un estudio extensivo de las condiciones generales de los potenciales oferentes, definir su participación en el PIB industrial o estudiar la estructura de los estados financieros de los posibles proveedores y de la industria.*
>
> *En estos casos, es necesario revisar las condiciones particulares de otros Procesos de Contratación similares, acopiar información suficiente de precios, calidad, condiciones y plazos de entrega con otros clientes del proveedor públicos o privados, solicitar información a los proveedores, verificar la idoneidad de los mismos y plasmar tal información en los Documentos del Proceso, siempre con el propósito de que la decisión de negocio sea adecuada y garantice la satisfacción de la necesidad de la Entidad Estatal, cumpliendo los objetivos de eficiencia, eficacia y economía y buscando promover la competencia"*

De conformidad con lo anterior y atendiendo la modalidad de contratación, a continuación, se detalla el análisis del sector:

1. OBJETO

Contratar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de repuestos requeridos para los vehículos del parque automotor y el aula móvil del Centro de Logística y Promoción Ecoturística del Magdalena.

1.1. CLASIFICACIÓN

El Centro de Logística y Promoción Ecoturística del Sena Regional Magdalena, identificada bajo el clasificador de bienes y servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC) los ítems a contratar de la necesidad que se pretende satisfacer:

UNSPC – Decreto 1082 de 2015 (o norma vigente)					
ITEM	**SEGMENTO**	**FAMILIA**	**CLASE**	**PRODUCTO**	**DESCRIPCIÓN**
1	78000000	78180000	78181500		Servicios de mantenimiento y reparación de vehículos
2	78000000	78180000	78181500	78181507	Reparación y mantenimiento automotor y de camiones ligeros
3	78000000	78180000	78181500	78181505	Servicios de inspección de vehículos
4	78000000	78180000	78181500	78181507	Reparación y mantenimiento automotor y de camiones ligeros

2. ANÁLISIS DE MERCADO

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. La economía clásica establece que son tres los grandes sectores de la economía: sector primario o sector agropecuario, sector secundario o sector Industrial, sector terciario o sector de servicios.

El sector analizado en el presente estudio se encuentra ubicado dentro del sector terciario de la economía; SECTOR SERVICIOS ya que incluye todas aquellas actividades que no producen un objeto tangible, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía.

Sector perteneciente:

El sector servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios no productores o transformadores de bienes materiales. Generan servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de cualquier población en el mundo. Este sector, a diferencia del sector primario y secundario, en donde se obtienen las materias primas, el primero, y se ejecutan procedimientos industriales para transformar dichas materias primas, bienes o mercancías, el segundo, este tercer sector es el que se encarga de llevar al cliente el bien o servicio ya listos para que puedan ser consumidos.

Ahora bien, el sector servicios es uno de los rubros más importantes de la composición del PIB, especialmente, cuando nos referimos a las economías de países desarrollados, pero también en las economías en desarrollo. En los últimos años este sector ha ido creciendo debido al proceso de especialización. Por esa razón, se puede decir que es una actividad muy importante en todos los ámbitos de las tareas humanas.

Sobre todo, el sector servicios ha crecido por los procesos de automatización, la mundialización e integración de la economía, el aumento de la población y de los ingresos.

El sector terciario de Colombia es uno de los más desarrollados. De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas de Colombia (DANE), el sector terciario aloja más del 80 % de la fuerza laboral del país.

El sector terciario se dedica a la organización y la distribución de lo que producen los otros dos sectores: el sector primario (centrado en la extracción directa de los recursos naturales) y el sector secundario (orientado a la
transformación de los recursos naturales a través de procesos industriales). Este sector se encuentra conformado por áreas como son estas:

1. Actividades financieras, lo que vendrían a ser todas las relacionadas con bancos, la bolsa, los seguros…
2. Actividades que vienen a ser servicios que se prestan a empresas: asesoría, administración, gestión, consultoría…
3. Turismo y hotelería.
4. Actividades en materia de transporte y comunicación.
5. Área de telecomunicaciones, donde tendría especial protagonismo lo que serían los servicios relacionados con la telefonía.
6. La actividad comercial, ya a sea a nivel minorista, al por mayor, franquiciados…
7. Servicios personales que tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En este apartado, pueden englobarse tanto actividades relacionadas con la estética (peluquería, maquillaje…) como con lo que sería el estado de bienestar (colegios, hospitales, administración…).
8. Actividades en materia de función y administración pública: justicia, defensa, representación política…
9. Servicios relacionados con lo que es el ocio y la cultura: cine, teatro, música, deporte…
10. Medios de comunicación, ya sean escritos, digitales, televisivos o radiofónicos.
11. Actividades relacionadas con las Tecnologías de la Información como Internet.

A pesar de que este sector no produce bienes, contribuye con el desarrollo de los demás sectores, ya que es a través del sector terciario que se importa la materia prima necesaria para la creación de muchos productos. Asimismo, el sector terciario genera ingresos al país.

Dado el objeto del contrato, las condiciones de este y las opciones que ofrece el sector económico para satisfacer la necesidad de contratación, mediante la clasificación de actividades económicas CIIU Revisión 4 adaptada para Colombia, se determina que el sector económico a estudiar es el correspondiente al SECTOR SERVICIO: 4520 Mantenimiento y reparación de vehículos automotores". El cual entraremos a revisar a continuación.

El sector comercio y reparación de vehículos hace parte del sector terciario de la economía, incluye el comercio al por mayor, minorista y mantenimiento de vehículos y autopartes.

2.1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

Colombia cuenta con una extensa red de empresas de soporte que facilitan las operaciones de las empresas ensambladoras: cerca de 600 empresas en la actividad de fabricación de autopartes y accesorios para vehículos; cerca de 2.000 empresas registradas en la actividad de comercio de vehículos automotores, y más de 4.600 empresas registradas en la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos.

La industria de auto partes está representada por fabricantes con alto potencial para ser proveedoras de la industria automotriz, certificadas con la norma IATF 16946. El país cuenta con iniciativas empresariales alrededor del sector automotor como la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, ANDEMOS (Asociación Nacional de Movilidad Sostenible), ACOLFA (Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes) y ASOPARTES (Asociación del Sector Automotriz y sus Partes).

La industria automotriz cuenta con diferentes incentivos que buscan impulsar el desarrollo y competitividad del sector tales como:

• PROFIA: Programa dirigido a ensambladoras de vehículos y fabricantes de autopartes. Permite la importación de insumos que no se produzcan en Colombia con exoneración de gravámenes arancelarios. El beneficio aplica independientemente si el bien final está destinado para el mercado local o para exportación.

• Régimen de ensamble para la industria automotriz: Permite importar libre de derechos de aduana el material CKD para la producción de vehículos y autopartes, para ser ensambladas en Depósitos Privados para la Transformación y Ensamble o en Zonas Francas. Los vehículos pueden ser vendidos a los países de la Comunidad Andina (Colombia, Perú, Ecuador, Bolivia y Venezuela) con 0% de arancel de aduanas, siempre y cuando se alcancen unos niveles mínimos de contenido subregional.

• Opción de importar a 0% bienes clasificados como materia prima y bienes de capital que no tengan producción nacional. El parque automotor en Colombia, para el 2024, es de 18. Millones de vehículos en circulación, de los cuales el 39% son automóviles y el 61% son motocicletas. En América latina se fabricaron 5.5 millones de vehículos en el 2021, siendo Colombia el cuarto productor con 44.140 unidades fabricadas en el mismo periodo mencionado anteriormente. Colombia cuenta con una extensa red de empresas de soporte que facilitan las operaciones de las empresas ensambladoras: cerca de 600 empresas en la actividad de fabricación de autopartes y accesorios para vehículos; cerca de 2.000 empresas registradas en la actividad de comercio de vehículos automotores, y más de 4.600 empresas registradas en la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos. La industria de auto partes está representada por fabricantes con alto potencial para ser proveedoras de la industria automotriz, certificadas con la norma IATF 16946. El país cuenta con iniciativas empresariales alrededor del sector automotor como la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, ANDEMOS (Asociación Nacional de Movilidad Sostenible), ACOLFA (Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes) y ASOPARTES (Asociación del Sector Automotriz y sus Partes). La industria automotriz cuenta con diferentes incentivos que buscan impulsar el desarrollo y competitividad del sector tales como:

• PROFIA: Programa dirigido a ensambladoras de vehículos y fabricantes de autopartes. Permite la importación de insumos que no se produzcan en Colombia con exoneración de gravámenes arancelarios. El beneficio aplica independientemente si el bien final está destinado para el mercado local o para exportación.

• Régimen de ensamble para la industria automotriz: Permite importar libre de derechos de aduana el material CKD para la producción de vehículos y autopartes, para ser ensambladas en Depósitos Privados para la Transformación y Ensamble o en Zonas Francas. Los vehículos pueden ser vendidos a los países de la Comunidad Andina (Colombia, Perú, Ecuador, Bolivia y Venezuela) con 0% de arancel de aduanas, siempre y cuando se alcancen unos niveles mínimos de contenido subregional.

El mantenimiento se ha convertido en uno de los pilares fundamentales sobre los cuales descansa toda la actividad operacional de una industria o fabrica. Esta función es una disciplina industrial construida bajo los fundamentos de la ciencia y la tecnología, su estudio debe iniciarse con una definición clara y precisa de lo que realmente significa el mantenimiento. A fin de evitar los errores conceptuales que en muchas ocasiones se tienen acerca del concepto de mantenimiento; se hace necesario definir parcialmente en términos negativos lo que es la teoría del mantenimiento.

Mantenimiento como proceso:

En este escenario, el mantenimiento se puede clasificar en:

- Mantenimiento Preventivo.
- Mantenimiento Predictivo.
- Mantenimiento Correctivo.
- Mantenimiento de Reparación.

Mantenimiento como organización:

Observando el mantenimiento en este escenario, podemos ver al conjunto integrado de los recursos humanos, materiales y tecnológicos, incluyendo la infraestructura; los cuales, organizados de forma coordinada y sistemática, se encargan de que el mantenimiento cumpla su función dentro de las empresas o industrias. En la organización de mantenimiento se dan los procesos de administración.

Planificación, programación, ejecución y el control, procesos típicos de toda empresa organizada y competitiva.

Objetivos Fundamentales:

1. Respaldar las operaciones asegurando la máxima disponibilidad de los equipos.

2. Prolongar la vida útil de los equipos, cuando sea económicamente justificable hacerlo
3. Garantizar la seguridad del personal y de las instalaciones y la conservación del medio ambiente.
4. Optimizar el tiempo y el costo de ejecución de las actividades de mantenimiento



En términos generales por mantenimiento se designa al conjunto de acciones que tienen como objetivo mantener un artículo o restaurarlo a un estado en el cual el mismo pueda desplegar la función requerida o las que venía desplegando hasta el momento en que se dañó, en caso de que haya sufrido alguna rotura que hizo que necesite del pertinente mantenimiento y arreglo.

El mantenimiento preventivo es un procedimiento periódico para minimizar el riesgo de fallo y asegurar la continua operación de los equipos, logrando de esta manera extender su vida útil. Entre los beneficios alcanzados al desarrollar un programa de mantenimiento preventivo se cuentan:

Prevención de fallas en los equipos o instalaciones, con lo que se evita paros y gastos imprevistos.

- Reducción de la cantidad de repuestos de reserva.
- Reducción del reemplazo de equipos durante su vida útil.
- El buen estado de los equipos e instalaciones durante su vida útil

Si en el desarrollo del mantenimiento preventivo, se detectan fallas, se deberá realizar el mantenimiento correctivo correspondiente; reponiendo aquellas partes que sean necesarias para la puesta en funcionamiento del vehículo. Igualmente, en el caso de fallas diferentes a las detectadas durante el mantenimiento preventivo, se debe prestar el servicio de reparación.

El mantenimiento preventivo es un procedimiento periódico para minimizar el riesgo de fallo y asegurar la continua operación de los equipos, logrando de esta manera extender su vida útil. Entre los beneficios alcanzados al desarrollar un programa de mantenimiento preventivo se cuentan:

Prevención de fallas en los equipos o instalaciones, con lo que se evita paros y gastos imprevistos.

• Reducción de la cantidad de repuestos de reserva.
• Reducción del reemplazo de equipos durante su vida útil.
• El buen estado de los equipos e instalaciones durante su vida útil

Si en el desarrollo del mantenimiento preventivo, se detectan fallas, se deberá realizar el mantenimiento correctivo correspondiente; reponiendo aquellas partes que sean necesarias para la puesta en funcionamiento del vehículo. Igualmente, en el caso de fallas diferentes a las detectadas durante el mantenimiento preventivo, se debe prestar el servicio de reparación.

Teniendo en cuenta que es un deber de las entidades del Estado velar por la conservación de los bienes a su cargo, en este caso referido a los que conforman el parque automotor asignado al Despacho de la Regional Magdalena, razón por la cual, es necesario mantenerlos en perfecto estado de conservación y seguridad, es así como se hace necesario contratar el mantenimiento preventivo y correctivo para el parque automotor destinados a asegurar el buen funcionamiento y prolongación de la vida útil de los vehículos.

El estado de un vehículo guarda una estrecha relación con la seguridad vial, cuantos más años y distancia recorrida tiene, más hay que cuidarlo y revisarlo; por ello se resaltan factores que más influyen en la seguridad vial.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, los líquidos que más tenemos en cuenta son: el líquido de frenos, el aceite y el líquido refrigerante, pero, no debemos olvidar un líquido que, a pesar de ser el gran olvidado por la mayoría de los conductores, es también importante para la prevención de los accidentes de tráfico, el líquido limpiaparabrisas, cuya función en viajes largos es vital ya que mejora la visibilidad del conductor.

La seguridad vial incluye todos los elementos que entran en contacto cuando se lleva a cabo la actividad de desplazarse. Incluye la señalización de los lugares por donde se transita, las condiciones del terreno, el estado de los vehículos sobre los que se transportan las personas y, en especial, la actitud de los conductores al volante. (…)

De conformidad con las normas legales vigentes en Colombia, en particular de la ley 769 de 2002 y de la ley 1383 de 20103:

Artículo 28: "Condiciones tecno mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales".

La seguridad vial (https://www.elespectador.com/especial-autos/panorama-de-la-seguridad-vial-en-

2020-articulo-901291 Por redacción El Espectador – Especial Autos 25 Ene 2020 - 9:00 AM) incluye todos los elementos que entran en contacto cuando se lleva a cabo la actividad de desplazarse. Incluye la señalización de los lugares por donde se transita, las condiciones del terreno, el estado de los vehículos sobre los que se transportan las personas y, en especial, la actitud de los conductores al volante. (…)

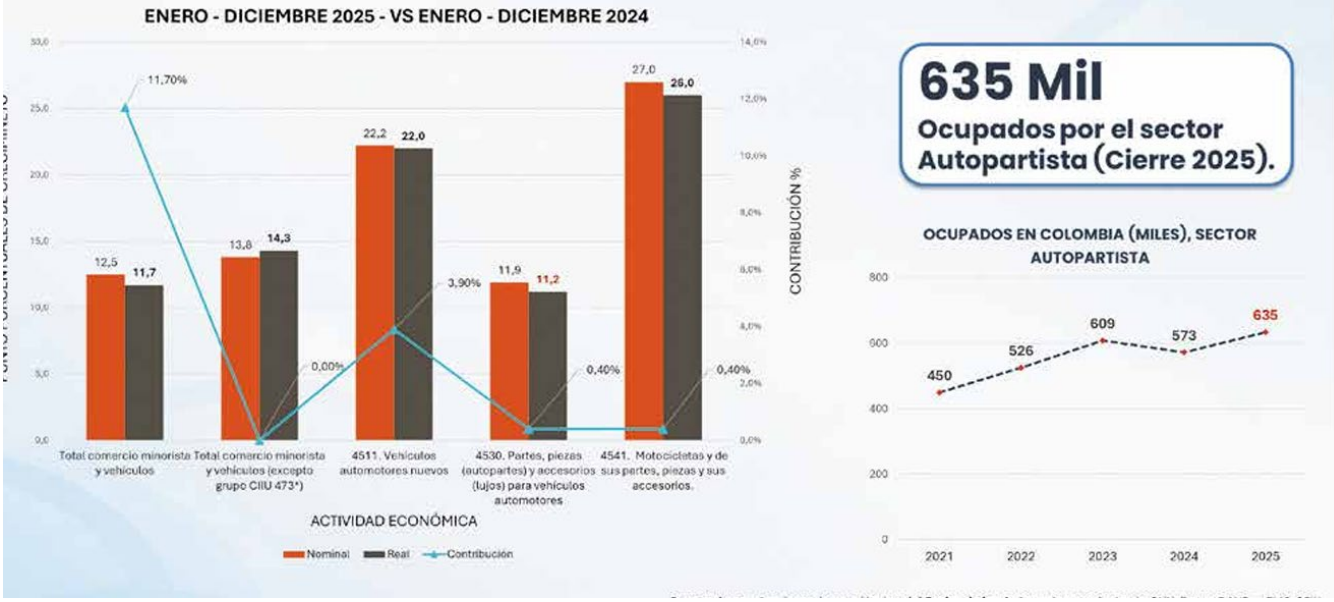
Tomar en serio la conducción incluye la responsabilidad del usuario con su vehículo, es decir, cumplir con los mantenimientos mecánicos que definen la condición de la máquina e incorporar piezas originales o de calidad en sus reparaciones. De poco sirve comprar un carro seguro si al momento de reemplazar una pieza no se hace con repuestos originales, puede estar atentando hasta contra su propia vida.

3. ASPECTOS ECONOMICOS DEL SECTOR

La actividad de comercialización de partes, piezas (autopartes) y accesorios para vehículos automotores cerró 2025 con un crecimiento real de 11,2%, consolidando la recuperación que se venía observando durante los meses previos del año y confirmando un cambio de tendencia frente a 2023 y 2024, periodos caracterizados por un retroceso comercial cercano al –22%, lo que marca una fase clara de estabilización y reactivación para la actividad. Este desempeño no constituye un fenómeno aislado, sino que responde a la dinámica expansiva del mercado automotor durante 2025. En ese periodo, la venta de vehículos nuevos registró un crecimiento del 26,4% frente a 2024, mientras que el segmento de motocicletas presentó un incremento aún más pronunciado, del 35,9%, ampliando de manera significativa la base del parque automotor nacional.

El fortalecimiento del parque automotor no solo incrementa el número de unidades en circulación, sino que activa estructuralmente el mercado de reposición y mantenimiento, en la medida en que cada vehículo o motocicleta incorporado genera demanda futura de partes, piezas y servicios asociados a lo largo de su ciclo de vida útil. En este contexto, el impacto social del sector autopartista resulta tangible: en 2025 se alcanzaron 635.000 personas ocupadas en actividades vinculadas al ecosistema autopartista, particularmente en mantenimiento y reparación de vehículos y motocicletas, comercio de autopartes y comercio de motocicletas, entre otras ramas con alta capacidad de absorción laboral, consolidando al sector como un generador relevante de empleo dentro de la estructura productiva nacional, al representar el 2,62% del total de trabajadores del país, sobre una base de 24,2 millones de personas ocupadas.[1]

[1] Consultado en https://www.elcolombiano.com/negocios/costo-mantener-carro-colombia-suben-servicios-talleres-2026-DI34697172



Fuente: ASOPARTES

Para el 2026 el mantenimiento de vehículos en el país enfrenta una presión creciente, pero no proviene principalmente de los repuestos. De acuerdo con Asopartes, el mayor impacto en el gasto de los propietarios está en los servicios de talleres, que registraron una variación anual de 7,48% a enero de 2026, la más alta dentro del sector.[2]

En contraste, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del sector autopartista se ubicó en 4,58% en el mismo periodo, por encima del 3,97% de enero de 2025, pero aún por debajo de la inflación nacional, que alcanzó 5,35%

Las cifras, basadas en datos del Dane y analizadas por el Radar de las Autopartes - CVN, evidencian un cambio en la composición del gasto asociado a los vehículos, ya que hoy las cifras evidencian que hoy la presión sobre el costo de mantener un vehículo no proviene únicamente de los repuestos. Los servicios de taller están ganando un mayor peso dentro del gasto de los hogares.

El gremio señala que este comportamiento responde a factores estructurales del mercado. Entre ellos, la creciente tecnificación de los vehículos, que exige mano de obra más especializada y el uso de equipos de diagnóstico más avanzados.

A esto se suman mayores costos operativos en los talleres, así como ajustes laborales y cargas adicionales que han encarecido la prestación del servicio automotor.

[2] Consultado en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://noticiasdeasopartes.com.co/wp-content/uploads/2026/03/2026_03_11_ASOPARTES-MARZO-2026.pdf

En este contexto, los talleres están asumiendo un rol cada vez más relevante dentro de la cadena de mantenimiento, trasladando parte de la presión de costos hacia el usuario final.

- **Otros servicios del vehículo también observan aumentos:**

El análisis muestra que otros rubros asociados al cuidado del vehículo también presentan incrementos relevantes.

Los productos para limpieza y conservación del automóvil registraron una variación anual de 5,78%, mientras que los servicios de latonería y pintura alcanzaron 5,30%, niveles cercanos o incluso superiores a la inflación general.

Estos aumentos refuerzan la tendencia de encarecimiento en los servicios relacionados con el mantenimiento integral del vehículo.

En contraste, varias categorías de autopartes han tenido un comportamiento más estable, e incluso con reducciones en precios.

Las subclases de otras piezas de repuesto para vehículos y llantas, neumáticos y rines registraron variaciones anuales de -0,26% y -0,59%, respectivamente. Asimismo, la compra y cambio de aceite presentó un incremento de 3,43%, mientras que los aditivos, valvulinas, líquidos de frenos y refrigerantes subieron 1,71%, ambos por debajo del IPC general.

Para Asopartes, esta tendencia confirma que la sostenibilidad del parque automotor en Colombia no depende únicamente de la disponibilidad de autopartes, sino también del fortalecimiento del servicio técnico especializado.

En ese sentido, el gremio insistió en la necesidad de avanzar en la capacitación técnica del personal, la formalización de los talleres y el fortalecimiento de la competitividad del sector.

El reto es mayor en un entorno donde los vehículos incorporan cada vez más tecnología, lo que eleva las exigencias de mantenimiento y, con ello, los costos para los usuarios.

- **Enero de 2026: crecimiento histórico en Colombia:**

Según datos de matrículas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), divulgados en el informe de la alianza FENALCO – ANDI, en enero de 2026:

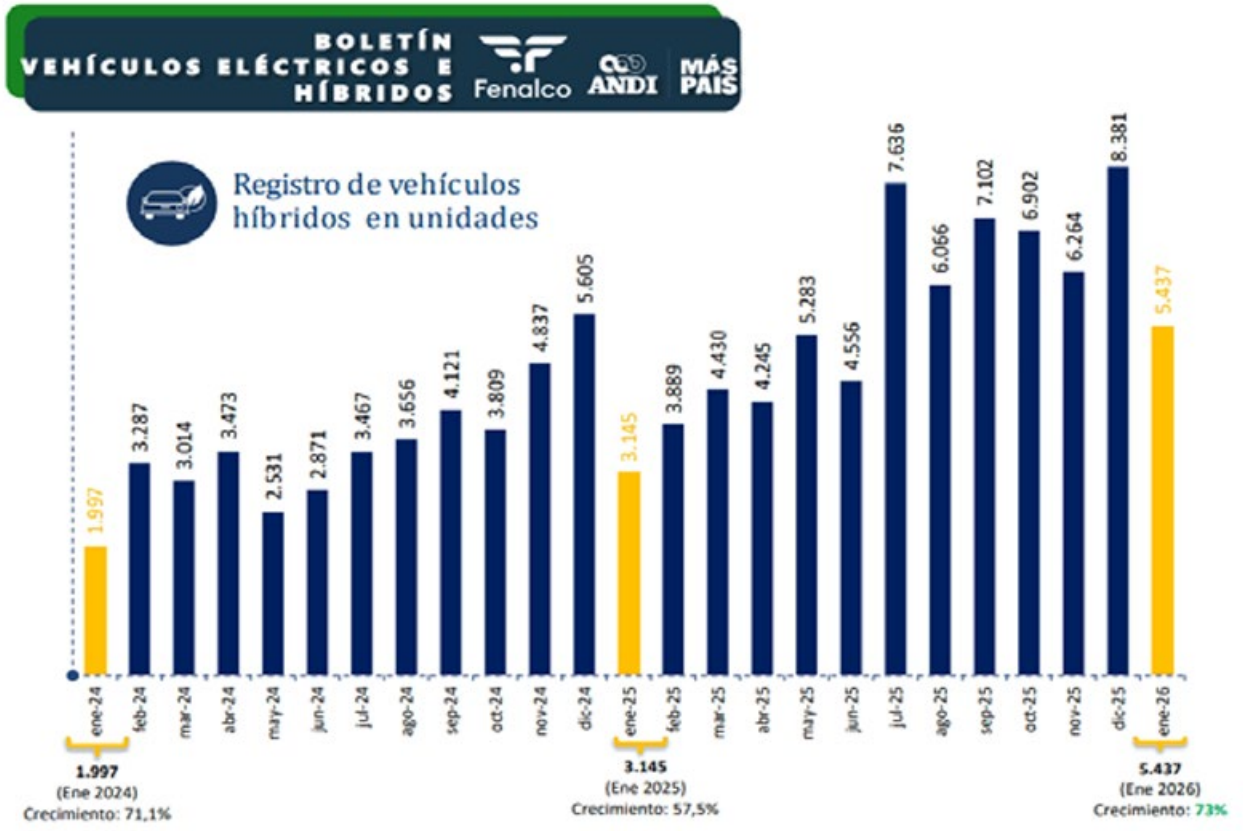
- Los vehículos eléctricos crecieron 82,6%, con 1.758 unidades vendidas, lo que representa el 27% del total de vehículos comercializados en el mes.
- Los vehículos híbridos aumentaron 73%, con 5.437 unidades matriculadas, también con una participación cercana al 27% del mercado mensual.

El crecimiento en el país ha sido progresivo y constante, impulsado por incentivos tributarios, la exención de pico y placa en algunas ciudades, la reducción de aranceles para vehículos eléctricos y una mayor oferta de modelos híbridos y eléctricos.

Entre los principales beneficios se destacan:

- la menor emisión de gases contaminantes
- el ahorro en combustible
- los costos de mantenimiento más bajos
- un funcionamiento silencioso y eficiente
- beneficios en movilidad.





Aunque el crecimiento es evidente, el mercado aún enfrenta desafíos como:

- Infraestructura de carga limitada en algunas regiones.
- Precio inicial superior frente a los vehículos tradicionales.
- Falta de información clara para el consumidor

Las proyecciones apuntan a una mayor expansión de estaciones de carga rápida, al ingreso de más marcas asiáticas al país y al desarrollo de baterías con mayor autonomía y menor tiempo de recarga, entre otros avances tecnológicos

- **Proyecciones del sector para el 2026:**[3]

El sector autopartista colombiano anticipa un año de dinamismo comercial, proyectando una expansión de hasta el 8,0 % para el cierre de 2026, impulsada fundamentalmente por la demanda de posventa y el envejecimiento natural del parque automotor. Dicho comportamiento se sustenta en las cifras registradas durante el año anterior, cuando se matricularon 254.438 vehículos nuevos, lo que representó un aumento del 26,4 %, mientras que las motocicletas alcanzaron las 1.125.540 unidades vendidas, marcando un crecimiento del 35,1 %. Este volumen de rodamiento garantiza una necesidad constante de reposición y servicios de mantenimiento, vitales para la movilidad nacional.

Según Dataifx, a pesar de las expectativas positivas en ventas, el gremio Asopartes advierte sobre desafíos estructurales derivados de las nuevas reglas fiscales y la presión arancelaria. La industria, que depende en un 85,0 % de insumos importados, enfrenta riesgos de iliquidez por la aplicación plena del Decreto 572 y la propuesta gubernamental de elevar los aranceles hasta un 40,0 % para vehículos de combustión y un 35,0 % para motocicletas. Tal escenario podría encarecer los repuestos por encima de la inflación, desplazando el consumo hacia canales informales y afectando la competitividad de las empresas legalmente constituidas.

Adicionalmente, la transición energética plantea interrogantes sobre el futuro de los incentivos tributarios para los vehículos híbridos y eléctricos, un segmento que, aunque creció en el último periodo, requiere estabilidad jurídica para consolidarse. El presidente del gremio, Carlos Andrés Pineda, enfatiza que los automotores híbridos demandan una especialización técnica que actúa como barrera frente a la informalidad, por lo que desincentivar su uso podría tener efectos contraproducentes. En consecuencia, el sector clama por reglas claras que permitan proteger el empleo formal y garantizar la seguridad vial en las carreteras del país.

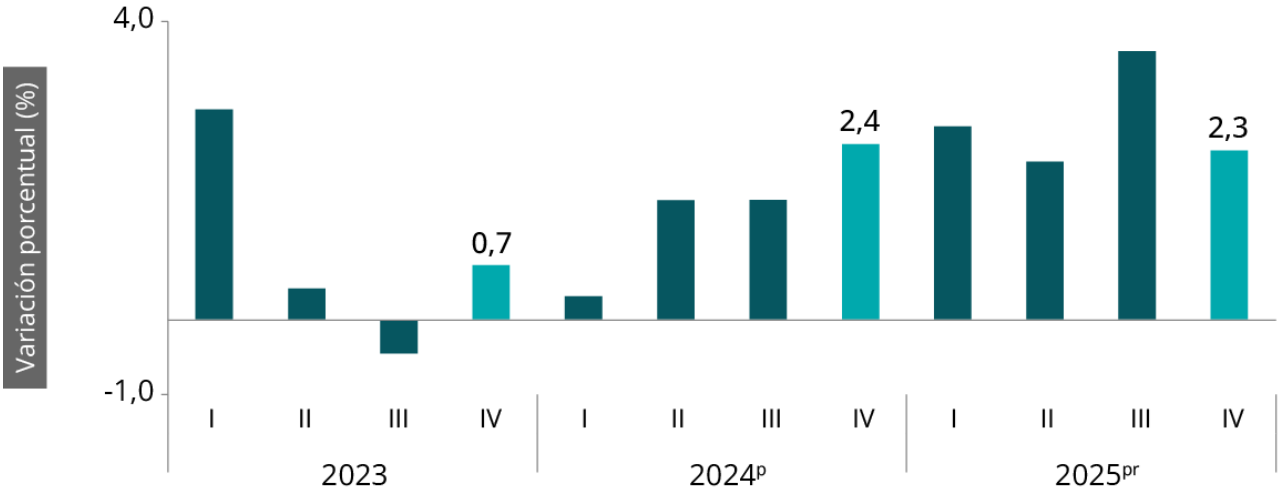
- **Producto Interno Bruto (PIB) nacional trimestral**:[4]

Información cuarto trimestre 2025pr:

[3] Consultado en: https://sectorial.co/autopartes/mercado-de-autopartes-proyecta-crecer-un-80-en-2026/
[4] Consultado en: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica?highlight=WyJwaWIiXQ==

Producto Interno Bruto (PIB)

Tasas de crecimiento anual en volumen[1]
2023-I / 2025[pr] - IV



Fuente: Fuente: DANE, PIB_T

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,5% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).En el cuarto trimestre de 2025[pr], el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024[p]. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,1%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 4,6%.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 1,6%.
- Explotación de minas y canteras crece 1,2%.

3.1. Gremios que conforman el sector[5]

El sector de reparación, mantenimiento y servicios automotrices en Colombia cuenta con varias agremiaciones clave que representan a los talleres, comercializadores de repuestos y centros de diagnóstico, destacando la articulación entre la fabricación, comercialización y reparación.

Los principales gremios y organizaciones son:

- **Asopartes (Asociación del Sector Automotriz y sus Partes):** Es el gremio más representativo del sector autopartista, comercializador y reparador. Asopartes agrupa a talleres mecánicos, servitecas, comercializadores de repuestos y fabricantes. Realizan ferias, capacitaciones y defienden los intereses de los "héroes del taller".

- **Acolfa (Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes):** Aunque enfocada en la fabricación, Acolfa forma parte vital de la cadena de suministro necesaria para la reparación y mantenimiento de vehículos en el país.

[5] Consultado en modo IA en: https://www.google.com/search?q=Gremios+que+hacen+parte+del+sector+de+reparaci%C3%B3n+de+veh%C3%ADculos+en+Colombia&sca_esv=80887af1545f3579&sxsrf=ANbL-

- **ANDI (Cámara Automotriz):** A través de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, la Cámara de la Industria Automotriz trabaja junto con los ensambladores, concesionarios y sectores de mantenimiento para mejorar la competitividad de toda la cadena productiva.

- **FENALCO (Federación Nacional de Comerciantes):** A través de sus comités automotores, Fenalco agrupa a concesionarios y talleres de servicio autorizados, participando en la toma de decisiones del mercado.

- **Aconauto (Asociación Gremial de Concesionarios):** Nuevo gremio que representa a los concesionarios en Colombia, quienes operan la mayor red de talleres autorizados de las marcas.

- **Cesvi Colombia (Centro de Experimentación y Seguridad Vial):** Aunque es un centro de investigación y formación, Cesvi actúa como entidad reguladora de estándares de calidad para talleres de colisión y reparación, siendo un referente técnico para el sector asegurador y reparador.

- **ASO CDA (Asociación de Centros de Diagnóstico Automotor):** Agrupa a los CDA, fundamentales para la revisión técnico-mecánica y el mantenimiento preventivo.

- **Confederación Nacional de Talleres Mecánicos (CNT):** Organización dedicada específicamente a la unidad y representación de los talleres mecánicos

Igualmente existen las siguientes entidades de regulación y vigilancia:

- **Ministerio de Transporte:** Entidad encargada de habilitar talleres para inspecciones vehiculares y reglamentar los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA).

- **Superintendencia de Industria y Comercio (SIC):** Vigila el cumplimiento de las normas de protección al consumidor, garantías en reparaciones y la calidad de los repuestos.

4. IMPACTO AMBIENTAL QUE GENERA EL SECTOR[6]

Si las actividades que realizan los establecimientos del sector transporte no se gestiona adecuadamente puede tener una gran cantidad de impactos sociales y ambientales negativos, tales como: contaminación atmosférica, contaminación del suelo productos de la generación de residuos peligrosos, consumo energético, accidentes, entre otros.

A Continuación, en la Tabla 1 se presentan los aspectos e impactos asociados a las actividades de sector

[6] Secretaria de Medio Ambiente, Alcaldía de Envigado: Manual de buenas prácticas ambientales sector transporte, 2022

del comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios, donde se identifican los componentes ambientales afectados por la actividad económica.

Componente Ambiental	*Actividad*	*Aspecto ambiental*	*Impacto*
Aire	○ Mantenimiento y reparación ○ Comercialización de vehículos ○ Parqueadero vehicular ○ Lavado	Generación de emisión de material particulado	Afectación a la calidad del aire por emisión de material particulado.
			Disminución de la calidad del aire por generación de Smog fotoquímico (Ozono troposférico).
			Disminución de la visibilidad.
			Alteración del pH (acidificación) de las fuentes superficiales por sedimentación de las patrticulas.
			Perdida de nutrientes del suelo por sedimentación de partículas.
			Deterioro y perdida de flora.
			Afectación en la salud de las personas por problemas respiratorios y riesgo en el sistema inmune.
	○ Pintura automotriz		Afectación a la calidad del aire por emisión de partículas suspendidas
	○ Mantenimiento y reparación ○ Distribución de combustible	Generación de emisión de gases y vapores orgánicos	Afectación a la calidad del aire por emisión de COV como metil etil cetona, metil isobutil cetona, cloruro de metileno, tolueno y los xilenos.
			Disminución de la calidad del aire por generación de Smog fotoquímico.
			Afectación en la salud de las personas por problemas respiratorios y riesgo en el sistema inmune.
	○ Distribución de combustible		Aumento del calentamiento global por emisión de gases de efecto invernadero.
	○ Mantenimiento y reparación ○ Comercialización de vehículos ○ Parqueadero vehicular ○ Lavado		Disminución de la calidad del aire por generación de Smog fotoquímico (Ozono troposférico).
			Incremento de lluvia acida (agua de lluvia con pH ácido, con repercusión en las plantas, los cultivos, la fauna y los materiales de construcción)
			Aumento del calentamiento global por emisión de gases de efecto invernadero.
			Afectación en la salud de las personas por problemas respiratorios y riesgo en el sistema inmune.
	○ Distribución combustible		Afectación a la calidad del aire por emisión de COV´S (compuestos orgánicos volátiles)
			Deterioro de la calidad del aire por riesgo de incendios y/o explosiones
			Afectación sobre infraestructura y población adyacente derivado de eventuales riesgos generados por incendios o explosiones

	○ Mantenimiento y reparación ○ Distribución combustible ○ Cambio de aceite		Afectación a la calidad del aire por emisión de COV´S (compuestos orgánicos volátiles)
	○ Mantenimiento y reparación		Afectación en la salud de los empleados y habitantes aledaños por estrés, sordera y pérdida del equilibrio. Desplazamiento de fauna Afectación en la salud de los empleados y habitantes aledaños por estrés, sordera y pérdida del equilibrio.
	○ Parqueaderos ○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación ○ Parqueadero vehicular ○ Comercialización de vehículos ○ Oficina administrativa	Consumo de energía eléctrica para iluminación y funcionamiento de maquinaria	Agotamiento de recursos naturales afectación a la calidad del aire por emisión de gases de efecto invernadero (CO_2)
	○ Pintura automotriz	Consumo de combustible - Gas Natural	Agotamiento de recursos naturales Incremento de gases de efecto invernadero (Dióxido de carbono CO2)
Agua	○ Oficinas administrativas	Generación de aguas residuales domesticas	Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de DBO, DQO, SST y pH.
	○ Parqueaderos ○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación	Generación de aguas residuales industriales	Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de DQO, DBO, pH e hidrocarburos por sustancias químicas con características toxicas.
	○ Lavado vehicular		Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de DQO, SST, Grasas y Aceites, DBO y pH.
	○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación		○ Contaminación potencial de aguas superficiales y subterráneas con hidrocarburos. ○ Alteración de la calidad del agua superficial, por el arrastre de aceites industriales e hidrocarburos. ○ Alteración de la calidad del agua subterránea por infiltración de aceites industriales e hidrocarburos
	○ Pintura Automotriz		Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de pH, color y turbiedad.

Suelo	○ Lavado vehicular ○ Mantenimiento y reparación	Consumo de agua	Disminución o deterioro de la calidad y cantidad de las fuentes de agua
	○ Oficinas administrativas		Agotamiento de recursos naturales renovables
	○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación ○ Lavado vehicular	Consumo de productos químicos	Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de DQO, DBO, Grasa y Aceites, pH e hidrocarburos por sustancias químicas con características toxicas.
			Deterioro de las condiciones del efluente por alteración a los parámetros de DQO, pH e hidrocarburos por sustancias químicas con características toxicas.
	○ Oficinas administrativas	Generación de residuos aprovechables	Contaminación del suelo y aguas superficiales
			Incremento del volumen de residuos enviados a relleno sanitario
	○ Distribución de combustible	Consumo de combustible-recursos naturales no renovables	○ Perdida de la estructura del suelo ○ Contaminación del suelo ○ Deterioro de la calidad del suelo ○ Perdida de habitas ecosistémicas ○ Contaminación de aguas subterráneas
	○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación	Generación de residuos peligrosos	○ Contaminación del suelo ○ Perdida de nutrientes del suelo ○ Deterioro de la calidad del suelo ○ Afectación en la permeabilidad del suelo
	○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación ○ Lavado vehicular	Vertimiento puntual de aceites e hidrocarburos al suelo	Alteración de la calidad de los suelos por derrames aceites industriales e hidrocarburos
		Generación de residuos peligrosos de tipo electrónicos (RAEE)	Contaminación al suelo
Social y económico	○ Lubricentros ○ Distribución de combustible ○ Mantenimiento y reparación ○ Oficinas administrativas ○ Lavado vehicular	Incremento en las fuentes de empleo	Mejora en los niveles de empleo
			Aumento del PIB local y regional
			Alteración del paisaje o entorno natural
			Pérdida de elementos y/o componentes del paisaje que pueden preservarse o conservarse
		Accidentes de trabajo	Afectación en la salud de los empleados

5. ASPECTOS LEGALES

A Continuación, en la Tabla 2 se presenta el marco normativo del sector del comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios y comercio al por menor de combustible para automotores, donde se identifican las políticas sobre el medio ambiente.

En estas se trazan los principios y directrices que se deben tener en cuenta para la correcta administración de los recursos naturales, la prevención, mitigación y control de los impactos ambientales generados por la industria; con el fin de asegurar los estándares dispuestos dentro de la normatividad colombiana para cada uno de los componentes ambientales.

COMPONENTES AMBIENTALES	NORMA APLICABLE	NOMBRE DE LA NORMA	DESCRIPCION DE LA NORMA
TRANSVERSALES	Ley 99 de 1993	Ley general ambiental de Colombia	Ley marco en materia ambiental.
	Ley 1333 de 2009	Régimen sancionatorio ambiental	Establece el procedimiento sancionatorio ambiental y la titularidad de la potestad sancionatoria en materia ambiental para imponer y ejecutar las medidas preventivas y sancionatorias que necesita el país.
	Decreto 2041 de 2014	Se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales	Fortalece el proceso de licenciamiento ambiental, la gestión de las autoridades ambientales y promueve la responsabilidad ambiental en aras de la protección del medio ambiente.
	Decreto 1076 de 2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible	Recopila en un solo cuerpo normativo las normas en materia ambiental.
	Decreto 2811 de 1974	Código nacional de recursos naturales renovables y de protección al medio ambiente	Previene y controla los efectos nocivos de la explotación de los recursos naturales no renovables sobre los demás recursos. Así mismo, busca la preservación, el restauramiento y la conservación del medio ambiente para el mejoramiento y la utilización racional de los recursos naturales renovables.
	Conpes 3868	Política de Gestión del Riesgo Asociado al Uso de Sustancias Químicas	Establece los elementos técnicos y normativos para la gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas de uso industrial, para la prevención de accidentes mayores asociado al uso de sustancias químicas y desarrolla los instrumentos transversales para el fortalecimiento de la capacidad institucional, financiera y legal para la gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas de uso industrial y la prevención de accidentes mayores

	Decreto 050 de 2018	se modifica parcialmente el Decreto 1076 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo sostenible en relación con los Consejos Ambientales Regionales de la Macrocuencas (CARMAC), el Ordenamiento del Recurso Hídrico y Vertimientos	Artículo 2.2.3.3.4.9 Del vertimiento al suelo. Artículo 2.2.3.3.4.14. Plan de Contingencia para el Manejo de Derrames Hidrocarburos o Sustancias Nocivas. Artículo 2.2.3.3.5.2. Requisitos del permiso de vertimientos
AIRE	Resolución 610 de 2010	Norma de calidad del aire o nivel de inmisión	Modifica la resolución 601 de 2006, establece la calidad del aire a nivel de inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia
	Resolución 909 de 2008	Normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fija	Establece las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones.
	Resolución 627 de 2006	Emisión de ruido y ruido ambiente	Establece los valores permisibles de ruido y ruido ambiental
	Resolución 8321 de 1983	Protección y conservación de la audición de la salud y el bienestar de las personas, por causa de producción y emisión de ruido.	Establece los valores permisibles de ruido ocupacional
	Resolución 650 de 2010	Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire	Adopta el protocolo para el monitoreo y seguimiento de la Calidad del Aire.
AGUA	Decreto 3930 de 2010	Uso del agua y residuos líquidos	Reglamenta los usos y el ordenamiento del recurso hídrico, así mismo de los vertimientos.
	Decreto 4728 de 2010	Fijación de la norma de vertimiento	Modifica parcialmente el Decreto 3930 de 2010.
	Resolución 631 de 2015	Vertimientos puntuales a cuerpos de aguas superficiales y a los sistemas de alcantarillado público	Establece los parámetros y valores límites máximos permisibles que deben de cumplir los vertimientos puntuales
	Resolución 1514 de 2012	Términos de Referencia para la Elaboración del Plan de Gestión del Riesgo para el Manejo de Vertimientos	Términos de Referencia para la elaboración del Plan de Gestión del Riesgo para el Manejo de Vertimientos – PGRMV.
	Ley 373 de 1997	Programa para el uso eficiente y ahorro del agua.	Hacer buen uso del servicio de agua potable y reemplazar aquellos equipos y sistemas que causen fugas de aguas en las instalaciones internas.
SUELO	Decreto 4741 de 2005	Prevención y manejo de los residuos o desechos peligrosos generados en el marco de la gestión integral	Previene la generación de residuos o desechos peligrosos, así mismo regula el manejo de los residuos o desechos generados, con el fin de proteger la salud humana y el ambiente.
	Resolución 1407 de 2018	Se reglamenta la gestión ambiental de los residuos de envases y empaques de papel, cartón, plástico, vidrio, metal	Se establece a los productores la obligación de formular, implementar y mantener actualizado un Plan de Gestión Ambiental de Residuos de Envases y Empaques, que fomente el aprovechamiento.
	Decreto 284 de 2018	Se adiciona el Decreto 1076 de 2015, Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo relacionado con la Gestión Integral de los Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos - RAEE	Reglamenta la gestión integral de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos - RAEE, con el fin de prevenir y minimizar los impactos adversos al ambiente
	Decreto 838 de 2005	Disposición final de residuos sólidos	Establece nuevas normas para la disposición final de los residuos sólidos.
	Resolución 1362 de 2007	Establece los requisitos y el procedimiento para el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos, a que hacen referencia los artículos 27° y 28° del Decreto 4741 del 30 de diciembre de 2005.	Establece los requisitos y el procedimiento para el Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos, como instrumento de captura de información, con la finalidad de contar con información normalizada, homogénea y sistemática sobre la generación y manejo de residuos o desechos peligrosos originados por las diferentes actividades productivas y sectoriales del país.

5.1. Normatividad Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo Ambiental

El proponente deberá cumplir con los siguientes requisitos ambientales y SST, los cuales son de carácter habilitante en el proceso de selección:

Ambientales:

DESCRIPCIÓN DEL CRITERIO	ETAPA	APOYO TÉNICO REQUERIDO	CUMPLIMIENTO			OBSERVACIONES
			SI	NO	N/A	(Indique aquí el documento que soporta su respuesta o la razón de que no aplique la disposición)
Criterios para contratar la realización de eventos						
En el caso de requerirse el servicio de revisión técnico mecánica; se deberá entregar copia de la habilitación por parte del Ministerio de Transporte del lugar donde se preste el servicio.	Precontractual	Gestion Ambiental				
Presentar y mantener vigente el Registro de acopiador primario de aceite lubricante usado en las ciudades donde aplique. (se deberá validar el requerimiento en el departamento, ciudad o municipio especifico)	Precontractual	Gestion Ambiental				
Presentar Certificado de Uso de Suelo donde se verifique que la zona donde se encuentra el taller mecánico está autorizada para el uso industrial y comercial, de conformidad con las normas de zonificación y uso del suelo establecidas por la autoridad local.	Precontractual	Gestion Ambiental				
Presentar declaración expedida por el Representante Legal en la cual se certifique que se encuentra vinculado a los puntos de recolección o mecanismos equivalentes de recolección definidos por los Sistemas de recolección selectiva y Gestión Ambiental de llantas usadas.	Precontractual	Gestion Ambiental				
Presentar declaración expedida por el Representante Legal en la cual se certifique que se encuentra vinculado o con contrato vigente con gestor de residuos peligrosos para el manejo de aceites, filtros, baterías y otros residuos peligrosos.	Precontractual	Gestion Ambiental				

Presentar certificación expedida por el Representante Legal en la cual se acredite el cumplimiento legal en el adecuado manejo de las aguas residuales producto de las actividades de lavado de vehículos según aplique y el abastecimiento de aguas para la prestación del servicio.	Precontractual	Gestion Ambiental					
Acreditar el adecuado manejo de las aguas residuales producto de las actividades de lavado de vehículos dependiendo del caso que le aplique: - Si los Vertimientos generados durante el lavado están conectados a la red de alcantarillado público, presentar copia de certificación de conexión al alcantarillado o factura de servicios públicos por el cobro del servicio. - Si los Vertimientos generados durante el lavado se depositan en el Suelo / Fuente superficial : presentar permiso de vertimientos vigente emitido por la autoridad ambiental, conforme lo establecido en el artículo 2.2.3.2.20.2., del Decreto 1076 de 2015.	Contractual	Gestion Ambiental					
Presentar los soportes relacionados con el abastecimiento de aguas para la prestación del servicio de lavado de vehículos teniendo en cuenta lo siguiente: - Certificado de conexión a la red de acueducto/Factura del Servicio de Acueducto o - Permiso de concesión de aguas emitido por la autoridad ambiental (aplica cuando el agua para abastecer el servicio proviene de pozo subterráneo o captación de aguas superficiales)	Contractual	Gestion Ambiental					

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

DESCRIPCIÓN DEL CRITERIO	ETAPA	CUMPLIMIENTO			OBSERVACIONES	
		SI	NO	N/A	(Indique aquí el documento que soporta su respuesta o la razón de que no aplique la disposición)	
Criterios para Contratar y Supervisar el Servicio de Aseo y Cafetería						
1. Certificado de implementación del SG-SST firmada por el Representante Legal y Responsable del SG-SST	precontractual					
2. Fotocopia de cédula, Certificado Vigente Curso de SG-SST de 50 Horas o su actualización y/o Curso de 20 Horas y licencia de seguridad y salud en el trabajo del profesional del Responsable del SG-SST.	precontractual					
3. Certificación de autoevaluación de estándares mínimos emitido por ARL o certificación de autoevaluación emitida por Ministerio de Trabajo del año inmediatamente anterior - Dec. 1072/2015(2.2.4.6.1) y Res 0312-2019. Incluir el respectivo plan de mejora de acuerdo a la autoevaluación de estándares mínimos aplicables; si el puntaje obtenido es menor al 85%.	precontractual					

Durante la etapa contractual, el contratista deberá suministrar obligatoriamente todos los Elementos de Protección Personal (EPP) necesarios para la ejecución de las actividades de mantenimiento, los cuales deben ser adecuados y certificados según la tarea. Asimismo, el contratista tiene la obligación de enviar mensualmente, dentro de los ocho (8) días calendario siguientes al inicio de cada mes, los soportes de pago de la Seguridad Social integral vigente de todo el personal a su cargo. Dicha documentación, junto con la copia de la cédula de ciudadanía de los operarios, deberá remitirse al correo electrónico **npredondo@sena.edu.co**, bajo la atención y supervisión de la responsable de SST, **Niulka Redondo Pabón** (Contacto: 3023387531). El cumplimiento de este requisito es condición indispensable para el desarrollo de las labores contratadas y el trámite de las obligaciones contractuales.	Contractual					

7. ESTUDIO DE MERCADO

Conforme a lo establecido en el numeral 4.2.3. ESTUDIO DEL MERCADO Y DEL SECTOR del Manual de Contratación del SENA, el cual establece que se tendrá la posibilidad de realizar el estudio del mercado a través de los siguientes mecanismos:

1. Solicitud de cotizaciones: (i) Podrán solicitarse a los correos que tenga el área, centro o regional en su base de datos de proveedores. (ii) Será optativo la publicación de solicitud de cotizaciones en la página web del SENA. (iii) Siempre deberá publicarse en SECOP II mediante el módulo de solicitud de información a proveedores, la cual como mínimo deberá tener una vigencia de treinta (30) días calendario.

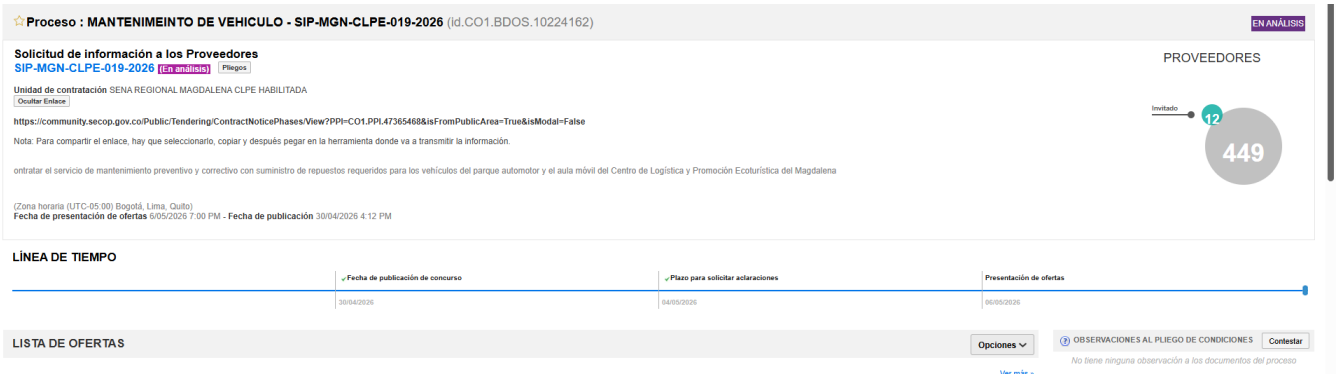
2. Históricos: El área que presenta la necesidad podrá hacer uso de la información histórica que el SENA tenga respecto a la contratación del objeto contractual, cuantía, modalidad y condiciones, así como de la información que pueda ser consultada de otras entidades; la información debe ser comparable teniendo en cuenta el movimiento de los datos de conformidad con el mercado y la variación del IPC, y no podrá superar los tres (3) años anteriores a la fecha del respectivo estudio de mercado.

3. Tarifas Reguladas: Verificar sobre el bien y/o servicio a contratar, la existencia de tarifas reguladas por el gobierno nacional (ejemplo: vigilancia, combustible), en caso de ser así bastará con referir las mismas.

El Grupo de Contratación del centro de Formación, una vez establecidas las especificaciones técnicas y condiciones del objeto a contratar, implementó mecanismos de convocatoria para determinar los precios de referencia, los mismos que servirán de soporte para adelantar el proceso de contratación, publicando en la plataforma del secop II a través del siguiente link:

https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.46278227&isFromPublicArea=True&isModal=False

Correspondiente a la Solicitud de Información a Proveedores No. SIP-MGN-CLPE-009-2026, del cual no se recibieron precotizaciones:



Sin embargo por la unidad de correspondencia se recibieron las siguientes:

Nombre del proveedor	No de radicado
COUNTRY CENTER S.A.S.	47-2026-001679
STAR TODO AUTOS	47-2026-001680
SOLTEV	47-2026-001681

La entidad al revisar las precotizaciones recibidas realizó el comparativo de precios, los cuales desde la solicitud de información a proveedores se estableció una necesidad por unidad, teniendo en cuenta que por tratarse de un servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, no es posible determinar las cantidades a consumirse durante la ejecución del contrato, por tal motivo, la adjudicación del mismo se hará por monto agotable y se determinará como presupuesto oficial del proceso la suma de **CIENTO DIESEIS MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL PESOS M/CTE ($116.249.000),** valor disponible para satisfacer la necesidad

El estudio de mercado para este proceso de contratación se realizó con el fin de identificar los valores que ofrece el mercado para cada uno de los servicios requeridos por el Centro de Formación.

6. ASPECTOS TECNICOS

Los servicios requeridos por la Entidad son los que se relacionan a continuación:

items	DESCRIPCION	CANTIDAD
	BUSETA HINO JQV - 076	
1	Cambio Aceite 15W-40 Diesel Galón	1
2	Cambio Aceite Caja de Cambio 80W - 90 Galón	1
3	Filtro de aceite	1
4	Filtro de aire acondicionado	1
5	Filtro de combustible	1
6	Valvulina 140 Galón	1
7	Mantenimiento Aire Acondicionado	1
8	Mantenimiento Preventivo Motor	1

9	Mantenimiento Inyectores	1
10	Mantenimiento Rodamientos- Honda	1
11	Mantenimiento Frenos	1
12	Mantenimiento Sistema Eléctrico	1
13	Kit de Embrague	1
14	Camara de visión Trasera	1
15	Bujes de Mueles Delanteros	1
16	Bujes de Mueles Traseros	1
17	Amortiguadores	1
18	Plumillas Limpia Parabrisas	1
19	Kit de Carreteras	1
20	Ajuste de carrocería	1
21	Correa 17360 Alternador	1
22	Correa	

		1
23	Over Hall (lavado General)	1
	NISSAN FRONTIER NP 300	
1	Cambio Aceite 20W -50 Galón	1
2	Cambio Aceite 60W -90 Galón	1
3	Valvulina 140 Galón	1
4	Filtro de aceite	1
5	Filtro de aire acondicionado	1
6	Filtro de combustible	1
7	Correa 13A - 1245	1
8	Inyectores Piezoeléctricos - nuevos	1
9	Bomba de Embrague superior	1

10	Rodamiento Llanta Trasera	1
11	Cruceta Cardan	1
12	Kit de Carreteras	1
13	Mantenimiento Sistema de Frenos	1
14	Mantenimiento Sistema Inyección	1
15	Mantenimiento Aire Acondicionado	1
16	Mantenimiento Sistema Eléctrico	1
17	Relee Direccionales	1
18	Bombillas 2 Filamentos	1
19	Soportes Motor Superior	1
20	Soportes de Caja de Cambios	1
21	Ajustes de puertas y Compuertas	1
22	Amortiguadores Delanteros	1

23	Plumillas Limpia Parabrisa	1
24	Revisión Tecno mecánica	1
25	Batería 950 Amperios	1
26	Llantas LT31x10,50 R15	1
27	Over Hall (lavado General)	1
	AULA MÓVIL HYUNDAI HD72	
1	Cambio Aceite 15W -40 Diesel Galón	1
2	Cambio Aceite 60W -90 Galón	1
3	Filtro de aceite	1
4	Filtro de aire acondicionado	1
5	Filtro de combustible	1
6	Espárragos	1
7	Mantenimiento Sistema de Frenos	1
8	Mantenimiento Rodamiento	1
9	Mantenimiento Aire Acondicionado	1

10	Mantenimiento Sistema Eléctrico	1
11	Kit de Distribución	1
12	Mantenimiento Preventivo Motor	1
13	Pernos	1
14	Kit de Carreteras	1
15	Cruceta Cardan	1
16	Balinera Cardan	1
17	Soportes Motor	1
18	Soportes de Caja de Cambios	1
19	Valvulina 140 Galón	1
20	Revisión Tecno mecánica	1
21	Limpieza de inyectores	1
22	Kit de embrague	1
23	Amortiguadores Traseros	1
24	Plumillas Limpia Parabrisa	1

25	Over Hall (lavado General)	1
26	Cambio de guayas compuertas	1
27	Mantenimiento Parales del piso	1
28	Arreglo Carroceria	1
29	Reemplazo de parales que sostienen las compuertas laterales	1
30	Arreglo de los Winche que bajan y suben los pisos izquierdo y derecho y la escalera trasera	1
31	Mantenimiento del piso y barandas metálicas	1
	CHEVROLET TRACKER	
1	Cambio Aceite 20W -50 Gasolina Galón	1
2	Cambio Aceite 60W -90 Gasolina Galón	1
3	Valvulina 140 Galón	1
4	Filtro de aceite	1
5	Filtro de aire acondicionado	1
6	Filtro de combustible	1
7	Mantenimiento Sistema de Frenos	1

8	Mantenimiento Aire Acondicionado	1
9	Cilindro Trasero	1
10	Correas Múltiple	1
11	Rodamiento	1
12	Bombillos Lampara	1
13	Bombillos Dieléctricos	1
14	Mantenimiento Motor	1
15	Mantenimiento tanque de Gasolina	1
16	Bomba de Combustible	1
17	Juego de Bujías	1
18	Juego de Bobina Encendido	1
19	Over Hall (lavado General)	1
20	Kit de Carreteras	1
21	Cerradura Puerta Delantera	1

22	Certificado de revisión tecnomecanica y emisión de gases	1
23	Ajuste latoneria	1
24	Revisión recalentamiento motor	1
25	Damper	1
26	Volanta Cigueñal	1
27	Piñón Cigueñal	1

7. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

El servicio de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos para los vehículos del Centro de Logística y Promoción Ecoturística del Magdalena presenta una demanda constante y necesaria durante la vigencia 2026, debido a la naturaleza operativa de la entidad. La flota vehicular es un recurso estratégico para el desarrollo de las actividades misionales, tales como el transporte de insumos, movilización de personal técnico y apoyo logístico en procesos productivos y formativos.

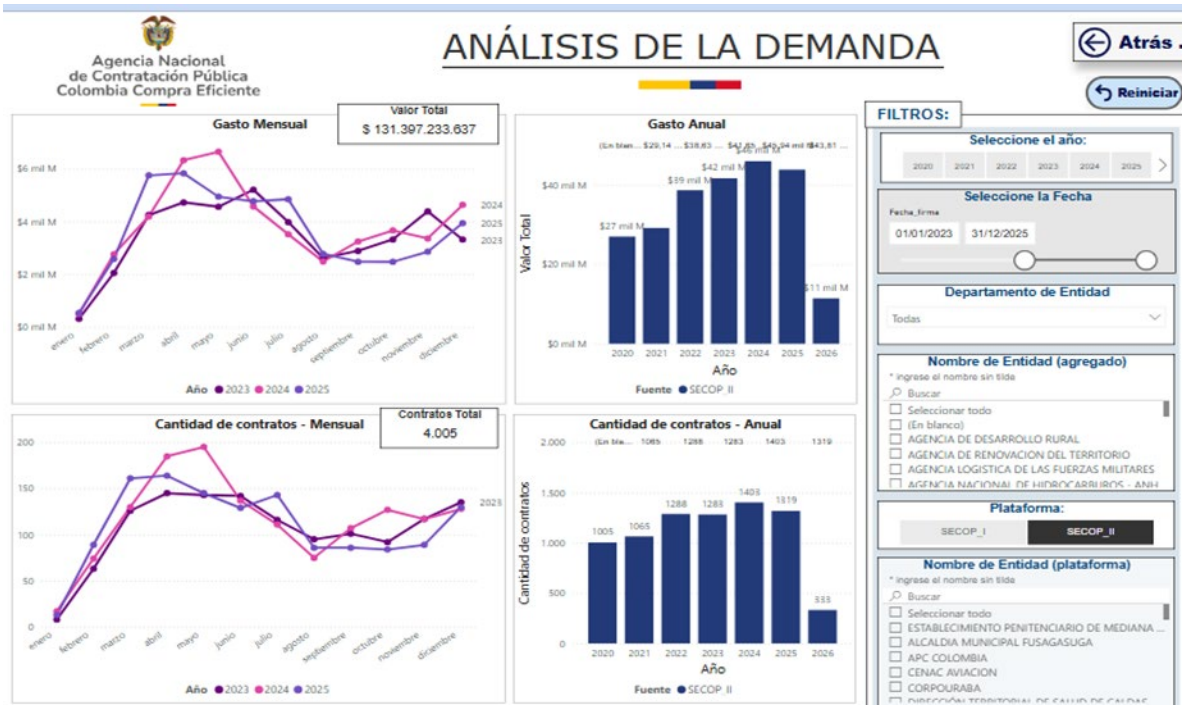
La demanda de estos servicios está directamente relacionada con el uso intensivo de los vehículos, lo que genera un desgaste progresivo de sus componentes mecánicos, eléctricos y estructurales. En este sentido, se requiere garantizar mantenimientos preventivos periódicos, así como correctivos oportunos que permitan minimizar tiempos de inactividad y evitar fallas mayores que afecten la continuidad del servicio.

Adicionalmente, el suministro de repuestos constituye un factor clave dentro de la demanda, dado que la

disponibilidad de piezas originales o de calidad certificada incide directamente en la eficiencia, seguridad y vida útil de los vehículos. La variabilidad en los requerimientos de repuestos depende del tipo de vehículo, su antigüedad, condiciones de operación y frecuencia de uso.

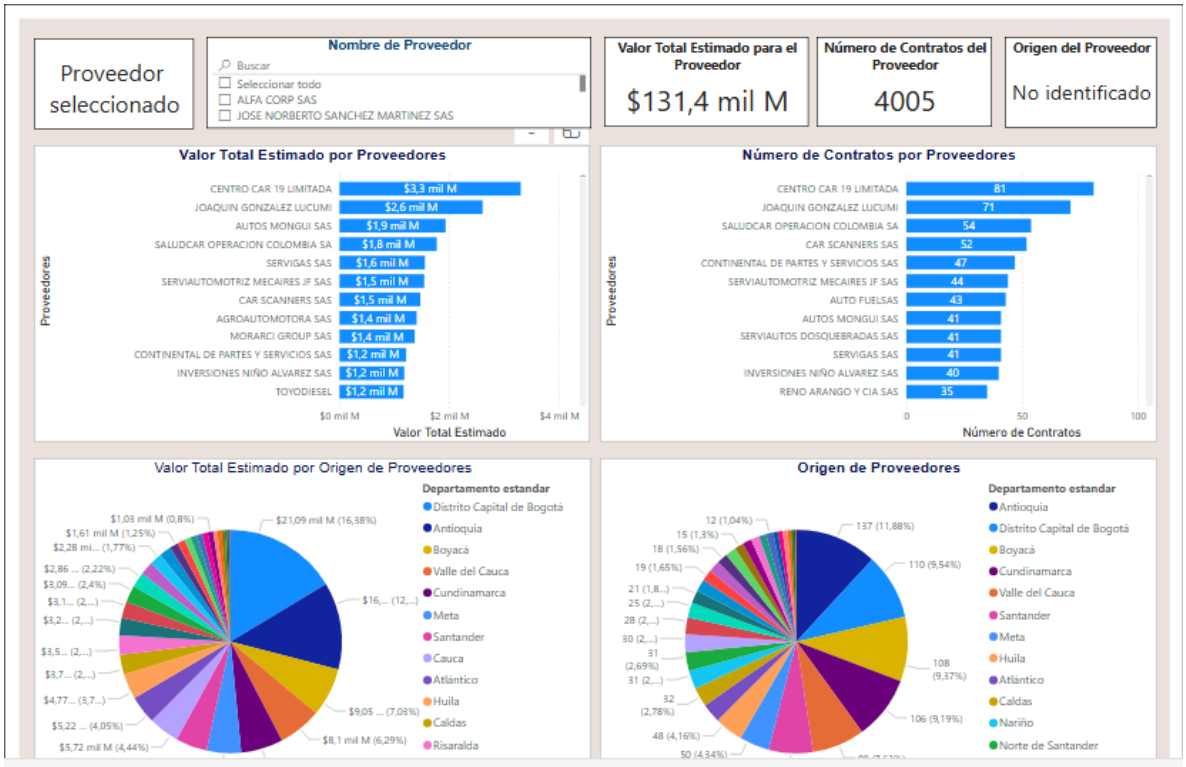
Desde una perspectiva del mercado, existe una oferta amplia de proveedores especializados en servicios automotrices y comercialización de repuestos, tanto a nivel local como regional, lo cual permite atender la demanda de manera oportuna. Sin embargo, es fundamental seleccionar proveedores que cumplan con estándares de calidad, experiencia y capacidad técnica, garantizando así la adecuada ejecución del objeto contractual.

En conclusión, la demanda para la vigencia 2026 se caracteriza por ser continua, previsible y esencial para el funcionamiento del Centro, justificando la necesidad de contratar estos servicios bajo condiciones que aseguren calidad, oportunidad y eficiencia en la atención de los requerimientos.



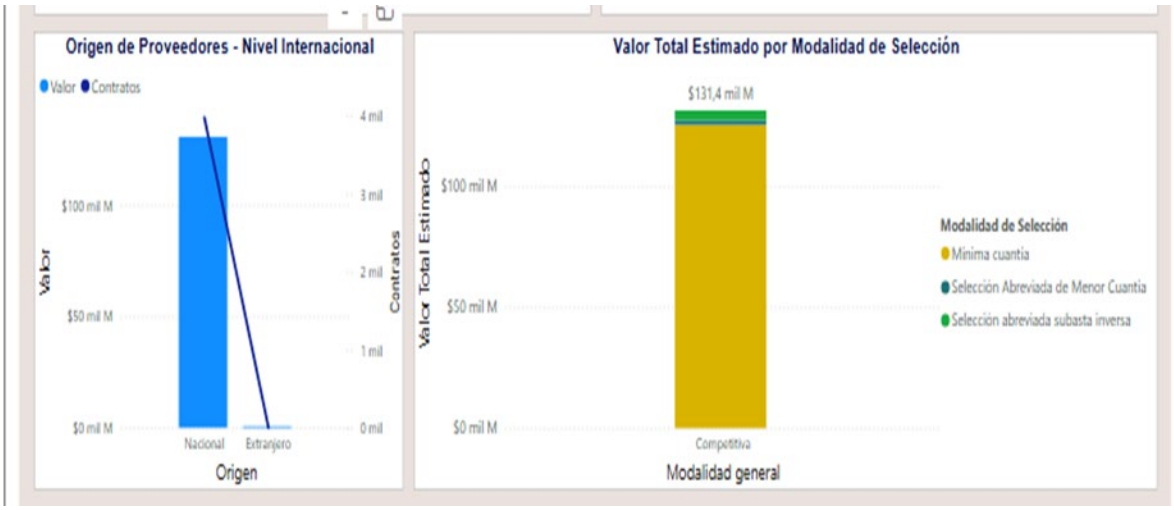
El análisis de la demanda a nivel nacional para el objeto de contratar servicios de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos de vehículos (UNSPSC 78181500), durante las vigencias 2023, 2024 y 2025, evidencia un comportamiento estable con una ligera tendencia a la disminución en el número de contratos, pasando de 3.342 en 2023 a 3.211 en 2024 y 3.064 en 2025, lo que representa una reducción aproximada del 8,3%. En cuanto al valor total contratado, se observa una leve disminución, manteniéndose en niveles cercanos a los 90 mil millones de pesos, con $92.252.048.680 en 2023, aproximadamente $90.585.000.000 en 2024 y $88.963.269.204 en 2025,

lo que sugiere una optimización en los procesos contractuales mediante la consolidación de servicios en contratos de mayor alcance. Respecto a la participación de proveedores, predomina el proveedor local debido a la necesidad de atención inmediata, cobertura territorial y menores costos logísticos, aunque también se evidencia la presencia de proveedores nacionales con mayor capacidad técnica y operativa. En relación con los principales proveedores, el mercado se caracteriza por la participación de empresas especializadas en mantenimiento automotriz, talleres certificados y proveedores integrales de repuestos, con cierta concentración en aquellos con experiencia en contratación estatal. Finalmente, la modalidad de contratación predominante es la competitiva, a través de mecanismos como selección abreviada, licitación pública y mínima cuantía, lo cual refleja un mercado con pluralidad de oferentes y condiciones que garantizan la transparencia y eficiencia en la contratación pública, permitiendo concluir que existe una demanda constante y suficiente para soportar la necesidad de contratación en la vigencia 2026.



El análisis de la demanda a partir de la distribución por proveedores evidencia una **alta concentración del mercado en un grupo reducido de actores**, donde el proveedor con mayor participación, Centro Car 19 Limitada, alcanza aproximadamente $3,3 mil millones en valor estimado y lidera también en número de contratos con 81, seguido por Joaquín González Lucumí con 71 contratos y otros proveedores como Saludcar Operación Colombia S.A. y Car Scanners S.A.S., lo que indica que existe un núcleo de empresas con fuerte posicionamiento en la contratación pública. En total, se registran 4.005 contratos asociados a los proveedores analizados, lo que reafirma la **dinámica activa del mercado y la recurrencia en la contratación de estos servicios**. En cuanto al origen de los proveedores,

se observa una **diversificación geográfica importante**, con participación destacada de departamentos como Antioquia, Bogotá D.C., Boyacá y Valle del Cauca, lo que refleja una cobertura nacional amplia y la posibilidad de atender requerimientos en distintas regiones del país; sin embargo, también se evidencia que una proporción de proveedores no tiene origen claramente identificado, lo que puede estar asociado a registros incompletos en la plataforma. En conjunto, esta distribución permite concluir que, aunque existe pluralidad de oferentes, el mercado presenta una **tendencia a la concentración en proveedores con experiencia y capacidad operativa**, lo cual favorece la eficiencia en la prestación del servicio, pero también exige estructurar procesos contractuales que promuevan la competencia y faciliten la participación de nuevos actores en la vigencia 2026.



El análisis de la participación de proveedores a nivel internacional evidencia una **clara predominancia de proveedores nacionales**, tanto en valor contratado como en número de contratos, concentrando prácticamente la totalidad del mercado, mientras que la participación de proveedores extranjeros es mínima o casi inexistente. Esto se explica por la naturaleza del objeto contractual, que requiere atención local, disponibilidad inmediata y conocimiento del contexto operativo, factores que limitan la competitividad de oferentes internacionales en este tipo de servicios. Por otra parte, en relación con la modalidad de selección, se observa que la **modalidad competitiva concentra la totalidad del valor estimado (aproximadamente $131,4 mil millones)**, destacándose principalmente la mínima cuantía como el mecanismo más utilizado, seguida de la selección abreviada de menor cuantía y en menor proporción la subasta inversa. Este comportamiento refleja un mercado caracterizado por la pluralidad de oferentes y la necesidad de garantizar procesos ágiles, transparentes y eficientes, lo que permite concluir que para la vigencia 2026 la estructuración del proceso contractual debe orientarse hacia mecanismos competitivos que fomenten la participación y aseguren la adecuada selección del proveedor.

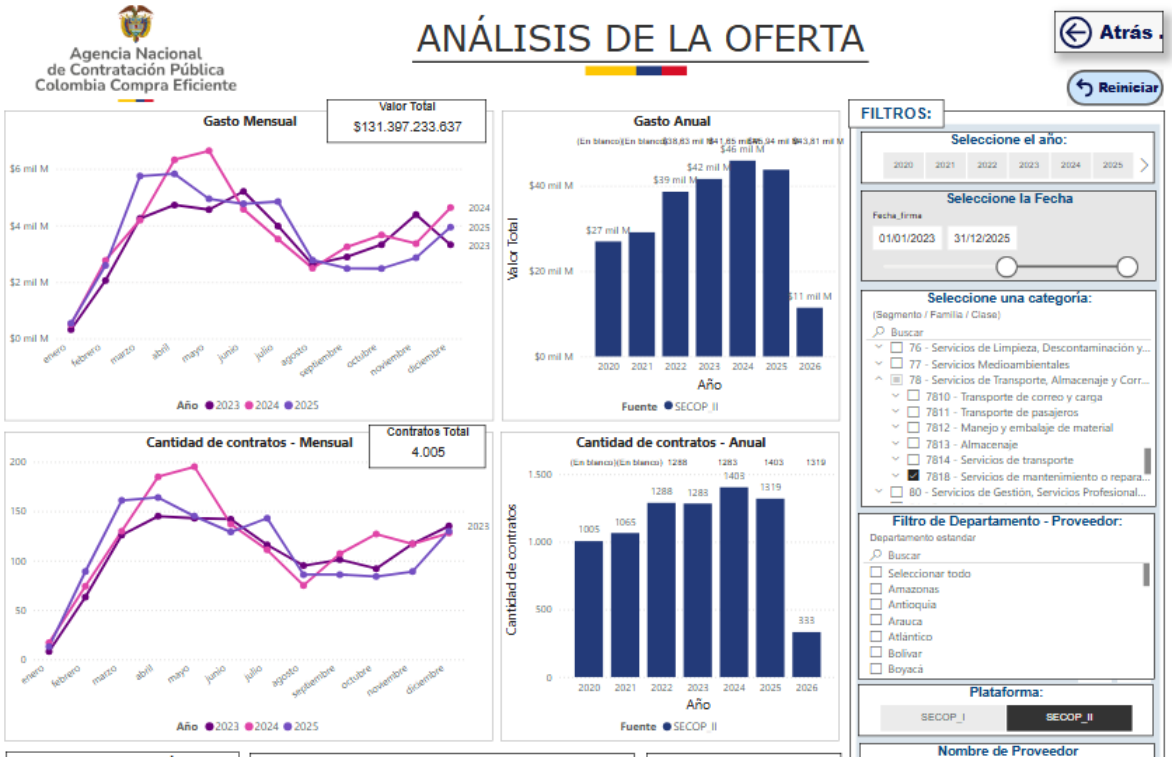
8. ANALISIS DE LA OFERTA

En economía se define la oferta como la cantidad de bienes y servicios que los oferentes están dispuestos a poner a disposición del mercado a un precio determinado, en un contexto geográfico específico. En este sentido, la oferta está conformada por el conjunto de empresas, organizaciones o personas que cuentan con la capacidad técnica, operativa y financiera para proveer determinados bienes o servicios, atendiendo las condiciones y necesidades del mercado.

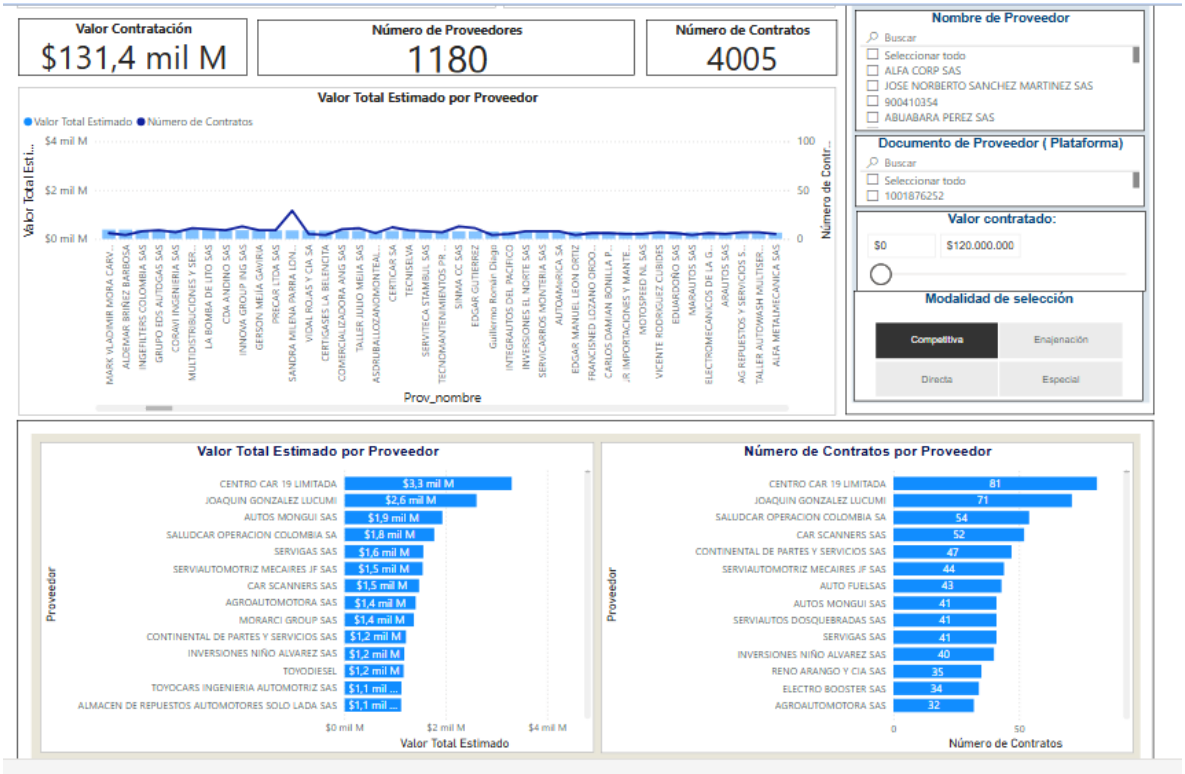
En este orden de ideas, para el objeto del presente proceso, consistente en contratar los servicios de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos para los vehículos del Centro de Logística y Promoción Ecoturística del Magdalena durante la vigencia 2026, se identifica la existencia de un número significativo de empresas tanto a nivel local como nacional que ofrecen este tipo de servicios. Estas organizaciones cuentan con la experiencia, infraestructura y personal calificado necesario para atender los requerimientos del SENA, garantizando la continuidad operativa del parque automotor y el cumplimiento de sus funciones misionales.

A partir de la Herramienta de Análisis de Oferta de la plataforma SECOP II, y mediante la aplicación de filtros relacionados con la categoría del objeto a contratar, vigencia, valor de los contratos y ubicación de los proveedores, es posible identificar el comportamiento del mercado proveedor. Esta herramienta permite evidenciar el listado de empresas que han contratado con entidades públicas, así como su nivel de participación en procesos similares, lo cual facilita analizar la capacidad de respuesta del mercado frente a las necesidades del presente proceso.

Lo anterior permite concluir que el SENA cuenta con suficientes alternativas en el mercado para garantizar la pluralidad de oferentes y la selección objetiva del contratista.



Con base en los datos suministrados, el análisis de la oferta a nivel nacional para el UNSPSC 7818 durante las vigencias 2023, 2024 y 2025 evidencia un comportamiento estable con ligeras variaciones en la dinámica contractual. En total, se registran 4.005 contratos por un valor acumulado de $131.397.233.637, lo que refleja la existencia de un mercado activo y con capacidad de respuesta frente a los requerimientos de las entidades públicas. Para la vigencia 2023 se celebraron 1.283 contratos por un valor de $41.645.974.706, mientras que en 2024 se presentó un incremento tanto en el número de contratos (1.403) como en el valor contratado ($45.936.741.778), evidenciando un fortalecimiento de la oferta en este periodo. Por su parte, en 2025 se observa una leve disminución a 1.319 contratos por un valor de $43.814.517.153, lo que sugiere una estabilización del mercado. En conjunto, estos resultados permiten inferir que la oferta se ha mantenido constante en el tiempo, con una participación sostenida de proveedores que garantiza la atención de la demanda institucional y evidencia un sector estructurado y competitivo a nivel nacional.



Con base en la información de Colombia Compra Eficiente, el análisis de la oferta para el UNSPSC 7818 evidencia un mercado dinámico y competitivo, con un valor total contratado de aproximadamente $131,4 mil millones, distribuidos en 4.005 contratos y con la participación de 1.180 proveedores, lo que refleja una amplia base de oferentes y condiciones favorables de pluralidad en los procesos bajo modalidad de selección competitiva. Al revisar el comportamiento por proveedor, se identifica que, en términos de valor total estimado, lidera CENTRO CAR 19 LTDA con $3.300.904.495, siendo además el proveedor con mayor número de contratos (81), seguido de JOAQUÍN GONZÁLEZ LUCUMÍ con 71 contratos, lo que evidencia su alta participación y posicionamiento en el mercado. Por otra parte, proveedores como TECNOPROYECTOS MIL S.A.S. ($402.053.229 en 5 contratos) y DISTRIUNIVERSAL DE AUTOPARTES S.A.S. ($400.093.805 en 18 contratos) también presentan participación relevante en términos de valor, aunque con menor volumen contractual. En conjunto, estos resultados permiten concluir que, si bien existen proveedores destacados, no se evidencia una concentración dominante, sino una distribución atomizada de la oferta que favorece la competencia, la transparencia y la eficiencia en la contratación pública.



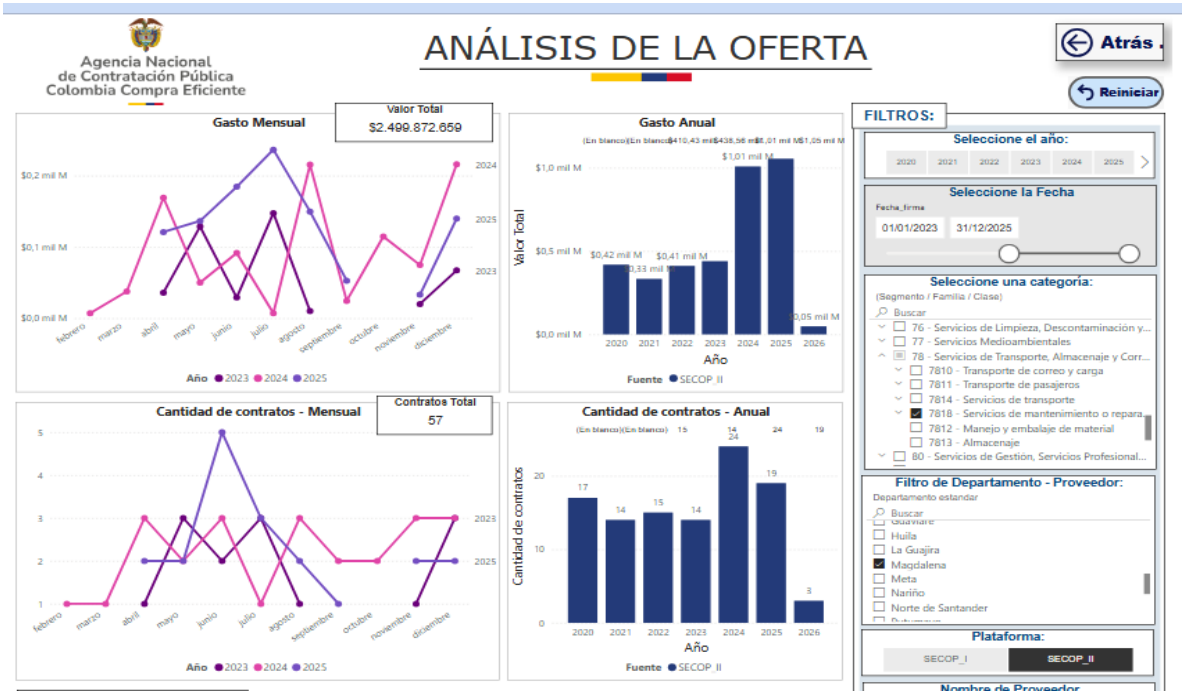
Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2024			2025			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	tratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	1403	$45.936.741.778	34,96%	1319	$43.814.517.153	33,35%	4006	$131.397.233.837	100,00%
Total	1403	$45.936.741.778	34,96%	1319	$43.814.517.153	33,35%	4006	$131.397.233.837	100,00%

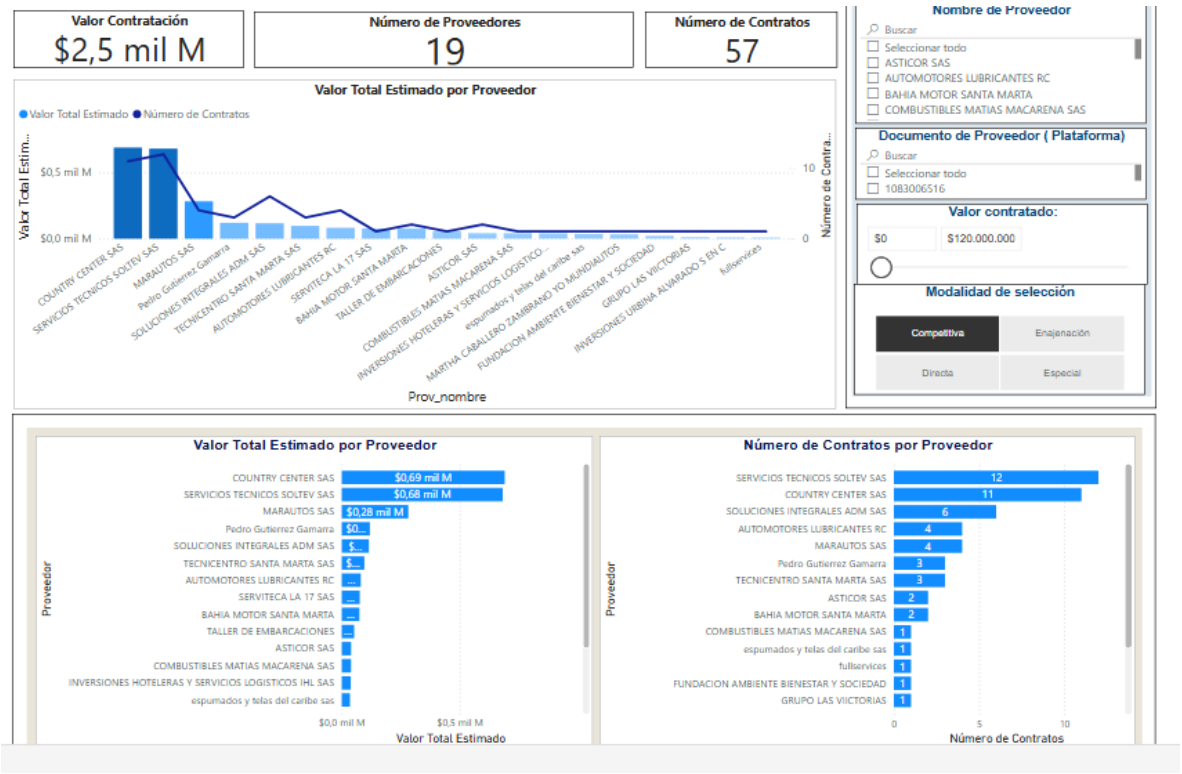
Con base en la información presentada, el análisis de la oferta evidencia una marcada concentración en la adjudicación de contratos con proveedores no plurales dentro de la plataforma SECOP II. En efecto, el 97,77% de los contratos (3.947) fueron adjudicados a un único proponente, mientras que solo el 2,23% (90 contratos) contó con pluralidad de oferentes. Esta misma tendencia se refleja en el valor contratado, donde el 97,3% corresponde a proveedores no plurales y apenas el 2,7% a procesos con competencia, lo que sugiere una limitada concurrencia de oferentes en este tipo de procesos, posiblemente asociada a factores como la especialización del servicio, condiciones técnicas exigidas o dinámicas del mercado local.

Adicionalmente, se observa que la modalidad de selección predominante es la mínima cuantía, con un valor total estimado de $125.471.787.947, mientras que el valor restante se ejecuta a través de selección abreviada por subasta inversa, lo que reafirma que la mayoría de los procesos corresponden a contrataciones de menor cuantía y rápida gestión. Finalmente, en cuanto al comportamiento de la contratación por bienes y servicios, se evidencia una distribución relativamente equilibrada entre las vigencias, con una participación del 31,17% en 2023, un incremento al 35,40% en 2024 y una leve disminución al 33,43% en 2025, lo que indica estabilidad en la dinámica del mercado. En conjunto, estos resultados permiten concluir que, si bien existe una oferta amplia, la baja

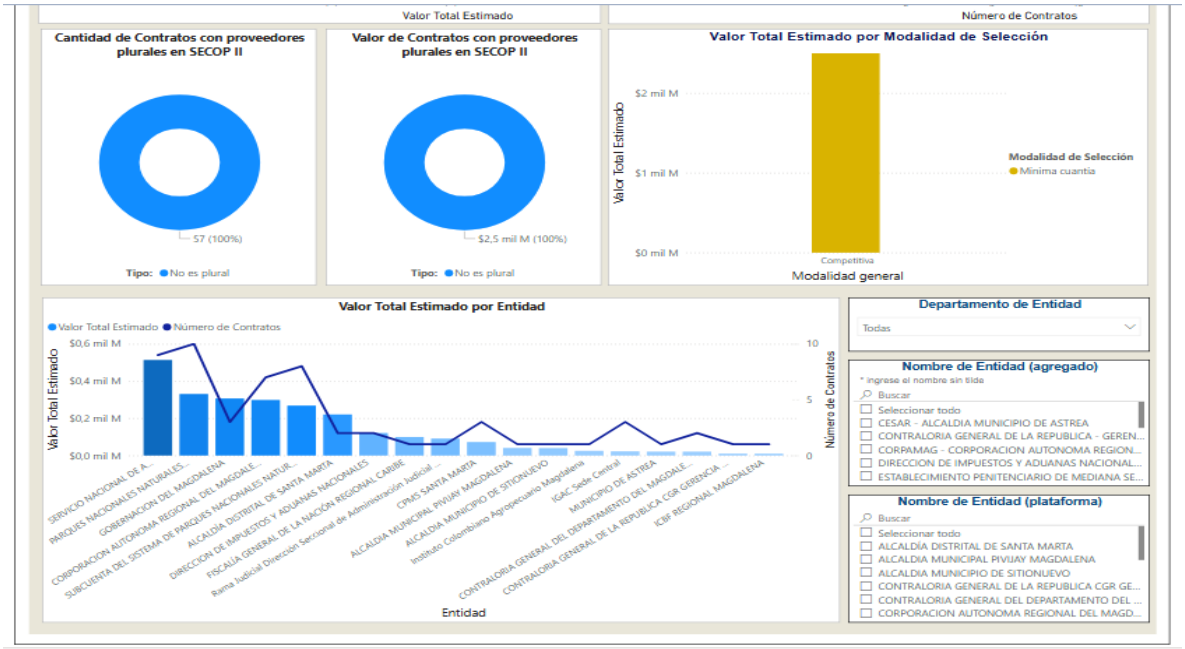
pluralidad en los procesos limita la competencia efectiva, manteniendo un mercado con alta participación de proveedores únicos y una contratación predominantemente concentrada en modalidades de menor cuantía.



Con base en la información reportada por la plataforma SECOP II para el departamento del Magdalena, el análisis de la oferta durante las vigencias 2023, 2024 y 2025 evidencia un comportamiento creciente en términos de valor contratado, aunque con variaciones en el número de contratos. En total, se registran 57 contratos por un valor acumulado de $2.499.872.659, lo que refleja una participación más limitada del mercado en comparación con el nivel nacional, pero suficiente para atender las necesidades regionales. Para la vigencia 2023 se celebraron 14 contratos por $438.561.909, mientras que en 2024 se presenta un incremento significativo tanto en valor ($1.007.408.915) como en número de contratos (24), evidenciando un fortalecimiento de la oferta en este periodo. En 2025, aunque el número de contratos disminuye a 19, el valor contratado aumenta a $1.053.901.835, lo que sugiere una mayor concentración en procesos de mayor cuantía. En conjunto, estos resultados permiten inferir que la oferta en el departamento del Magdalena ha venido consolidándose progresivamente, mostrando crecimiento en el valor económico y una dinámica estable que garantiza la disponibilidad de proveedores para atender los requerimientos de las entidades públicas en la región.



Con base en la segunda gráfica de análisis de la oferta a nivel departamental para el Magdalena, se evidencia la participación de 19 proveedores bajo la modalidad de selección competitiva, lo que refleja un nivel moderado de concurrencia en el mercado regional. En términos de valor total estimado por proveedor, se destaca en primer lugar COUNTRY CENTER S.A.S. con $689.676.388, seguido muy de cerca por SERVICIOS TÉCNICOS SOLTEV S.A.S. con $681.761.297, lo que indica una concentración parcial del valor contratado en estos dos actores principales. No obstante, al analizar el número de contratos, el liderazgo lo asume SERVICIOS TÉCNICOS SOLTEV S.A.S. con 12 contratos, seguido de COUNTRY CENTER S.A.S. con 11 contratos, lo que evidencia una alta participación operativa de ambos proveedores en el mercado. En conjunto, estos resultados permiten concluir que, si bien existe una base limitada de oferentes, el mercado presenta cierta concentración en proveedores específicos que cuentan con experiencia y posicionamiento en la región, sin llegar a configurar un escenario de monopolio, pero sí de liderazgo marcado dentro de la oferta departamental.



Con base en la información suministrada, el análisis de la oferta a nivel departamental en el Magdalena evidencia una alta concentración y baja competencia en los procesos de contratación. En efecto, el 100% de los contratos fueron adjudicados a proveedores no plurales, lo que indica que en la totalidad de los procesos participó un único oferente, limitando significativamente la concurrencia y la posibilidad de comparación entre propuestas. Esta situación puede estar asociada a factores como la limitada cantidad de proveedores en la región, la especialización del servicio requerido o condiciones específicas de los procesos que restringen la participación. Asimismo, se observa que el 100% de la contratación se realizó bajo la modalidad de mínima cuantía, lo que refuerza la idea de que se trata de procesos de bajo valor, ágiles y de rápida adjudicación, pero que a su vez tienden a reducir la competencia efectiva en el mercado.

Por otra parte, en cuanto al valor total estimado por entidad, se identifica que el principal demandante es el SENA, seguido por Parques Nacionales Naturales, lo que evidencia que la dinámica contractual en el departamento está impulsada principalmente por entidades del orden nacional con presencia en la región. Esta concentración de la demanda, sumada a la baja pluralidad de oferentes, configura un mercado con características de limitada competencia y alta dependencia de pocos actores, tanto desde la oferta como desde la demanda.

En conjunto, estos elementos permiten concluir que, aunque existe capacidad de respuesta por parte de los proveedores locales, es necesario fortalecer la participación de más oferentes para mejorar las condiciones de competencia, transparencia y eficiencia en la contratación pública en el departamento del Magdalena.

Comportamiento contratacion por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2023			2024			2025		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	14	$438.561.909	17,54%	24	$1.007.408.915	40,30%	19	$1.053.901.835	42,16%
Total	**14**	**$438.561.909**	**17,54%**	**24**	**$1.007.408.915**	**40,30%**	**19**	**$1.053.901.835**	**42,16%**

El análisis del comportamiento del clasificador de bienes y servicios UNSPSC 7818 durante las vigencias 2023, 2024 y 2025 evidencia una tendencia de crecimiento sostenido y significativo en su participación dentro de la contratación pública. En 2023, este clasificador representó el 17,54%, lo que indica una participación inicial moderada; sin embargo, para 2024 se observa un incremento considerable hasta el 40,30%, más que duplicando su peso relativo, lo que sugiere un aumento importante en la demanda de servicios asociados a esta categoría, posiblemente impulsado por mayores necesidades de mantenimiento, reparación y operación de vehículos en las entidades públicas. Esta tendencia se consolida en 2025, donde alcanza el 42,16%, reflejando no solo la continuidad sino el fortalecimiento de este tipo de contratación dentro del mercado estatal. Este comportamiento permite inferir que el UNSPSC 7818 ha ganado relevancia estratégica en la gestión operativa de las entidades, posicionándose como un componente clave en la sostenibilidad de sus actividades logísticas y misionales. En conjunto, el crecimiento progresivo de su participación evidencia una expansión del mercado, mayor asignación de recursos y una consolidación de la demanda, lo que a su vez genera oportunidades para los proveedores y reafirma la importancia de este sector dentro de la contratación pública.

9. CONCLUSIONES

Con base en el análisis integral de la demanda y la oferta para el clasificador UNSPSC 7818, se concluye que el mercado asociado a los servicios de mantenimiento, reparación y suministro de repuestos para vehículos presenta una estructura consolidada y en crecimiento, tanto a nivel nacional como departamental. A nivel nacional, se evidencia una oferta amplia, con un número significativo de proveedores y contratos, lo que garantiza la capacidad de atención a las necesidades de las entidades públicas; sin embargo, la alta proporción de contratos adjudicados a proveedores no plurales y el predominio de la modalidad de mínima cuantía reflejan una limitada concurrencia efectiva, lo que puede incidir en los niveles de competencia y eficiencia del mercado.

Desde la perspectiva de la demanda, se identifica una concentración importante en entidades del orden nacional, lo que indica que el comportamiento del mercado está fuertemente influenciado por sus requerimientos operativos. Asimismo, el crecimiento sostenido en la participación del UNSPSC 7818 dentro de la contratación pública confirma su relevancia estratégica y el aumento progresivo de la necesidad de estos servicios.

A nivel departamental, específicamente en el Magdalena, aunque existe una oferta disponible capaz de atender los requerimientos institucionales, se observa un mercado más reducido, con menor número de proveedores y una alta concentración en pocos actores, sumado a la ausencia total de pluralidad en los procesos analizados.

Esta situación evidencia la necesidad de fortalecer la participación de más oferentes en la región para mejorar las condiciones de competencia.

En síntesis, el mercado presenta condiciones favorables en términos de disponibilidad de oferta y crecimiento de la demanda, pero con retos importantes en materia de pluralidad de oferentes y fortalecimiento de la competencia, especialmente a nivel territorial, aspectos clave para garantizar procesos de contratación más eficientes, transparentes y alineados con los principios de la gestión pública.

Por lo antes dicho y teniendo en cuenta el valor del proceso la modalidad de selección a escoger debe ser la de la Mínima Cuantía, así mismo y en atención a que en la ciudad de Santa Marta existen proveedores en capacidad de prestar el servicio solicitado y con la finalidad de fortalecer la participación y sus condiciones de competencia, el proceso puede ser limitado para la participación de Mipymes territoriales con domicilio en la ciudad de Santa Marta.

Santa Marta,

Firmado digitalmente por IVON DOMINGUEZ MARTINEZ
Fecha: 2026.09.29 08:59:29 -05'00'

IVON DOMINGUEZ MARTINEZ
Subdirector (e) Centro de Logística y Promoción Ecoturística del Magdalena

Elaboró: Astrid Pérez- Apoyo contratación

Revisó: Comité estructurador:

Componente técnico: Victor Narvaez Rosado

Componente Económico: Gustavo Teran

Componente jurídico: Celia Maestre Plata