La Subdirección de Aprovechamiento de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, “UAESP”, durante la etapa de planeación realizó el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, financiera, técnica y de análisis de riesgos de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 Artículo 2.2.1.1.1.6.1 tal como se presenta a continuación:

Dependencia solicitante: Subdirección de Aprovechamiento
Fecha: Octubre 2026
Modalidad: Selección abreviada-subasta inversa

1. OBJETO A CONTRATAR

SA-097 Adquisición de motocarros con el fin de implementar acciones afirmativas para la transición de vehículos de tracción humana (VTH) por vehículos de tracción mecánica o asistida (VTM), destinados al fortalecimiento operativo de la actividad de aprovechamiento y la dignificación de las organizaciones de recicladores registradas en el RUOR de la ciudad de Bogotá D.C

2. ALCANCE DEL OBJETO

La ejecución del objeto del contrato que se celebre como resultado del presente proceso de selección deberá comprender como mínimo, las actividades señaladas en el Estudio Previo y en las especificaciones técnicas, así como las que se establezcan en los pliegos de condiciones y demás documentos que se entienden hace parte del estudio previo.

Es así como, con la adquisición de los motocarros se pretende coadyuvar a la población recicladora de oficio a realizar la transición de vehículos de tracción humana (VTH) a vehículos de tracción mecánica o asistida (VTM). Los beneficiarios serán las Organizaciones de Recicladores de Oficio – ORO inscritas en el Registro Único de Organizaciones de Recicladores – RUOR, seleccionadas y priorizadas mediante la convocatoria y el acto administrativo que para el efecto expida la Unidad. El proceso se estructura para la adquisición de al menos, cuarenta y cuatro (44) motocarros, en cumplimiento de las Acciones Afirmativas 2026 para esta población.

La adquisición comprenderá el suministro de los vehículos en las condiciones técnicas, de seguridad, funcionalidad y capacidad requeridas por la Entidad, junto con los elementos, accesorios y servicios conexos necesarios para su adecuada operación, puesta en funcionamiento y entrega a las organizaciones de recicladores beneficiarias de las acciones afirmativas.

En este sentido, el alcance comprende, entre otras, las siguientes actividades:

1. Adquisición y verificación de los motocarros nuevos, de acuerdo con las especificaciones técnicas, cantidades y condiciones establecidas por la Entidad para su posterior entrega.
2. Adquisición y adecuación de los accesorios y elementos complementarios requeridos para garantizar la funcionalidad y seguridad de los motocarros.

3. Matrícula en la ciudad de Bogotá D.C., documentación y trámites asociados a la puesta en circulación de los motocarros, garantizando que estos sean entregados con la documentación requerida para su operación conforme a la normativa vigente.
4. Entrega de las garantías correspondientes y prestación de los servicios asociados a su efectividad durante el término establecido contractualmente.
5. Entrega técnica de los motocarros, incluyendo la documentación, manuales, recomendaciones de operación y mantenimiento y demás información necesaria para su adecuada utilización y operación en la ciudad de Bogotá D.C.

En consecuencia, el alcance del contrato comprende no solamente la adquisición y entrega material de los motocarros, sino todas aquellas actividades y servicios conexos que resulten necesarios para asegurar su efectiva puesta en operación y su destinación al fortalecimiento de la actividad de aprovechamiento, contribuyendo a la transición de vehículos de tracción humana hacia alternativas de tracción mecánica o asistida y al mejoramiento de las condiciones operativas de las organizaciones de recicladores beneficiarias

3. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO.

3.1. Perspectiva institucional y de necesidad

Desde la perspectiva institucional, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP, por medio de la Subdirección de Aprovechamiento, desarrolla acciones orientadas al reconocimiento, inclusión y fortalecimiento de la población recicladora de oficio y de sus organizaciones. En este contexto, la adquisición proyectada busca apoyar la transición progresiva de vehículos de tracción humana (VTH) hacia medios motorizados de carga que respondan a las condiciones operativas de la actividad de aprovechamiento.

Como soporte de la necesidad, a corte de mayo 2026 se reportan 391 organizaciones de recicladores de oficio inscritas en el RUOR y 26.745 recicladores registrados en el RURO. Asimismo, 12.735 personas, equivalentes al 47,61 % del universo allí considerado, manifestaron utilizar vehículos de tracción humana. Por su parte, el 52,1 % de los participantes en la XV Mesa Distrital Deliberativa priorizó la transición hacia vehículos motorizados. Estas cifras evidencian una necesidad institucional y operativa.

La incorporación de motocarros se plantea como un instrumento de fortalecimiento operativo que puede contribuir a disminuir el esfuerzo físico asociado al transporte manual, ampliar la capacidad y el radio de operación, mejorar la continuidad de las rutas y facilitar el traslado de materiales aprovechables. Estos resultados constituyen propósitos de la intervención.

Por lo tanto, los bienes y servicios que se pretenden adquirir se encuentran en el sector de vehículos automotores livianos de carga, particularmente en el segmento de motocarros o motocarros. Este mercado forma parte de la cadena automotriz y de motocicletas e involucra actividades de fabricación, ensamble, importación, distribución y comercialización, así como servicios complementarios de adecuación del sistema de carga,

homologación, matrícula, registro, SOAT, instalación de GPS, suministro de accesorios, garantía, mantenimiento, disponibilidad de repuestos y atención posventa. En consecuencia, la necesidad institucional no debe analizarse únicamente a partir del precio del vehículo, sino considerando una solución integral que permita su puesta en operación y sostenibilidad durante la vida útil.

En consecuencia, la necesidad institucional deberá traducirse en requisitos funcionales, neutrales y verificables, relacionados con capacidad de carga y volumen, seguridad, maniobrabilidad, emisiones, autonomía, disponibilidad de repuestos, garantía y servicio posventa.

3.2. Perspectiva legal y regulatoria

El marco normativo y jurisprudencial que rige este proceso de selección y el mercado automotor de vehículos de carga liviana en Colombia se compone principalmente por:

Tabla 1. Marco normativo y jurisprudencial aplicable al mercado de vehículos de carga liviana

N°	NORMA	TEMA	APLICACIÓN EN LA AA	VERSIÓN APLICABLE
1	Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre	Circulación, matrícula, placa, SOAT, seguridad vial	Exigir documentos de circulación, elementos de seguridad, cumplimiento de normas de tránsito y categoría del vehículo	Combustión y eléctrico
2	Resolución 160 de 2017 Ministerio de Transporte	Registro y circulación de ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos	Exigir certificación expresa de categoría normativa del vehículo y requisitos de circulación aplicables	Principalmente eléctrico; aplica si el vehículo se clasifica como tricimoto o categoría equivalente
3	Ley 1972 de 2019	Reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles	Exigir estándar de emisiones Euro 3 o superior para vehículos de combustión nuevos	Combustión
4	Ley 1964 de 2019	Promoción de vehículos eléctricos y movilidad sostenible	Sustenta la alternativa eléctrica por cero emisiones directas; fundamento de la preferencia por triciclos eléctricos	Eléctrico
5	Decreto 1079 de 2015 —	Reglamentación del sector transporte	Marco complementario para requisitos de circulación, tránsito y transporte;	Combustión y eléctrico

	Sector Transporte		referencia transversal en estudios previos	
6	**Decreto 1381 de 2024**	Regulación de la actividad de aprovechamiento	Sustento legal para la **modernización de activos** y la transición de VTH a vehículos motorizados como parte de la formalización del servicio.	Vigente (MinVivienda)
7	**Sentencia T-724 de 2003**	Derechos de los recicladores	Fundamento constitucional que obliga a la UAESP a diseñar acciones afirmativas (como la entrega de estos vehículos).	Corte Constitucional
8	**Auto 275 de 2011**	Inclusión en el servicio de aseo	Ordena la entrega de herramientas y activos (motocarros) para asegurar la permanencia de los recicladores en el modelo de aprovechamiento.	Corte Constitucional
9	**Sentencia C-355 de 2003**	Protección Constitucional	Reconoce a los recicladores como sujetos de especial protección, justificando la inversión pública en su dotación técnica.	Corte Constitucional

Fuente: Elaboración propia con base en la normativa vigente citada en la tabla (Congreso de la República, Ministerio de Transporte y Corte Constitucional).

Tabla legal

N°	NORMA	TEMA	APLICACIÓN	VERSIÓN APLICABLE
1	Ley 80 de 1993	Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.	Fija los principios de transparencia, economía y responsabilidad exigidos en la gestión de compras de las entidades distritales.	Vigente. Modificada por las Leyes 1150 de 2007, 1474 de 2011, 2014 de 2020 y 2195 de 2022.
2	Ley 1150 de 2007	Eficiencia y transparencia en la	Introduce la Selección Abreviada para adquirir bienes y servicios de	Vigente. Modificada por el Decreto Ley 019

		contratación con recursos públicos.	características técnicas uniformes y comunes en el Distrito.	de 2012, Ley 1882 de 2018 y Ley 2069 de 2020.
3	Decreto 1082 de 2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional.	Guía procedimental obligatoria para estructurar estudios previos, pliegos de condiciones y etapas precontractuales en Bogotá D.C.	Compilado vigente. Modificado y adicionado por decretos posteriores (como el Dec. 1860 de 2021).
4	Ley 2069 de 2020	Ley de Emprendimiento: acceso de Mipymes al mercado de compras públicas.	Obliga a las dependencias de la Alcaldía Mayor a estructurar convocatorias que incentiven económicamente a micro, pequeñas y medianas empresas.	Vigente. Reglamentada en materia de compras públicas por el Decreto 1860 de 2021.
5	Decreto 1860 de 2021	Incentivos para Mipymes, emprendimientos de mujeres y compras sostenibles.	Regula de forma directa la asignación de puntajes diferenciales, criterios de desempate y convocatorias limitadas en el Distrito Capital.	Vigente. Modifica e integra nuevas subsecciones al Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015.
6	Compras Públicas Sostenibles (Lineamientos CCE / Conpes 3934)	Inclusión de criterios ambientales, sociales y económicos en compras del Estado.	Articulado con las metas ambientales de Bogotá. Exige la estructuración de adquisiciones con un ciclo de vida ecológico o sostenible.	Directriz e instrumentos de política pública activos bajo el Plan de Acción de la Agencia Nacional de Contratación.

Nota de Fuentes: La información proviene del Sistema Único de Información Normativa (SUIN-JURISCOL), el Régimen Legal de Bogotá (Secretaría Jurídica Distrital) y los manuales oficiales de la Agencia Nacional de Contratación Pública (Colombia Compra Eficiente). Todos los textos corresponden a las versiones vigentes y compiladas al año 2026.

3.3. Perspectiva económica del sector

La actividad económica en general está dividida en sectores y cada uno de ellos referencia una parte de la actividad económica con elementos de características comunes, que guardan unicidad y se distinguen de otras agrupaciones; cuya división se hace conforme los procesos de producción que acontecen al interior de cada uno de ellos.

Las actividades económicas de producción y distribución de bienes y servicios son muy diversas y las realizan las empresas o el sector público. Dada la gran variedad de las mismas tradicionalmente se han agrupado en tres categorías o sectores económicos.

Según otros criterios, clasifican en cuatro los sectores de la producción también llamados sectores de ocupación que a su vez pueden subdividirse en sectores parciales por actividad. Estos sectores económicos están interrelacionados y se necesitan mutuamente. Un sector se divide en subsectores. Un subsector se divide en ramas de actividad. En una rama de actividad hay varias actividades.

SECTOR PRIMARIO, que comprende aquellas actividades relacionadas directamente con los recursos naturales sin que éstos se transformen, dedicados solamente al desarrollo de los mismos: Incluye la Agricultura, la Ganadería, la Pesca, la Minería, etc.

SECTOR SECUNDARIO O INDUSTRIAL, que abarca todas las actividades que transforman físicamente las materias primas o bienes en otros más aptos para el consumo. Estas actividades fabriles son muy diversas: energía, textil, metal, maquinaria, química, electrónica, automóvil, etc.

SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS, que engloba al resto de actividades no incluidas en las categorías anteriores, caracterizadas por proporcionar la prestación de servicios, ya que no produce bienes, sino servicios: comercio, sociales, culturales, enseñanza, sanidad, transporte, Información y comunicación, turismo, banca, servicios profesionales, el gobierno etc.

SECTOR CUATERNARIO, produce servicios altamente intelectuales tales como investigación,
desarrollo, innovación e información.

Los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer y cuarto sector se consideran no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero sin embargo contribuye a la formación de ingreso nacional y del producto nacional.

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

El objeto del contrato se enmarca en el Sector Terciario o de Servicios, específicamente en el subsector del sector terciario ya que incluye servicios como el transporte de personas y mercancías, por lo que los motocarros que se utilizan para estos fines se encuadran en este sector.

El sector terciario se caracteriza por ser la actividad económica que no se dedica a la producción de bienes, sino que se centra en la prestación de servicios. Dentro de este

sector, el transporte se considera una actividad esencial y los motocarros, al ser utilizados para el transporte, se ubican dentro de esta área.

Este sector es clave para la economía, ya que facilita el comercio, la distribución y el acceso a bienes y servicios. Además, genera empleo y contribuye al desarrollo de otras actividades económicas.

3.4. COMPORTAMIENTO DE LA ECONOMÍA COLOMBIANA

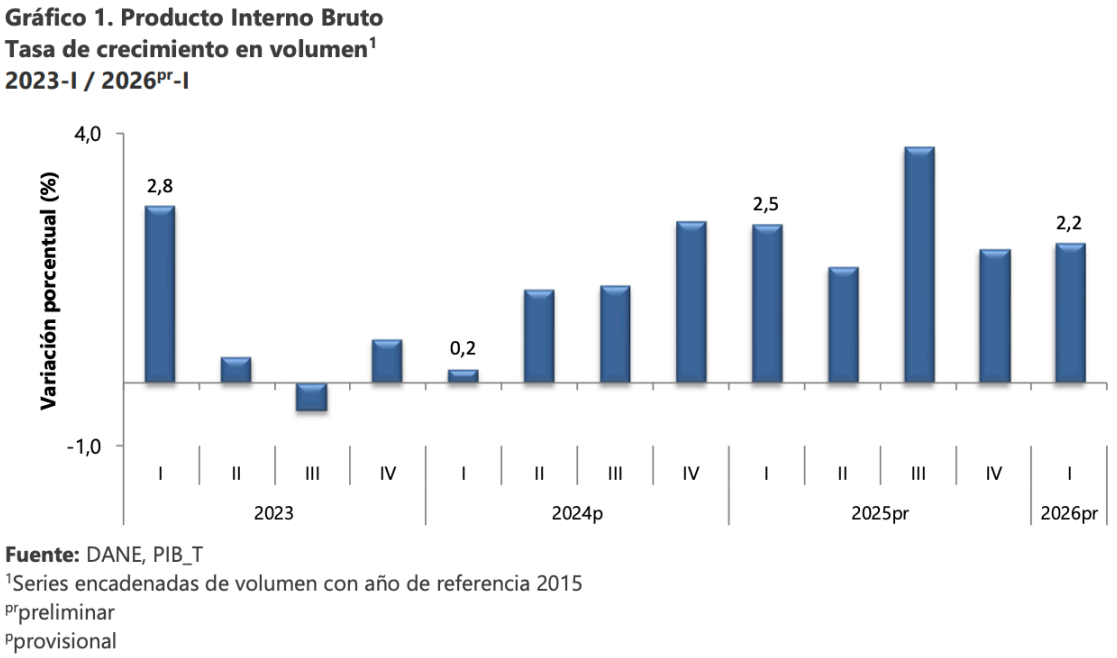
El análisis del comportamiento de la economía colombiana permite contextualizar las condiciones generales en las cuales operan los potenciales fabricantes, importadores, distribuidores y comercializadores de motocarros. Variables como el crecimiento económico, el desempeño del comercio y de la industria manufacturera, la disponibilidad de financiación, los costos logísticos y la dinámica de la demanda inciden en la capacidad empresarial, la conformación de precios y las condiciones de suministro de esta clase de vehículos. En consecuencia, la evolución del Producto Interno Bruto constituye un referente macroeconómico para el presente estudio del sector, aunque sus resultados no sustituyen el análisis específico de proveedores, cotizaciones, inventarios, importaciones, cumplimiento técnico y demás condiciones particulares del mercado de motocarros.

3.4.1. Producto Interno Bruto (PIB) IV trimestre año 2026

De acuerdo con los resultados preliminares publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE, durante el primer trimestre de 2026 el Producto Interno Bruto de Colombia, medido mediante la serie original y a precios constantes, presentó un crecimiento anual del 2,2% frente al mismo trimestre de 2025. Este resultado evidencia la continuidad de una dinámica económica positiva, aunque representa una moderación de 0,3 puntos porcentuales respecto del crecimiento del 2,5% registrado en el primer trimestre de 2025.

La evolución presentada en la gráfica muestra un comportamiento variable durante el periodo 2023-2026. En el primer trimestre de 2023 el PIB creció 2,8%; posteriormente, en el mismo periodo de 2024, el crecimiento se redujo al 0,2%; en 2025 se observó una recuperación hasta el 2,5%, y para el primer trimestre de 2026 se registró una variación del 2,2%. En términos generales, el resultado de 2026 confirma que la economía colombiana mantiene una trayectoria de crecimiento, pero con un ritmo más moderado que el observado un año atrás.

Gráfica 1. Variación anual del Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia, primer trimestre 2023-2026



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
prpreliminar
pprovisional

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2026). *Boletín técnico Producto Interno Bruto (PIB) primer trimestre 2026.* https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2026.pdf

Dentro de las actividades que contribuyeron al crecimiento económico se encuentra la agrupación correspondiente al comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; y alojamiento y servicios de comida, cuyo valor agregado creció 2,9% y aportó 0,6 puntos porcentuales a la variación anual. Asimismo, las industrias manufactureras registraron un crecimiento del 2,9% y contribuyeron con 0,3 puntos porcentuales. Estos resultados son relevantes para el proyecto, debido a que el suministro de motocarros se relaciona con las cadenas de fabricación, importación, distribución, comercialización, mantenimiento y provisión de repuestos de vehículos automotores.

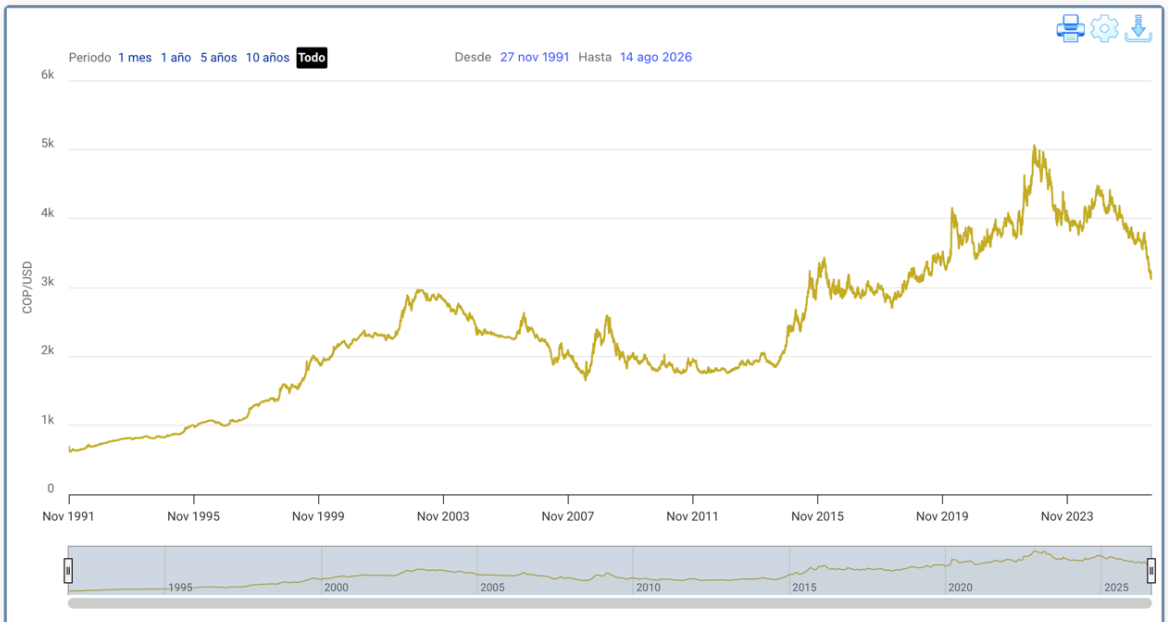
Desde la perspectiva del proceso de adquisición, el crecimiento observado constituye una señal favorable sobre la actividad económica general y sobre el desempeño agregado de ramas vinculadas con la comercialización de vehículos y la manufactura. Sin embargo, este comportamiento no permite concluir, por sí solo, que exista disponibilidad inmediata de motocarros, estabilidad de precios o pluralidad de referencias técnicamente conformes. Tales condiciones deberán acreditarse mediante el análisis específico de la oferta, la verificación de fabricantes y distribuidores, las cotizaciones comparables, la disponibilidad de inventarios, los plazos de importación o entrega y el cumplimiento integral de la ficha técnica definida por la UAESP.

3.4.2. Tasa Representativa del Mercado (TRM) 2026

La TRM expresa la cantidad de pesos colombianos requerida para adquirir un dólar estadounidense y constituye el principal referente del comportamiento del mercado

cambiario nacional. La serie histórica comprendida entre noviembre de 1991 y agosto de 2026 muestra una tendencia creciente de largo plazo, acompañada de periodos de alta volatilidad. Se destacan el aumento registrado entre 1998 y 2003, la relativa estabilización observada entre 2009 y 2014, la depreciación acelerada del peso desde 2015 y el máximo cercano a $5.000 por dólar alcanzado alrededor de 2022. Posteriormente, la TRM presentó una trayectoria descendente, particularmente durante 2026, reflejando una apreciación del peso frente al dólar. El indicador es calculado y certificado diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia conforme a la metodología

Gráfica 2. Evolución histórica de la Tasa Representativa del Mercado (TRM), 1991-2026



Fuente: Banco de la República. (2026a). Tasa de cambio representativa del mercado (TRM) [Glosario]. https://www.banrep.gov.co/es/glosario/tasa-cambio-trm

El comportamiento de la TRM resulta relevante para el proyecto de adquisición de motocarros, debido a la participación de vehículos terminados, componentes, repuestos y accesorios de origen importado dentro de la cadena de suministro. Un incremento de la tasa de cambio eleva el valor en pesos de las compras denominadas en dólares y puede presionar los costos de importación, transporte y reposición de partes; mientras que una disminución puede favorecer condiciones de compra más competitivas. La trayectoria reciente de apreciación del peso configura un entorno cambiario favorable, aunque la volatilidad histórica hace necesario considerar la fecha y vigencia de las cotizaciones y las condiciones de actualización de precios durante la estructuración del proceso.

3.4.3. Comportamiento Primer trimestre 2026 - Comercio al por mayor y al por menor

De acuerdo con los resultados preliminares del DANE, durante el primer trimestre de 2026 la agrupación conformada por comercio, transporte, alojamiento y servicios de

comida registró un crecimiento anual del 2,9% frente al mismo periodo de 2025. Este comportamiento estuvo impulsado principalmente por el comercio al por mayor y al por menor, que aumentó 6,0%, mientras que transporte y almacenamiento creció 0,7%. En contraste, alojamiento y servicios de comida presentó una disminución del 1,8%, moderando el resultado agregado

Gráfica 3. Crecimiento anual de comercio, transporte, alojamiento y servicios de comida, primer trimestre 2026

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Primer trimestre 2026[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026[pr]-I / 2025[pr]-I	2026[pr]-I / 2025[pr]-IV
Comercio al por mayor y al por menor[3]	6,0	0,7
Transporte y almacenamiento	0,7	0,9
Alojamiento y servicios de comida	-1,8	0,4
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**2,9**	**0,2**

Fuente: DANE. (2026a). Producto Interno Bruto (PIB) – Información técnica, I trimestre de 2026. https://www.dane.gov.co

En la comparación frente al cuarto trimestre de 2025, la serie ajustada por efecto estacional y calendario muestra un crecimiento agregado del 0,2%. En este periodo, el comercio avanzó 0,7%, transporte y almacenamiento 0,9%, y alojamiento y servicios de comida 0,4%. Lo anterior evidencia una expansión trimestral moderada, pero generalizada entre las actividades que conforman esta rama económica.

Para el proceso de adquisición de motocarros, el crecimiento del comercio constituye un referente favorable sobre la actividad de empresas importadoras, distribuidoras y comercializadoras de vehículos, repuestos y accesorios. No obstante, este resultado agregado no acredita por sí mismo disponibilidad de inventarios, estabilidad de precios, pluralidad de oferentes ni cumplimiento de la ficha técnica; estas condiciones deberán comprobarse mediante cotizaciones comparables, certificaciones de distribución, tiempos de entrega, capacidad posventa y verificación de cada referencia ofrecida.

3.4.4. Análisis de la variación anual del sector de comercio. Según grupo de mercancías

De acuerdo con la Encuesta Mensual de Comercio EMC del DANE, en junio de 2026 el valor nominal de las ventas de vehículos automotores nacionales e importados aumentó 51,9% frente a junio de 2025. Dentro de este resultado, la categoría de motocicletas que incluye cuatrimotos, motocarros, velomotores y ciclomotores registró un crecimiento

anual del 33,4% y una contribución de 8,1 puntos porcentuales. En el acumulado enero-junio de 2026, esta categoría presentó un incremento del 41,2%, con un aporte de 10,1 puntos porcentuales; mientras que, para los doce meses comprendidos entre julio de 2025 y junio de 2026, el crecimiento alcanzó el 43,1%, con una contribución de 9,8 puntos porcentuales.

Gráfica 4. Variación anual de las ventas de vehículos automotores, junio 2026

Encuesta Mensual de Comercio - EMC

1.1. Variación porcentual de los valores nominales de las ventas de vehículos automotores nacionales e importados.
Total nacional - Tipo de vehículo*
Junio 2026[p]

Tipo de vehículo	Jun 2026/ jun 2025		Ene - jun 2026/ ene - jun 2025		Jul 2025 - jun 2026/ jul 2024 - jun 2025	
	Anual		Año corrido		Doce meses	
	Var	Cont	Var	Cont	Var	Cont
Total corrientes	51,9	51,9	44,6	44,6	39,0	39,0
Automóviles particulares	31,1	4,2	39,1	4,8	39,6	5,0
Camperos y camionetas	50,8	26,1	46,0	23,6	36,5	19,3
Vehículos de transporte público	216,9	5,2	89,4	2,5	49,8	1,5
Vehículos de carga	96,8	8,4	39,8	3,6	39,4	3,6
Motocicletas[a]	33,4	8,1	41,2	10,1	43,1	9,8

Fuente: DANE - EMC

[a] Incluye cuatrimotos, motocarros, velomotores o ciclomotores,etc.

* Incluye las ventas de los vehículos nacionales, mas las ventas de los vehículos importados para cada tipo de vehículo.

[p] provisional: como parte del proceso de producción estadística, el DANE realiza una evaluación continua en cada una de las fases del proceso de recolección, procesamiento y análisis; como consecuencia de este proceso se pueden presentar cambios en la serie histórica por actualización de la información recibida de parte de las fuentes informantes.

Actualizado: 14 de agosto de 2026

Fuente: DANE. Encuesta Mensual de Comercio (EMC), junio de 2026. https://www.dane.gov.co

Para el proyecto de adquisición de motocarros, estos resultados evidencian una dinámica comercial creciente en la categoría amplia que los comprende, lo cual puede estar asociado con una mayor demanda y actividad de fabricantes, importadores y distribuidores.

3.4.5. Según Actividad comercial CIIU Rev. 4 A.C.

En junio de 2026, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 14,7% y el personal ocupado creció 1,5% en relación con el mismo mes de 2025. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 17,4%.

Gráfica 5. Variación de las ventas reales y el personal ocupado del comercio minorista, junio 2026

Tabla 1. Variación porcentual anual, año corrido y doce meses
Total nacional
Junio 2026[P]

Indicador	Variación anual Junio 2026 / junio 2025	Variación año corrido Enero - junio 2026 / enero - junio 2025	Variación doce meses Julio 2025 - junio 2026 / julio 2024 - junio 2025
Total ventas reales del comercio al por menor y vehículos	14,7	12,4	12,3
Total ventas reales del comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	17,5	15,4	15,1
Total ventas reales del comercio al por menor sin vehículos automotores ni motocicletas **	7,3	7,6	8,3
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles	17,4	15,3	15,0
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles ni vehículos	8,6	9,9	10,6
Total Personal ocupado	1,5	1,7	1,8

Fuente: DANE – EMC

Fuente: DANE. Encuesta Mensual de Comercio al por Menor (EMCM), junio de 2026. https://www.dane.gov.co

3.4.6. Personal ocupado por categoría de contratación y actividad económica CIIU-Rev. 4 A.C.

El personal ocupado por el comercio minorista en junio de 2026 aumentó 1,5% frente al mismo mes del año anterior, como resultado del aumento de 3,2% del personal permanente, y de 4,6% del personal aprendiz, en contraste se presentó una disminución de 3,4% del personal temporal directo, y la variación negativa de 3,2% del personal temporal contratado a través de empresas.

Gráfica 6. Personal ocupado por categoría de contratación en el comercio minorista, junio 2026

Tabla 6. Variación porcentual y contribución del personal ocupado por tipo de contratación y actividad económica
Total nacional
Junio (2026/2025)[P]

Categorías de contratación y actividades económicas	Junio 2026 / junio 2025 Variación %	Contribución PP
Total comercio y vehículos	**1,5**	**1,5**
Total comercio y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**1,6**	
Desagregación por tipo de contratación		
Personal permanente	3,2	2,3
Personal temporal directo	-3,4	-0,6
Personal temporal contratado a través de empresas	-3,2	-0,3
Personal Aprendices	4,6	0,1
Desagregación por actividad económica		
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	2,5	1,0
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	4,4	0,3
4511. Vehículos automotores nuevos	6,9	0,5
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	6,2	0,2
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	2,9	0,0
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	0,2	0,0
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	0,2	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-0,7	-0,0
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	-1,1	-0,0
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	-0,8	-0,0
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	-3,4	-0,0
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	-0,8	-0,1
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	-5,4	-0,5

Fuente: DANE. Encuesta Mensual de Comercio al por Menor (EMCM), junio de 2026. https://www.dane.gov.co

Entre las actividades relacionadas con el objeto del proceso, el comercio de vehículos automotores nuevos CIIU 4511 presentó un crecimiento del personal ocupado del 6,9% y una contribución de 0,5 puntos porcentuales. Por su parte, el comercio de motocicletas, partes, piezas y accesorios CIIU 4541 aumentó 6,2% y aportó 0,2 puntos porcentuales. Este comportamiento evidencia un fortalecimiento del empleo en actividades vinculadas con la comercialización de vehículos y motocicletas, dentro de las cuales se ubican los agentes económicos que pueden participar en la cadena de suministro de motocarros.

3.4.7. Comercio al por menor por departamentos

En junio de 2026, las ventas reales del comercio minorista y de vehículos—excluidos los establecimientos especializados en combustibles y lubricantes crecieron 17,5% frente al mismo mes de 2025, mientras que el personal ocupado aumentó 1,6%. Bogotá D.C. registró la mayor variación de las ventas entre los dominios presentados, con un crecimiento del 21,8% y una contribución de 7,0 puntos porcentuales al resultado nacional; no obstante, su personal ocupado aumentó únicamente 0,8%. También se destacan Cundinamarca, con un crecimiento de las ventas del 19,6% y del empleo del 4,4%, y Antioquia, con variaciones

del 17,6% y 2,6%, respectivamente. En contraste, Santander presentó un aumento de las ventas del 15,3%, acompañado de una reducción del 0,6% en el personal ocupado, lo que evidencia que la expansión comercial no produjo un comportamiento laboral uniforme entre los territorios.

Gráfica 7. Comercio al por menor por departamentos, junio 2026

Tabla 9. Variación de las ventas minoristas reales y el personal ocupado sin combustibles ni lubricantes
Siete dominios departamentales
Junio (2026/2025)P

	Junio 2026 / Junio 2025			
	Ventas		Personal ocupado	
Departamento	Variación %	Contribución PP	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo 473*)	**17,5**	**17,5**	**1,6**	**1,6**
Bogotá D.C.	21,8	7,0	0,8	0,2
Antioquia	17,6	2,8	2,6	0,4
Valle del Cauca	12,0	1,2	1,3	0,2
Cundinamarca	19,6	1,2	4,4	0,3
Santander	15,3	0,6	-0,6	-0,0
Atlántico	10,0	0,5	1,0	0,1
Otros departamentos	15,6	4,2	1,6	0,5

Fuente: DANE – EMC.
P: provisional
*Establecimientos especializados en la venta de combustibles y lubricantes. Este subtotal es comparable al total comercio minorista y vehículos que se obtiene eliminando la actividad 473 (tabla 6).

Fuente: DANE. Encuesta Mensual de Comercio al por Menor (EMCM), junio de 2026. https://www.dane.gov.co

Para el proyecto de adquisición de motocarros de la UAESP, el desempeño de Bogotá D.C. evidencia un entorno comercial dinámico en el territorio donde se ejecutará el contrato y donde deberán operar las redes de distribución, mantenimiento y suministro de repuestos

3.4.8. Índice de Precios al Consumidor.

En julio de 2026, el Índice de Precios al Consumidor registró una variación mensual del 0,17%, inferior en 0,11 puntos porcentuales al 0,28% observado en julio de 2025. No obstante, la inflación acumulada entre enero y julio alcanzó el 4,94%, frente al 4,02% del mismo periodo de 2025, lo que representa un incremento de 0,92 puntos porcentuales. De igual manera, la variación anual se situó en 6,03%, superior en 1,13 puntos porcentuales al 4,90% registrado un año atrás.

Gráfica 8. Variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), julio 2026

Índice de Precios al Consumidor (IPC)
Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (julio)

IPC	Julio					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,28	**0,17**	4,02	**4,94**	4,90	**6,03**

Fuente: DANE. Boletín técnico del Índice de Precios al Consumidor (IPC), julio de 2026. https://www.dane.gov.co

El resultado evidencia una moderación de la inflación durante el mes de julio, pero simultáneamente muestra mayores presiones inflacionarias en las mediciones acumulada y anual. Para el proyecto de adquisición de motocarros, este escenario económico puede incidir en la formación de precios de los vehículos, accesorios, seguros, matrícula, transporte, mantenimiento y demás componentes asociados al suministro, por lo cual resulta relevante considerar precios actualizados y periodos definidos de validez de las cotizaciones dentro del estudio de mercado.

3.4.9. Salario Mínimo para la vigencia 2026

Entre 2025 y 2026, el salario mínimo legal mensual pasó de $1.423.500 a $1.750.905, lo que representa un incremento del 23,0% y una variación absoluta de $327.405. Por su parte, el auxilio de transporte aumentó de $200.000 a $249.095, equivalente a una variación del 24,55%. En consecuencia, para los trabajadores con derecho a este auxilio, el ingreso mensual total pasó de $1.623.500 en 2025 a $2.000.000 en 2026, con un crecimiento del 23,19%

Gráfica 9. Evolución histórica del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) en Colombia

Bitakora — HISTÓRICO DEL SALARIO MÍNIMO LEGAL MENSUAL EN COLOMBIA

Año	SALARIO MÍNIMO MENSUAL			AUXILIO DE TRANSPORTE	TOTAL ($) (Salario + Auxilio Transporte	Decreto que determinó el salario mínimo	Concertado
	Valor mensual ($)	Variación con respecto al año anterior ($)	Variación con respecto al año anterior (%)	Valor mensual ($)			
2026	1.750.905	327.405	23,00%	249.095	2.000.000	Decreto 159 de 2026 y 1470 de 2025	No
2025	1.423.500	123.500	9,50%	200.000	1.623.500	Decreto 1572 y 1573 de 2024	No
2024	1.300.000	140.000	12,07%	162.000	1.462.000	Decreto 2292 y 2293 de 2023	No
2023	1.160.000	160.000	16,00%	140.606	1.300.606	Decreto 2613 de 2022	Si
2022	1.000.000	91.474	10,07%	117.172	1.117.172	Decreto 1724 de 2021	Si
2021	908.526	30.723	3,50%	106.454	1.014.980	Decreto 1785 de 2020	No
2020	877.803	49.687	6,00%	102.854	980.657	Decreto 2360 de 2019	No
2019	828.116	46.874	6,00%	97.032	925.148	Decreto 2451 de 2018	Si
2018	781.242	43.525	5,90%	88.211	869.453	Decreto 2269 de 2017	Si
2017	737.717	48.262	7,00%	83.140	820.857	Decreto 2209 de 2016	No
2016	689.455	45.105	7,00%	77.700	767.155	Decreto 2552 de 2015	No
2015	644.350	28.350	4,60%	74.000	718.350	Decreto 2731 de 2014	No
2014	616.000	26.500	4,50%	72.000	688.000	Decreto 3068 de 2013	Si
2013	589.500	22.800	4,02%	70.500	660.000	Decreto 2738 de 2012	No
2012	566.700	31.100	5,81%	67.800	634.500	Decreto 4919 de 2011	Si
2011	535.600	20.600	4,00%	63.600	599.200	Decreto 33 de 2011	No
2010	515.000	18.100	3,64%	61.500	576.500	Decreto 5053 de 2009	No
2009	496.900	35.400	7,67%	59.300	556.200	Decreto 4868 de 2008	No
2008	461.500	27.800	6,41%	55.000	516.500	Decreto 4965 de 2007	No
2007	433.700	25.700	6,30%	50.800	484.500	Decreto 4580 de 2006	No
2006	408.000	26.500	6,95%	47.700	455.700	Decreto 4686 de 2005	Si
2005	381.500	23.500	6,56%	44.500	426.000	Decreto 4360 de 2004	No
2004	358.000	26.000	7,83%	41.600	399.600	Decreto 3770 de 2003	Si
2003	332.000	23.000	7,44%	37.500	369.500	Decreto 3232 de 2002	No
2002	309.000	23.000	8,04%	34.000	343.000	Decreto 2910 de 2001	No
2001	286.000	25.900	9,96%	30.000	316.000	Decreto 2579 de 2000	Si
2000	260.100	23.640	10,00%	26.413	286.513	Decreto 2647 de 1999. Nota (1)	No
1999	236.460	32.634	16,01%	24.012	260.472	Decreto 2560 de 1998	No
1998	203.826	31.821	18,50%	20.700	224.526	Decreto 3106 de 1997	Si
1997	172.005	29.880	21,02%	17.250	189.255	Decreto 2334 de 1996. Nota (2)	No
1996	142.125	23.191	19,50%	13.567	155.692	Decreto 2310 de 1995	No aplicaba
1995	118.934	20.234	20,50%	10.815	129.749	Decreto 2872 de 1994	No aplicaba
1994	98.700	17.190	21,09%	8.975	107.675	Decreto 2548 de 1993	No aplicaba
1993	81.510	16.320	25,03%	7.542	89.052	Decreto 2061 de 1992	No aplicaba
1992	65.190	13.470	26,04%	6.033	71.223	Decreto 2867 de 1991	No aplicaba
1991	51.720	10.695	26,07%	4.787	56.507	Decreto 3074 de 1990	No aplicaba
1990	41.025	8.465	26,00%	3.798	44.823	Decreto 3000 de 1989	No aplicaba
1989	32.560	6.923	27,00%	3.063	35.623	Decreto 2662 de 1988	No aplicaba
1988	25.637	5.127	25,00%	2.450	28.087	Decreto 2545 de 1987	No aplicaba
1987	20.510	3.699	22,00%	2.000	22.510	Decreto 3732 de 1986	No aplicaba
1986	16.811	3.254	24,00%	1.650	18.461	Decreto 3754 de 1985	No aplicaba
1985	13.558	2.260	20,00%	1.350	14.908	Decreto 001 de 1985	No aplicaba
1984	11.298	-		1.102	12.400	Decreto 3506 de 1983. Nota (3)	No aplicaba

https://recursos.bitakora.co/blog/ https://bitakora.co/blog/historico-salario-minimo-colombia/

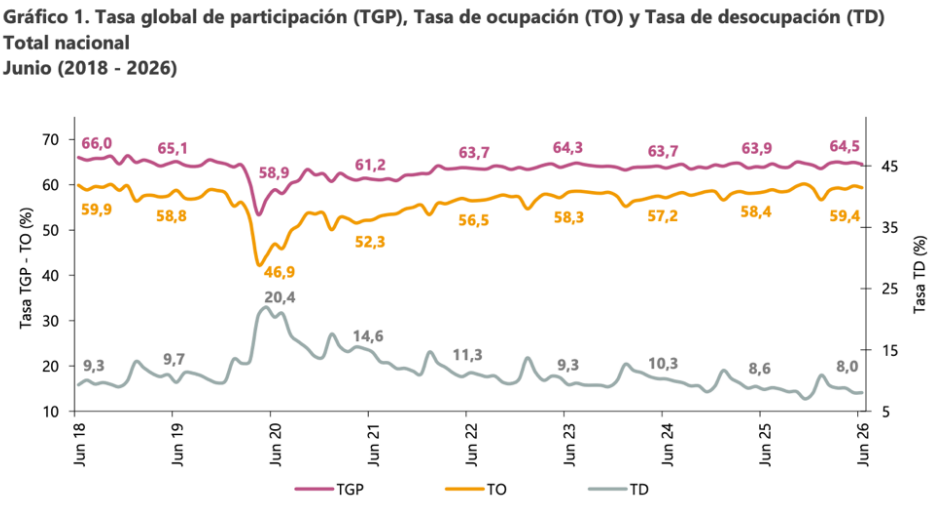
Fuente: Ministerio del Trabajo. Decretos de fijación del Salario Mínimo Legal Mensual Vigente, con base en https://recursos.bitakora.co/blog/historico-del-salario-minimo-colombia/

El incremento representa una variación significativa en el costo laboral de 2026 frente a la vigencia anterior. En el marco de la adquisición de motocarros, este ajuste puede reflejarse en los costos asociados con fabricación, ensamble, alistamiento, transporte, matrícula, instalación de accesorios, capacitación, mantenimiento y servicio posventa, debido a la participación de personal operativo, técnico, comercial y logístico en estas actividades. Por ello, la estructuración económica del proceso debe considerar precios y costos laborales correspondientes a la vigencia 2026

3.4.10. Desempleo

En junio de 2026, la tasa de desocupación nacional se ubicó en 8,0%, lo que representa una disminución de 0,6 puntos porcentuales frente al 8,6% registrado en junio de 2025. Este resultado consolida la recuperación del mercado laboral después del máximo de 20,4% observado en junio de 2020. Desde entonces, la tasa descendió progresivamente a 14,6% en 2021, 11,3% en 2022, 9,3% en 2023, 10,3% en 2024, 8,6% en 2025 y 8,0% en 2026, alcanzando el nivel más bajo de la serie presentada.

Gráfica 10. Tasa de desocupación nacional, 2020-2026



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), junio de 2026. https://www.dane.gov.co

De manera complementaria, la tasa global de participación aumentó de 63,9% en junio de 2025 a 64,5% en junio de 2026, mientras que la tasa de ocupación pasó de 58,4% a 59,4%, con incrementos de 0,6 y 1,0 puntos porcentuales, respectivamente. La reducción del desempleo se produjo, por tanto, en un contexto de mayor participación y ocupación laboral, reflejando un fortalecimiento de la capacidad de generación de empleo de la economía colombiana. Para el proyecto de adquisición de motocarros, este comportamiento representa un entorno favorable para las actividades comerciales, técnicas, logísticas y de mantenimiento asociadas con la cadena de suministro.

3.4.11. Exportaciones en Colombia.

En junio de 2026, las exportaciones colombianas alcanzaron USD 4.233,5 millones FOB, frente a USD 3.957,7 millones en junio de 2025, lo que representa un crecimiento del 7,0% y un incremento absoluto de USD 275,8 millones. El principal impulso provino de los combustibles y productos de las industrias extractivas, cuyas ventas externas aumentaron 17,1% y aportaron 6,7 puntos porcentuales al resultado total. Los otros sectores crecieron 40,8% y contribuyeron con 3,1 puntos porcentuales, mientras que las exportaciones agropecuarias, de alimentos y bebidas disminuyeron 10,8%, restando 3,4 puntos porcentuales al crecimiento.

Gráfica 11. Comportamiento de las exportaciones colombianas, junio 2026

Tabla 2. Exportaciones según grupos de productos OMC
Junio (2026/2025)ᵖ

Descripción	Junio 2025p	Junio 2026p	Variación	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
	Millones de dólares FOB		%		
Total	**3.957,7**	**4.233,5**	**7,0**		**7,0**
Agropecuarios, alimentos y bebidas[1]	**1.225,8**	**1.093,0**	**-10,8**		**-3,4**
Flores y follaje cortados[2]	269,0	207,9	-22,7	-5,0	-1,5
Café sin tostar descafeinado o no[3]	402,1	350,9	-12,7	-4,2	-1,3
Café tostado[4]	16,7	6,2	-63,1	-0,9	-0,3
Bananas (incluso plátanos) frescas o secas[5]	103,0	92,5	-10,2	-0,9	-0,3
Azúcar de remolacha o caña sin refinar en estado sólido[6]	5,4	9,2	70,6	0,3	0,1
Grasas y aceites y sus fracciones de origen animal o vegetal[7]	2,3	9,4	304,1	0,6	0,2
Aceite de almendra de palma o babasu y sus fracciones[8]	17,0	30,0	76,2	1,1	0,3
Aceite de palma y sus fracciones[9]	72,7	86,3	18,8	1,1	0,3
Demás subgrupos	337,5	300,7	-10,9	-3,0	-0,9
Combustibles y prod. de industrias extractivas[10]	**1.541,1**	**1.804,7**	**17,1**		**6,7**
Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos[11]	1.077,1	1.266,3	17,6	12,3	4,8
Menas y desechos de metales[12]	55,7	121,4	118,1	4,3	1,7
Hulla, coque y briquetas[13]	391,3	393,4	0,5	0,1	0,1
Demás	17,1	23,6	38,1	0,4	0,2
Manufacturas[14]	**888,1**	**909,6**	**2,4**		**0,5**
Productos químicos y productos conexos, n.e.p.[15]	342,3	406,4	18,7	7,2	1,6
Artículos manufacturados diversos[16]	106,6	115,8	8,6	1,0	0,2
Maquinaria y equipo de transporte[17]	181,6	179,2	-1,3	-0,3	*-0,1*
Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material[18]	257,6	208,3	-19,2	-5,6	-1,2
Ferroníquel[19]	*40,6*	*12,1*	*-70,1*	*-3,2*	*-0,7*
Otros sectores[20]	**302,6**	**426,2**	**40,8**		**3,1**
Oro no monetario (excepto minerales y concentrados de oro)[21]	301,8	425,5	41,0	40,9	3,1
Demás capítulos	0,8	0,7	-16,4	0,0	0,0

Fuente: DIAN - DANE (EXPO)

ᵖ Cifras provisionales: como parte del proceso de producción estadística, el DANE realiza análisis y actualización continua de la información en cada una de las fases del proceso; como consecuencia se pueden presentar cambios en la serie histórica por actualización de la información recibida de parte de las fuentes.

Fuente: DANE. Boletín técnico de exportaciones, junio de 2026. https://www.dane.gov.co

Las exportaciones de manufacturas pasaron de USD 888,1 millones en junio de 2025 a USD 909,6 millones en junio de 2026, con un crecimiento del 2,4% y una contribución de 0,5 puntos porcentuales. Dentro de este grupo, los productos químicos aumentaron 18,7%, mientras que la maquinaria y equipo de transporte disminuyó 1,3%, al pasar de USD 181,6 millones a USD 179,2 millones. Para el análisis del mercado de motocarros, este comportamiento muestra que las ventas externas de maquinaria y equipo de transporte permanecieron relativamente estables, aunque con una ligera contracción frente al año anterior.

3.4.12. Importaciones en Colombia.

Entre enero y mayo de 2026, las importaciones colombianas alcanzaron USD 31.300,0 millones CIF, frente a USD 28.178,1 millones registrados durante el mismo periodo de 2025. Esto representa un crecimiento del 11,1% y un aumento absoluto de USD 3.121,9 millones. El principal impulso provino de las manufacturas, cuyas importaciones pasaron de USD 20.714,5 millones a USD 23.548,6 millones, con una variación del 13,7% y una contribución de 10,1 puntos porcentuales al crecimiento total. En contraste, los combustibles y productos de las industrias extractivas disminuyeron 1,5%.

Gráfica 12. Comportamiento de las importaciones colombianas, enero-mayo 2026

Tabla 3. Importaciones según grupos de productos OMC
Enero – mayo (2026/2025)ᵖ

Sección	Capítulo	Descripción	Enero - mayo 2025	Enero - mayo 2026	Variación %	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
			(Millones de dólares CIF)				
		Total	**28.178,1**	**31.300,0**	**11,1**		**11,1**
		Agropecuarios, alimentos y bebidas	**4.198,2**	**4.516,5**	**7,6**		**1,1**
0		Productos alimenticios y animales vivos	3.249,2	3.674,1	13,1	10,1	1,5
	08	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	516,8	654,6	26,7	3,3	0,5
	04	Cereales y preparados de cereales	1.141,7	1.253,3	9,8	2,7	0,4
	02	Productos lácteos y huevos de aves	110,7	174,6	57,7	1,5	0,2
	07	Café, té, cacao, especias y sus preparados	181,8	244,3	34,3	1,5	0,2
	09	Productos y preparados comestibles diversos	232,4	259,2	11,5	0,6	0,1
	03	Pescado (no incluídos los mamíferos marinos), crustáceos, moluscos e inve	264,9	289,9	9,5	0,6	0,1
	06	Azúcares, preparados de azúcar y miel	76,8	97,1	26,3	0,5	0,1
	05	Legumbres y frutas	409,7	405,6	-1,0	-0,1	-0,0
	00	Animales vivos no incluídos en el capítulo 03	13,1	6,4	-51,5	-0,2	-0,0
	01	Carne y preparados de carne	301,1	289,2	-4,0	-0,3	-0,0
2		Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	380,5	376,6	-1,0	-0,1	-0,0
1		Bebidas y tabacos	197,5	169,2	-14,4	-0,7	-0,1
4		Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	371,0	296,6	-20,0	-1,8	-0,3
		Combustibles y prod. de industrias extractivas	**3.243,3**	**3.195,1**	**-1,5**		**-0,2**
3		Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos	2.683,2	2.554,7	-4,8	-4,0	-0,5
		Demás	560,0	640,4	14,4	2,5	0,3
		Manufacturas	**20.714,5**	**23.548,6**	**13,7**		**10,1**
7		Maquinaria y equipo de transporte	8.817,8	10.907,6	23,7	10,1	7,4
8		Artículos manufacturados diversos	2.131,9	2.481,1	16,4	1,7	1,2
5		Productos químicos y productos conexos, n.e.p.	6.238,7	6.560,3	5,2	1,6	1,1
6		Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material	3.526,1	3.599,5	2,1	0,4	0,3
		Otros sectores*	**22,1**	**39,8**	**79,7**		**0,1**

Fuente: DIAN - DANE (IMPO)
*Incluye la sección 9 de la CUCI y el grupo 891
ᵖ: Cifras provisionales

Fuente: DANE. Boletín técnico de importaciones, mayo de 2026. https://www.dane.gov.co

Dentro de las manufacturas, la maquinaria y equipo de transporte presentó el comportamiento más relevante para el proceso de adquisición de motocarros: sus importaciones aumentaron de USD 8.817,8 millones en 2025 a USD 10.907,6 millones en 2026, equivalentes a un crecimiento del 23,7% y un incremento absoluto de USD 2.089,8

millones. Esta categoría aportó 7,4 puntos porcentuales de la variación total de las importaciones, concentrando aproximadamente dos terceras partes de su crecimiento. El resultado evidencia una expansión de la entrada al país de maquinaria y bienes de transporte, aspecto relacionado con la oferta de vehículos, componentes y equipos de origen importado presentes en el mercado nacional.

3.5. Perspectiva comercial y organizacional

3.5.1. Análisis del sector del Automotor en Colombia.

El mercado colombiano de motocarros presenta una dinámica de crecimiento sostenido. De acuerdo con el Boletín Registro de Motocarros Nuevos en Colombia 2025 de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, durante 2025 se registraron 24.370 motocarros nuevos en el país, cifra que representó un crecimiento de 51,33 % frente a 2024 y el mayor registro histórico de la categoría desde que la ANDI inició esta serie en 2015 (ANDI, 2026a). De este total, el 70,04 % correspondió a motocarros de carga (16.887 unidades) y el 29,96 % restante a motocarros de pasajeros (7.222 unidades) (ANDI, 2026a).

Un rasgo estructural relevante para el análisis de pluralidad de oferentes es que el parque de motocarros en Colombia supera las 150.000 unidades, de las cuales más del 90 % son ensambladas en el país por empresas de la industria nacional (ANDI, 2026a). Este segmento representa cerca del 0,8 % del parque automotor nacional de vehículos (ANDI, 2026a).

Tabla 2. Motocarros nuevos registrados en Colombia, 2021-2025

Año	Motocarros nuevos registrados	Variación anual	Carga (unidades)	Pasajeros (unidades)
2021	13.247	—	9.921	3.325
2022	15.579	+17,61 %	10.888	4.687
2023	15.292	-1,84 %	11.243	4.041
2024	16.104	+5,31 %	11.254	4.850
2025	24.370	+51,33 %	16.887	7.222

Fuente: ANDI – Cámara de la Industria de Motocicletas, Boletín Registro de Motocarros Nuevos en Colombia, informes 2024 y 2025, con base en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) (ANDI, 2025; ANDI, 2026a).

3.5.2. Importancia dentro de las actividades logísticas y de transporte de carga liviana

Según la ANDI (2026a), los motocarros cumplen un papel fundamental como solución de movilidad de última milla, especialmente en zonas rurales, municipios intermedios y áreas periféricas donde el transporte formal es limitado, constituyéndose en un bien de capital: cada unidad representa el sustento directo de una familia y el dinamismo de una

microempresa. Esta caracterización es consistente con los hallazgos de Confecámaras (2025a) sobre la estructura empresarial colombiana, en la que las microempresas y las personas naturales concentran la inmensa mayoría del tejido productivo del país.

3.5.3. Agentes que componen el sector

La cadena de valor del mercado de motocarros en Colombia está integrada por los siguientes agentes:

Fabricantes internacionales
Corresponden a fabricantes de origen asiático que diseñan las plataformas, motores y componentes de los motocarros y proveen los kits de partes (CKD – Completely Knocked Down) que son ensamblados en Colombia bajo el régimen especial administrado por el MinCIT (DIAN, 2021).

Importadores
Nacionalizan los kits CKD ante la DIAN y asumen el riesgo cambiario y logístico de la operación de comercio exterior. En el caso de los motocarros, buena parte de estas empresas son al mismo tiempo las ensambladoras nacionales.

Ensambladores nacionales
Colombia cuenta con una industria consolidada de ensamble de motocarros, amparada por el régimen especial de las partidas 98.01 y 98.02 del Decreto 1074 de 2015, que permite importar el material CKD (incluidos motocicletas, motonetas y motocarros desarmados) bajo un tratamiento arancelario liquidado por unidad ensamblada (DIAN, 2021). Este régimen explica que más del 90 % de los motocarros comercializados en el país sean de ensamble nacional (ANDI, 2026a). De acuerdo con el ranking de marcas de la ANDI (2026a), en 2025 Ceronte (25,73 %), AKT (23,81 %) y Bajaj (21,30 %) lideraron el mercado, seguidas de Vaisand, TVS, Kameyo y Ayco, lo que evidencia una estructura de oferta atomizada entre al menos siete competidores relevantes.

Distribuidores autorizados y concesionarios
Actúan como intermediarios entre las ensambladoras y el usuario final. La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) ejerce funciones de vigilancia sobre estos establecimientos en materia de protección al consumidor, incluida la verificación del trámite oportuno de peticiones, quejas y reclamos en concesionarios de vehículos y motocicletas (SIC, s.f.a).

Comercializadores
Puntos de venta minoristas que ofrecen el vehículo al usuario final, así como planes de financiación y trámites de matrícula ante el RUNT.

Empresas de repuestos y talleres autorizados
El ensamble local de más del 90 % del parque de motocarros ha favorecido el desarrollo de una industria auxiliar de autopartes y una red de talleres autorizados, reduciendo los costos de mantenimiento del ciclo de vida del vehículo.

Usuarios institucionales

Incluyen entidades públicas y privadas que adquieren motocarros para actividades logísticas propias. Según Confecámaras (2025a), en 2024 se crearon en Colombia 297.475 empresas, de las cuales el 72,3 % correspondió a personas naturales, segmento en el que se concentra buena parte de la demanda privada de motocarros como activo productivo. La UAESP se ubica en la categoría de comprador institucional en el marco de sus programas de acciones afirmativas para la población recicladora.

Entidades de financiación

El mercado cuenta con líneas de crédito de consumo y libranza. Según el Informe de Tipificación de la Banca Colombiana 2024 de Asobancaria, el saldo de la cartera de consumo alcanzó 189 billones a diciembre de 2024, con un incremento de 0,5 puntos porcentuales en la participación del segmento de crédito de vehículos dentro de dicha cartera frente a 2023 (Asobancaria, 2025).

3.5.4. Comportamiento del sector durante los últimos cuatro años (2023-2026)

3.5.4.1. Evolución del mercado de motocarros

Según el Boletín Registro de Motocarros Nuevos en Colombia 2025 de la ANDI (2026a), el registro de motocarros mostró un crecimiento acumulado de 220,11 % entre 2015 y 2025. Tras un descenso de 1,84 % en 2023 frente a 2022, el mercado retomó su expansión con un crecimiento de 5,31 % en 2024 y de 51,33 % en 2025, este último el mayor incremento anual registrado por la serie histórica de la ANDI. En el segmento de carga (el relevante para la presente adquisición) el crecimiento de 2025 frente a 2024 fue de 50,05 %, con un promedio mensual de 1.407 unidades registradas (ANDI, 2026a).

3.5.4.2. Recuperación posterior a la pandemia

De acuerdo con la ANDI (2025, 2026a), el mercado de motocarros completó su ciclo de recuperación pospandemia entre 2023 y 2025, período en el que la industria amplió su capacidad de ensamble local, lo que ha actuado como amortiguador frente a los choques de oferta externa que caracterizaron el bienio 2021-2022.

3.5.4.3. Comportamiento del sector automotor

Según el DANE (2026a), en el cuarto trimestre de 2025 el Producto Interno Bruto (PIB) en su serie original creció 2,3 % frente al mismo periodo de 2024, con un crecimiento acumulado para el año 2025 de 2,8 % respecto a 2024 (DANE, 2025b). En el primer trimestre de 2026 el PIB creció 2,2 % frente al mismo periodo de 2025 (DANE, 2026b). Dentro del enfoque de la producción, el rubro que agrupa comercio, reparación de vehículos automotores y de motocicletas, transporte y alojamiento se identifica en las cuentas nacionales trimestrales del DANE como uno de los componentes de mayor peso relativo de la actividad económica nacional (DANE, 2025a).

3.5.4.4. Inflación

Según Fedesarrollo (2025b), la inflación en Colombia se redujo de 9,28 % en 2023 a 5,20 % en 2024. De acuerdo con el Boletín Técnico del Índice de Precios al Consumidor (IPC) del DANE, la inflación anual cerró 2025 en 5,10 %, 0,10 puntos porcentuales por debajo del cierre de 2024 (DANE, 2026c). No obstante esta reducción, la inflación se ha mantenido persistentemente por encima de la meta de 3 % del Banco de la República. Según el informe más reciente de Prospectiva Económica de Fedesarrollo, en febrero de 2026 la inflación anual se ubicó en 5,29 %, acumulando 55 meses consecutivos por encima del rango meta, y se proyecta que cerraría 2026 en 6,23 %, con convergencia a la meta de 3 % solo hasta 2030 (Fedesarrollo, 2026a).

Tabla 3. Comportamiento de la inflación anual (IPC), 2023-2026

Periodo	Inflación anual (IPC)	Fuente oficial
2023 (cierre)	9,28 %	Fedesarrollo (2025b)
2024 (cierre)	5,20 %	Fedesarrollo (2025b)
2025 (cierre)	5,10 %	DANE (2026c)
Febrero 2026	5,29 %	Fedesarrollo (2026a)
2026 (proyectado, cierre)	6,23 %	Fedesarrollo (2026a)

El Índice de Precios del Productor (IPP), que aproxima el comportamiento de los costos de insumos industriales relevantes para el ensamble de vehículos, presentó en diciembre de 2025 una variación anual de -2,63 % (DANE, 2026d), lo que indica una moderación de las presiones de costos de producción a nivel de oferta interna e importada durante el cierre de dicho año.

3.5.4.5. Comportamiento del dólar (TRM)

Según Fedesarrollo (2025a), la TRM promedio de 2024 se ubicó en $4.074, mientras que para 2025 se proyectaba un rango entre $4.150 y $4.283, con una mediana de $4.222. De acuerdo con el reporte de expectativas económicas de Fedesarrollo (2026b), el dólar cerró enero de 2026 en $3.661, con una proyección hacia diciembre de 2026 de $3.800, cifra inferior a la observada en 2024 y 2025, lo que refleja una tendencia de apreciación relativa del peso colombiano. Según el Banco de la República, la TRM vigente se ubicó en $3.305,38 el 10 de julio de 2026 (Banco de la República, 2026a), confirmando la continuidad de esta tendencia de apreciación.

Tabla 4. Comportamiento de la Tasa Representativa del Mercado (TRM), 2024-2026

Periodo	TRM (/USD)	Fuente oficial

2024 (promedio)	$4.074	Fedesarrollo (2025a)
2025 (proyección, mediana)	$4.222	Fedesarrollo (2025a)
Enero 2026 (cierre)	$3.661	Fedesarrollo (2026b)
Diciembre 2026 (proyección)	$3.800	Fedesarrollo (2026b)
10 de julio de 2026 (vigente)	$3.305,38	Banco de la República (2026a)

La volatilidad cambiaria incide de manera directa en el costo en pesos de los kits CKD importados por las ensambladoras nacionales, dado que estos insumos se cotizan en dólares. La tendencia de apreciación del peso observada entre 2024 y mediados de 2026 representa un alivio relativo de costos para el ensamble nacional de motocarros frente a los niveles de TRM superiores a $4.000 registrados en años anteriores.

3.5.4.6. Tasas de interés

Según el Banco de la República, la tasa de interés de política monetaria alcanzó 13,25 % en octubre de 2023, en el marco del ciclo de contracción monetaria orientado a controlar la inflación pospandemia (Banco de la República, 2023). A partir de allí, y según el Informe de Política Monetaria de enero de 2025, la entidad inició un ciclo de recortes graduales asociado a la desaceleración de la inflación de 9,3 % en 2023 a 5,2 % en 2024 (Banco de la República, 2025a). Posteriormente, ante el repunte de las expectativas de inflación, la Junta Directiva incrementó la tasa en 100 puntos básicos en enero de 2026 y en 75 puntos básicos adicionales el 30 de junio de 2026, ubicándola en 12,0 % vigente desde el 1 de julio de 2026 (Banco de la República, 2026b, 2026c).

Tabla 5. Comportamiento de la tasa de interés de política monetaria del Banco de la República

Fecha	Tasa de política monetaria	Fuente oficial
Octubre de 2023	13,25 %	Banco de la República (2023)
2024-2025 (ciclo de recortes)	Descenso gradual	Banco de la República (2025a)
Enero de 2026	10,25 % (+100 pbs)	Banco de la República (2026b)
30 de junio de 2026	12,0 % (+75 pbs)	Banco de la República (2026c)

El costo del crédito incide sobre la demanda privada de motocarros financiados mediante crédito de consumo, cuya participación en la cartera total según Asobancaria (2025) ha

venido en aumento. No obstante, esta dinámica no afecta la capacidad de abastecimiento del mercado para atender una demanda institucional como la de la UAESP, la cual se satisface mediante pago directo.

3.5.5. Costos logísticos y disponibilidad de inventarios

La consolidación del ensamble nacional de motocarros (superior al 90 % de la oferta, según la ANDI (2026a)) reduce la exposición del mercado colombiano a los choques de la cadena logística internacional, en la medida en que solo los componentes CKD, y no el vehículo terminado, dependen de la importación marítima.

3.5.6. Comportamiento de la demanda

La demanda de motocarros ha estado impulsada por el crecimiento del trabajo por cuenta propia y de la microempresa. Según Confecámaras (2025b), en el primer semestre de 2025 la creación de empresas por personas naturales aumentó 2,5 % frente al mismo periodo de 2024, alcanzando 129.048 unidades, lo que es consistente con el fortalecimiento de la demanda de activos productivos de bajo costo operativo como los motocarros. Geográficamente, según la ANDI (2026a), Antioquia (16,86 %), Guaviare (8,21 %) y Cesar (6,60 %) concentraron el 31,66 % del mercado nacional de motocarros en 2025, evidenciando una demanda diversificada que trasciende las grandes capitales.

3.5.6.1. Comportamiento del gasto público y su incidencia en la demanda institucional

Desde el enfoque del gasto, el Producto Interno Bruto del primer trimestre de 2026 estuvo impulsado principalmente por el gasto de consumo final, con un crecimiento anual de 3,4 % en su serie original, dentro del cual el gasto de consumo final del gobierno general creció 7,8 %, muy por encima del crecimiento de 2,7 % registrado por el gasto de consumo final individual de los hogares (DANE, 2026e). Este comportamiento expansivo del gasto público resulta directamente pertinente para el presente Análisis del Sector, en la medida en que el proceso de contratación adelantado por la UAESP constituye, en sí mismo, una manifestación de demanda pública institucional dentro de dicha dinámica agregada. La expansión del gasto de consumo final del gobierno general brinda la sostenibilidad fiscal de proyectos de acciones afirmativas como el que sustenta la adquisición de motocarros para las organizaciones de recicladores inscritas en el RUOR, sin que ello implique un juicio sobre la disponibilidad presupuestal específica del proyecto, la cual se acredita en el estudio de mercado y en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal correspondiente.

3.5.6.2. Incremento del SMMLV 2026 y su incidencia en la estructura de costos de mano de obra del proveedor

Mediante el Decreto 1469 de 2025, ratificado en sus mismos valores por el Decreto 0159 del 19 de febrero de 2026 tras el trámite surtido ante el Consejo de Estado, el Gobierno Nacional fijó el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para 2026 en $1.750.905,

lo que representa un incremento nominal de 23,0 % frente al SMMLV 2025 ($1.423.500). El auxilio de transporte 2026 se fijó en $249.095, para un ingreso mensual de referencia de $2.000.000 (Decretos 1469 y 1470 de 2025; Decreto 0159 de 2026).

Este incremento tiene incidencia directa sobre la estructura de costos de mano de obra de los proveedores del sector, tanto en el eslabón de ensamble nacional como en la red de talleres autorizados de servicio posventa que la ficha técnica exige acreditar. El costo real empresa por trabajador remunerado con un SMMLV no se limita al salario nominal, sino que incorpora las prestaciones sociales, aportes parafiscales y aportes a la seguridad social a cargo del empleador, cuyo efecto agregado se estima, para efectos de este análisis, en un factor prestacional aproximado de 1,437 sobre el salario base, resultando en un costo real empresa estimado de $2.516.250 COP mensuales por trabajador remunerado con un SMMLV, cifra que la entidad debe tomar como referencia estimativa y no como dato verificado en la contabilidad de los oferentes.

Matemáticamente, el efecto del incremento del 23,0 % del SMMLV sobre el costo unitario de mano de obra de un proveedor puede expresarse como:

$\Delta CML = (SMMLV2026 - SMMLV2025) / SMMLV2025 = (\$1.750.905 - \$1.423.500) / \$1.423.500 = 23,0\ \%$

Para una unidad productiva cuya mano de obra directa represente una proporción α de su costo total de producción, el efecto sobre el costo total (ΔCT) se estima mediante $\Delta CT \approx \alpha \times \Delta CML$. A título ilustrativo y sin que ello sustituya la información real de costos que deben aportar los oferentes en su cotización, si la mano de obra directa representa entre el 15 % y el 25 % del costo de ensamble y alistamiento de un motocarro (rango razonable para procesos de ensamble semi-industrializado con alto componente de partes importadas tipo CKD), el incremento del 23,0 % del SMMLV se traduciría en un incremento estimado de entre 3,5 % y 5,8 % sobre el costo total de producción, antes de considerar economías de escala, productividad marginal y demás variables de gestión propias de cada oferente.

Matriz 1. Capital de Trabajo Demandado (CTd) en salarios mínimos

Con el fin de dimensionar el capital de trabajo que la estructura de costos de mano de obra exige al proveedor durante el ciclo de fabricación, alistamiento y entrega de la flota, se construye la siguiente matriz de Capital de Trabajo Demandado (CTd), expresada en múltiplos del SMMLV 2026 ($1.750.905) y en su equivalente en costo real empresa ($2.516.250 COP por trabajador-mes). El CTd se calcula como $CTd = N \times f \times CTr$, donde N es el número de trabajadores directos vinculados al proceso, f es la fracción del mes-hombre requerida por unidad producida y CTr es el costo real empresa mensual por trabajador. Los valores se presentan a manera de ejercicio de sensibilidad para distintos tamaños de cuadrilla de producción, sin perjuicio de que la información definitiva de costos de personal deba ser acreditada por cada oferente en su oferta económica.

Cuadrilla (N trabajadores)	Ciclo de producción (mes-hombre/unidad, f)	CTd mensual (SMMLV)	CTd mensual (COP, costo real empresa)
5	1,00	7,2	$12.581.250
10	0,90	12,9	$22.646.250
15	0,75	16,2	$28.307.812
20	0,60	17,2	$30.195.000
30	0,35	15,1	$26.420.625

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en el SMMLV 2026 fijado mediante los Decretos 1469 y 1470 de 2025 y el Decreto 0159 de 2026.

Nota: N corresponde al número de trabajadores directos asignados al proceso de ensamble, alistamiento mecánico y adecuación de accesorios; f corresponde a la fracción de mes-hombre requerida por unidad producida bajo un supuesto de mejora de productividad al escalar la cuadrilla; CTr corresponde al costo real empresa mensual por trabajador remunerado con un SMMLV ($2.516.250 COP), estimado con un factor prestacional de 1,437 sobre el SMMLV 2026 ($1.750.905). Los escenarios de la tabla son ilustrativos y buscan evidenciar que, a mayor escala de producción, el CTd por unidad tiende a reducirse por efecto de economías de escala en la asignación de la fuerza de trabajo, sin que esto sustituya la obligación de cada oferente de acreditar su propia estructura de costos de personal en la oferta económica presentada dentro del proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa.

En síntesis, el incremento del 23,0 % del SMMLV 2026 constituye una variable de costo relevante que la entidad debe ponderar al evaluar la razonabilidad de los precios cotizados por los oferentes, sin que dicho incremento comprometa, por sí solo, la pluralidad de oferentes identificada en el numeral 1.2 del presente Contexto Económico, en la medida en que el efecto proporcional sobre el costo total de producción es acotado (entre 3,5 % y 5,8 % en el escenario ilustrativo desarrollado) y resulta parcialmente compensado por la moderación de costos de insumos industriales reflejada en el IPP (-2,63 % anual a diciembre de 2025) y por la mayor disponibilidad de capacidad instalada en metalmecánica derivada de la contracción del sector construcción, analizada en el numeral 3.10.

3.5.7. Perspectivas de crecimiento

Las perspectivas del mercado de motocarros son favorables en el mediano plazo, sustentadas en los siguientes factores:

- Crecimiento de la logística urbana: la expansión de la microempresa y el trabajo por cuenta propia, documentada por Confecámaras (2025a, 2025b), continúa impulsando la demanda de vehículos de carga liviana.

- Consolidación del ensamble nacional: según la ANDI (2026a), de mantenerse el ritmo de crecimiento de doble dígito, los motocarros podrían representar cerca del 10 % de los nuevos vehículos de trabajo que ingresen al mercado colombiano en 2026.
- Programas públicos de sustitución de VTH: la política de acciones afirmativas de la UAESP para la población recicladora (UAESP, 2022a, 2022b) constituye un nicho de demanda institucional recurrente.
- Entorno macroeconómico: el DNP (2026) reporta que los analistas encuestados proyectan un crecimiento del PIB de 2,8 % para 2026, mientras Fedesarrollo (2026c) estima un escenario central de 2,6 % (rango 2,3 %-2,7 %), impulsado principalmente por el consumo de los hogares.

En el frente de riesgos regulatorios, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo publicó en 2025 un proyecto de decreto que propone incrementar el arancel de importación de motocicletas de combustión (partida 87.11) hasta 35 % para productos originarios de países sin Tratado de Libre Comercio con Colombia (MinCIT, 2025). El propio proyecto normativo precisa que la medida no afecta el régimen especial de ensamble de las partidas 98.01 y 98.02 (MinCIT, 2025; DIAN, 2021), por lo que su impacto sobre la oferta de motocarros ensamblados localmente.

3.5.8. Mipymes en Colombia

Para la vigencia 2026, Colombia Compra Eficiente estableció que el umbral de USD 125.000 aplicable a las convocatorias limitadas a Mipymes corresponde a **$511.708.497**. Conforme al artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, la limitación exige que el valor del proceso sea estrictamente inferior a este monto y que se reciban solicitudes de por lo menos dos Mipymes colombianas, con mínimo un año de existencia, dentro del plazo reglamentario. Dado que el presupuesto de referencia para la adquisición de motocarros, supera el umbral en $588.291.503 y equivale a 1,9, veces su valor; por consiguiente, el proceso no es susceptible de limitarse exclusivamente a Mipymes.

3.6. Perspectiva técnica

La configuración técnica debe responder a carga útil, volumen, topografía, maniobrabilidad, seguridad, disponibilidad de repuestos, servicio postventa, emisiones y capacidad real de los beneficiarios para operar y sostener el activo. Las especificaciones deben expresarse como mínimos funcionales verificables según la ficha técnica del proceso. Por lo tanto, el presente apartado describe las características mínimas de los vehículos. Es importante señalar que la información y las matrices aquí presentadas constituyen una síntesis para el análisis del sector; el detalle integral de cada componente se debe remitir al documento anexo denominado "Ficha Técnica”

Ilustración 1. Imagen de Referencia.



Matriz 2. Motor y Transmisión

Característica	Especificación mínima exigible
Tipo de motor	4 tiempos
Cilindraje	≥ 197 cc
Potencia máxima	≥ 12.0 HP
Torque máximo	≥ 13.5 Nm
Sistema de alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Aire forzado o por aceite
Transmisión	Mecánica, mínimo 5 velocidades + reversa
Función booster / doble reducción	Requerida
Arranque	Eléctrico y pedal (dual)

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 3. Capacidad de Carga y Platón

Característica	Especificación mínima exigible
Capacidad de carga útil	≥ 450 kg

Característica	Especificación mínima exigible
Capacidad volumétrica del platón	≥ 1.5 m³
Platón / volcó	Se aceptan configuraciones de platón con puertas abatibles, tipo volcó con puertas abatibles o carrocería con estacas (original de fábrica o autorizada)
Material del platón	Lámina metálica reforzada, antideslizante

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 4. Frenos, Suspensión, Llantas y Seguridad Operacional

Característica	Especificación mínima exigible
Sistema de frenos	Delantero y trasero (se acepta disco, tambor, banda hidráulica o equivalente certificado)
Freno de parqueo y emergencia	Requeridos (pueden estar integrados)
Suspensión delantera	Telescópica hidráulica, resortes reforzados o equivalente para carga urbana
Suspensión trasera	Ballestas, muelles reforzados, suspensión independiente reforzada o equivalente
Llantas	Mínimo rin 12 o equivalente funcional, aptas para carga urbana
Velocidad máxima	Entre 30 km/h y 40 km/h (o la permitida vial)
Estabilidad y Dirección	Sistema estable (volante o manubrio) y certificación de estabilidad con carga en vía urbana

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 5. Sistema de Seguimiento GPS

Característica	Especificación mínima exigible
Software, hardware y plataforma de GPS	Sistema de seguimiento con instalación de GPS por cada motocarro, con plataforma activa por un periodo mínimo de doce (12) meses
Ubicación en tiempo real	Requerida
Historial de recorridos	Requerido
Control de kilometraje	Requerido
Alertas por desconexión o manipulación	Requeridas

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 6. Equipamiento, Seguridad, Confort y Emisiones

Característica	Especificación mínima exigible
Tablero de instrumentos	Digital (velocidad, RPM, combustible, cambios, luces de advertencia)
Iluminación y Señales	Sistema LED (delantera y trasera), bocina/pito eléctrico e indicador de reversa
Sistema de alarma	Requerido
Asiento	Ergonómico, apto para jornada operativa
Accesorios de carrocería	Espejos retrovisores laterales, guardabarros (delantero/traseros) y cinta/elementos reflectivos
Encendido	Con llave y/o control remoto
Chasis	Estructura metálica reforzada resistente a sobrecargas
Emisiones contaminantes	Estándar Euro 3 o superior

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 7. Elementos de Seguridad y Accesorios de Entrega

Categoría	Elementos exigidos
Accesorios básicos de entrega	Dos (2) llaves, manual de usuario, manual/documento de garantía, kit básico de herramientas, llanta de repuesto (si aplica por diseño) y soportes operativos
Protección del conductor	Un (1) casco certificado y un (1) chaleco reflectivo
Elementos de emergencia	Un (1) extintor con normativa vigente y elementos básicos de señalización/seguridad vial

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

Matriz 8. Alistamiento y Entrega Técnica

Característica	Especificación mínima exigible
Lógistica de entrega	Transporte, alistamiento y entrega en el lugar definido por la UAESP en Bogotá D.C., con acompañamiento técnico y registro fotográfico
Prueba de funcionamiento	Requerida
Verificación de número de chasis y motor	Requerida
Verificación de placa y documentación	Requerida
Inventario de accesorios	Requerido
Registro fotográfico	Requerido
Acta de entrega	Requerida

Constancia de funcionamiento del GPS y su plataforma	Requerida
Verificación de pólizas y seguros	Requerida
Firma del contratista, supervisor y responsable designado por la entidad	Requerida

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en la ficha técnica del proceso.

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

El mercado objeto de contratación se encuentra codificado bajo los siguientes códigos del clasificador de Naciones Unidas (UNSPSC):

Tabla 7. Códigos UNSPSC aplicables al objeto contractual

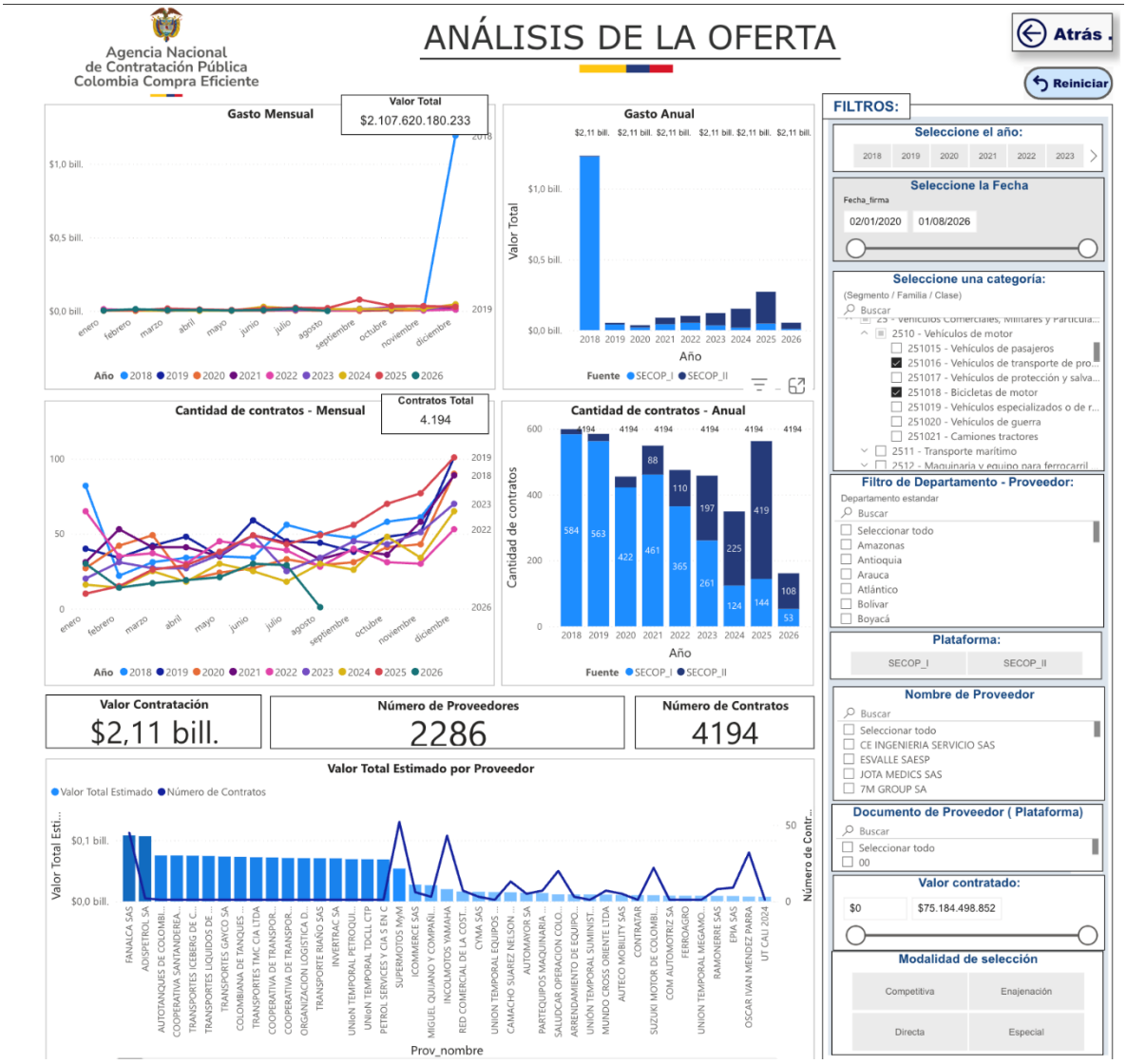
CLASIFICACIÓN UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
25101600	(25) Vehículos comerciales, militares y particulares, accesorios y componentes	(2510) Vehículo de motor	(251016) Vehículo Vehículos de transporte de productos y materiales	25101600 vehículos de transporte de productos y materiales
25101800	(25) Vehículos comerciales, militares y particulares, accesorios y componentes	(2510) Vehículo de motor	(251018) Vehículo de motor	25101800 vehículo de motor

Fuente: Elaboración propia con base en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC).

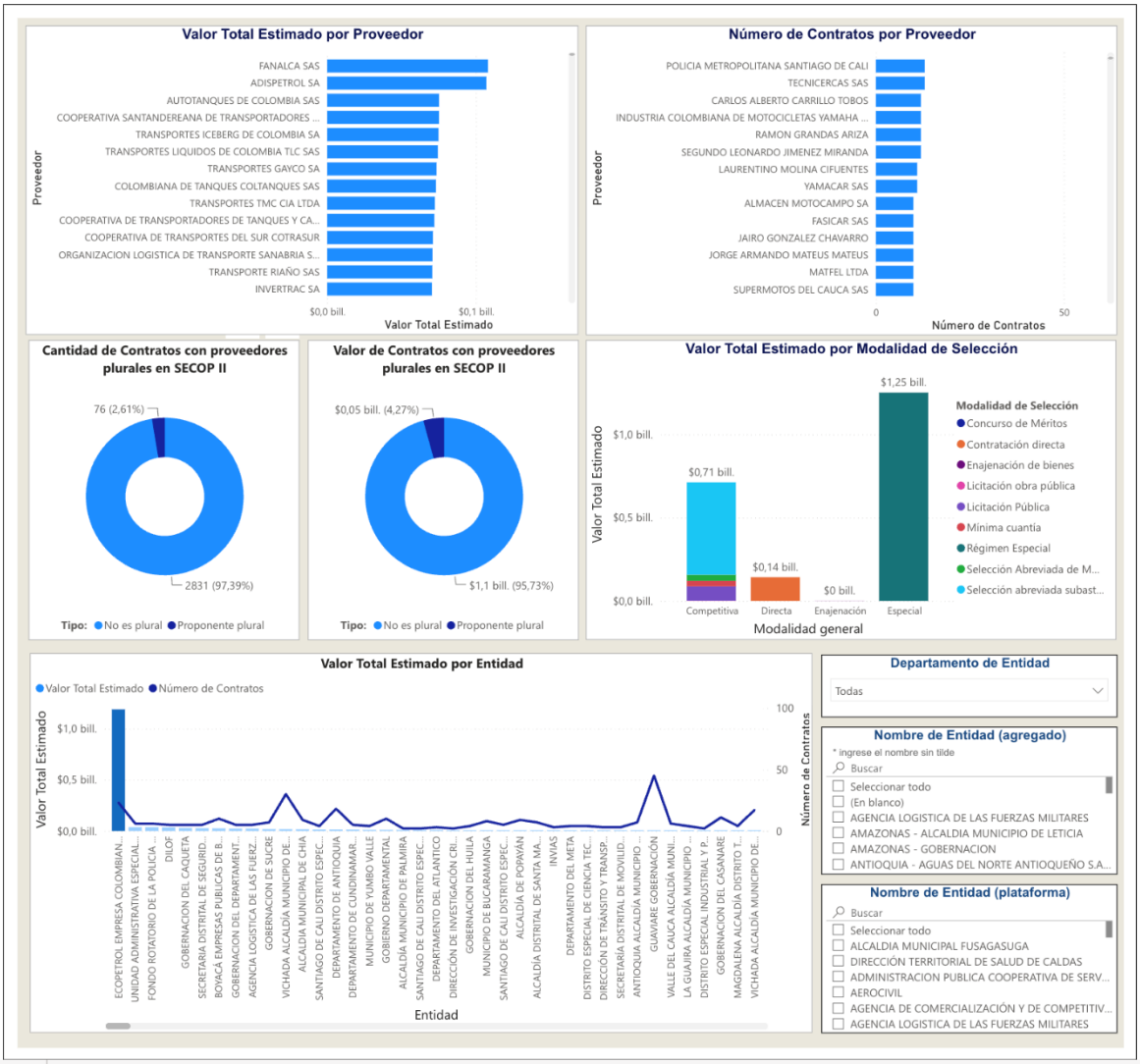
De acuerdo con la guía para la elaboración de estudios de sector de Colombia Compra Eficiente, el estudio de la oferta debe responder al interrogante ¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios? Es por ello que, la entidad procedió a realizar una investigación para entender la dinámica del mercado en lo relacionado con la cadena de producción, distribución o suministro del bien o servicio correspondiente al objeto contractual del presente proceso.

Por lo anterior la entidad procedió a realizar en primera instancia la consulta por la herramienta de Colombia Compra Eficiente, la cual arrojó la siguiente información:

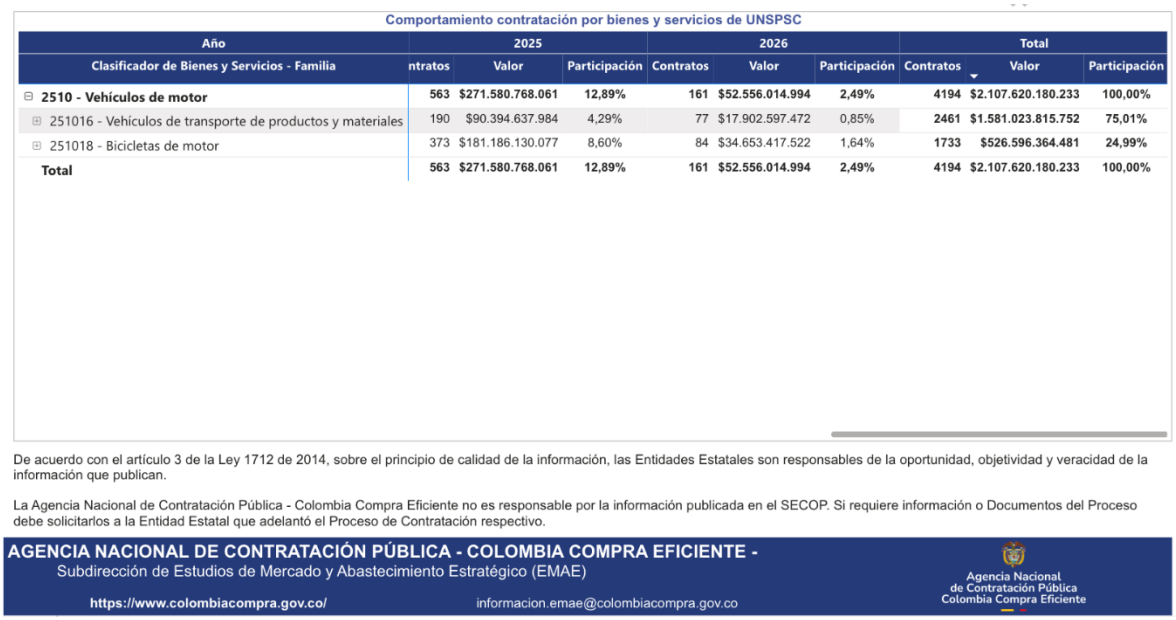
Gráfica 13. Panel de análisis de la oferta – Herramienta de visualización de compra pública (1/3)



Gráfica 14. Panel de análisis de la oferta – Herramienta de visualización de compra pública (2/3)


Valor Total Estimado por Proveedor
FANALCA SAS
ADISPETROL SA
AUTOTANQUES DE COLOMBIA SAS
COOPERATIVA SANTANDEREANA DE TRANSPORTADORES ...
TRANSPORTES ICEBERG DE COLOMBIA SA
TRANSPORTES LIQUIDOS DE COLOMBIA TLC SAS
TRANSPORTES GAYCO SA
COLOMBIANA DE TANQUES COLTANQUES SAS
TRANSPORTES TMC CIA LTDA
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE TANQUES Y CA...
COOPERATIVA DE TRANSPORTES DEL SUR COTRASUR
ORGANIZACION LOGISTICA DE TRANSPORTE SANABRIA S...
TRANSPORTE RIAÑO SAS
INVERTRAC SA
Proveedor
$0,0 bill.
$0,1 bill.
Valor Total Estimado
Número de Contratos por Proveedor
POLICIA METROPOLITANA SANTIAGO DE CALI
TECNICERCAS SAS
CARLOS ALBERTO CARRILLO TOBOS
INDUSTRIA COLOMBIANA DE MOTOCICLETAS YAMAHA ...
RAMON GRANDAS ARIZA
SEGUNDO LEONARDO JIMENEZ MIRANDA
LAURENTINO MOLINA CIFUENTES
YAMACAR SAS
ALMACEN MOTOCAMPO SA
FASICAR SAS
JAIRO GONZALEZ CHAVARRO
JORGE ARMANDO MATEUS MATEUS
MATFEL LTDA
SUPERMOTOS DEL CAUCA SAS
Proveedor
0
50
Número de Contratos
Cantidad de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
76 (2,61%)
2831 (97,39%)
Tipo: No es plural Proponente plural
Valor de Contratos con proveedores plurales en SECOP II
$0,05 bill. (4,27%)
$1,1 bill. (95,73%)
Tipo: No es plural Proponente plural
Valor Total Estimado por Modalidad de Selección
$1,25 bill.
$1,0 bill.
$0,5 bill.
$0,0 bill.
Valor Total Estimado
$0,71 bill.
$0,14 bill.
$0 bill.
Competitiva
Directa
Enajenación
Especial
Modalidad general
Modalidad de Selección
Concurso de Méritos
Contratación directa
Enajenación de bienes
Licitación obra pública
Licitación Pública
Mínima cuantía
Régimen Especial
Selección Abreviada de M...
Selección abreviada subast...
Valor Total Estimado por Entidad
Valor Total Estimado
Número de Contratos
$1,0 bill.
$0,5 bill.
$0,0 bill.
100
50
0
Entidad
Departamento de Entidad
Todas
Nombre de Entidad (agregado)
* ingrese el nombre sin tilde
Buscar
Seleccionar todo
(En blanco)
AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES
AMAZONAS - ALCALDIA MUNICIPIO DE LETICIA
AMAZONAS - GOBERNACION
ANTIOQUIA - AGUAS DEL NORTE ANTIOQUEÑO S.A...
Nombre de Entidad (plataforma)
Buscar
Seleccionar todo
ALCALDIA MUNICIPAL FUSAGASUGA
DIRECCIÓN TERRITORIAL DE SALUD DE CALDAS
ADMINISTRACION PUBLICA COOPERATIVA DE SERV...
AEROCIVIL
AGENCIA DE COMERCIALIZACIÓN Y DE COMPETITIV...
AGENCIA LOGISTICA DE LAS FUERZAS MILITARES

Gráfica 15. Panel de análisis de la oferta – Herramienta de visualización de compra pública (3/3)



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2025			2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	ntratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
2510 - Vehículos de motor	563	$271.580.768.061	12,89%	161	$52.556.014.994	2,49%	4194	$2.107.620.180.233	100,00%
251016 - Vehículos de transporte de productos y materiales	190	$90.394.637.984	4,29%	77	$17.902.597.472	0,85%	2461	$1.581.023.815.752	75,01%
251018 - Bicicletas de motor	373	$181.186.130.077	8,60%	84	$34.653.417.522	1,64%	1733	$526.596.364.481	24,99%
Total	563	$271.580.768.061	12,89%	161	$52.556.014.994	2,49%	4194	$2.107.620.180.233	100,00%

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)
https://www.colombiacompra.gov.co/ informacion.emae@colombiacompra.gov.co
Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente

Fuente: Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente. (s.f.). *Herramienta de visualización para el análisis de la demanda y de la oferta*. Recuperado el 14 de agosto de 2026, de https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

El análisis del comportamiento del mercado evidencia una oferta consolidada y dinámica para la adquisición de los vehículos asociados a este proyecto. Históricamente, el segmento de vehículos de motor ha movilizado una contratación superior a los $2,1 billones a través de 4.194 contratos, soportada por una amplia base de 2.286 proveedores a nivel nacional. La transacción comercial recae principalmente en dos clasificaciones: los vehículos de transporte de productos y materiales (código UNSPSC 251016), que concentran el 75,01% del valor histórico con más de $1,58 billones, y las bicicletas de motor (código UNSPSC 251018), que representan el 24,99% restante de las adjudicaciones financieras.

En cuanto a la estructura de participación y los mecanismos de compra implementados por las entidades estatales, el sector demuestra una fuerte inclinación hacia la ejecución independiente y el uso de modalidades transaccionales específicas:

- El 97,39% de los contratos registrados en SECOP II han sido adjudicados a proponentes individuales (no plurales), quienes acaparan el 95,73% del valor total del mercado, dejando una participación marginal a los consorcios o uniones temporales.
- Actores corporativos como FANALCA SAS, ADISPETROL SA y AUTOTANQUES DE COLOMBIA SAS encabezan el mercado como los proveedores con mayor valor total estimado adjudicado.
- La modalidad de Régimen Especial se posiciona como el principal mecanismo de contratación, agrupando más de $1,25 billones, seguida por los procesos de modalidad Competitiva que suman aproximadamente $0,71 billones.
-

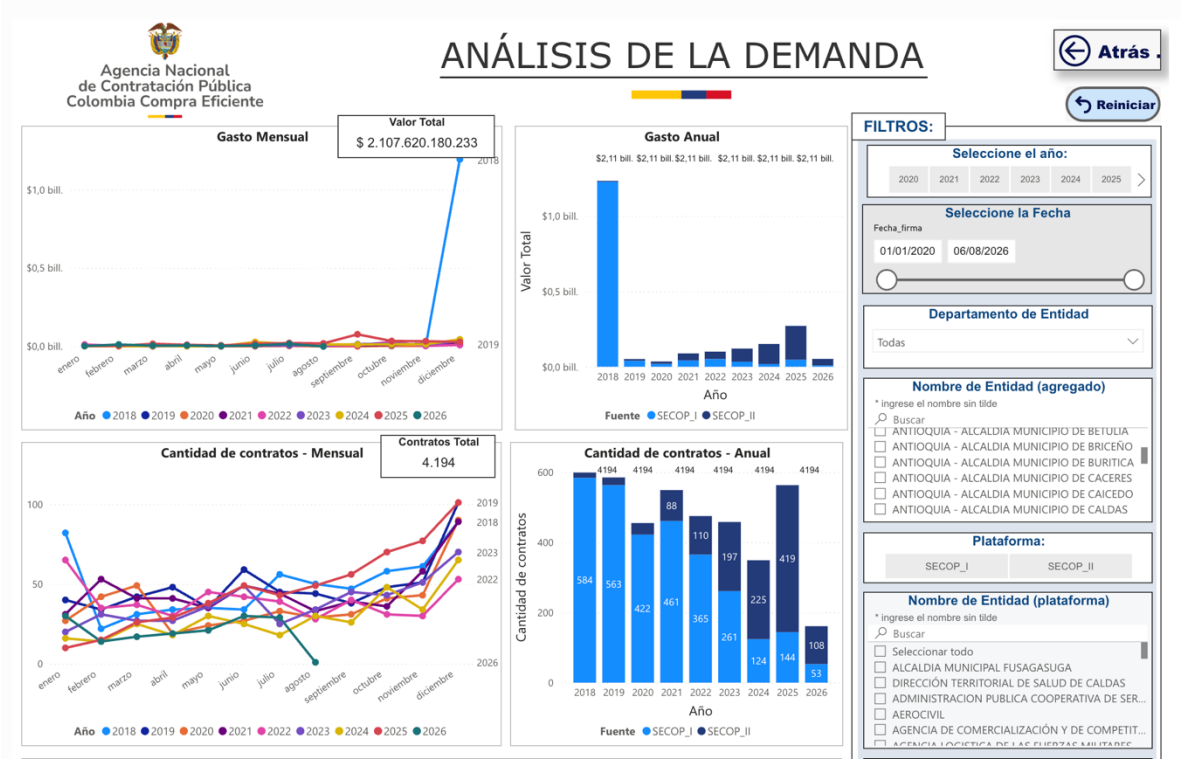
En conclusión, el análisis de la oferta para el proceso de compra de motocarros refleja un sector maduro, competitivo y con un alto índice de pluralidad de oferentes, lo que garantiza a la entidad condiciones altamente favorables para la ejecución del proyecto. La marcada tendencia hacia la contratación de proponentes individuales demuestra que las empresas del sector cuentan con la capacidad técnica, logística y financiera para asumir de forma autónoma obligaciones de esta magnitud. Este ecosistema robusto asegura que la UAESP contará con la concurrencia necesaria para seleccionar una oferta que cumpla integralmente con las especificaciones técnicas y operativas requeridas.

5. ESTUDIO DE LA DEMANDA Y ANTECEDENTES

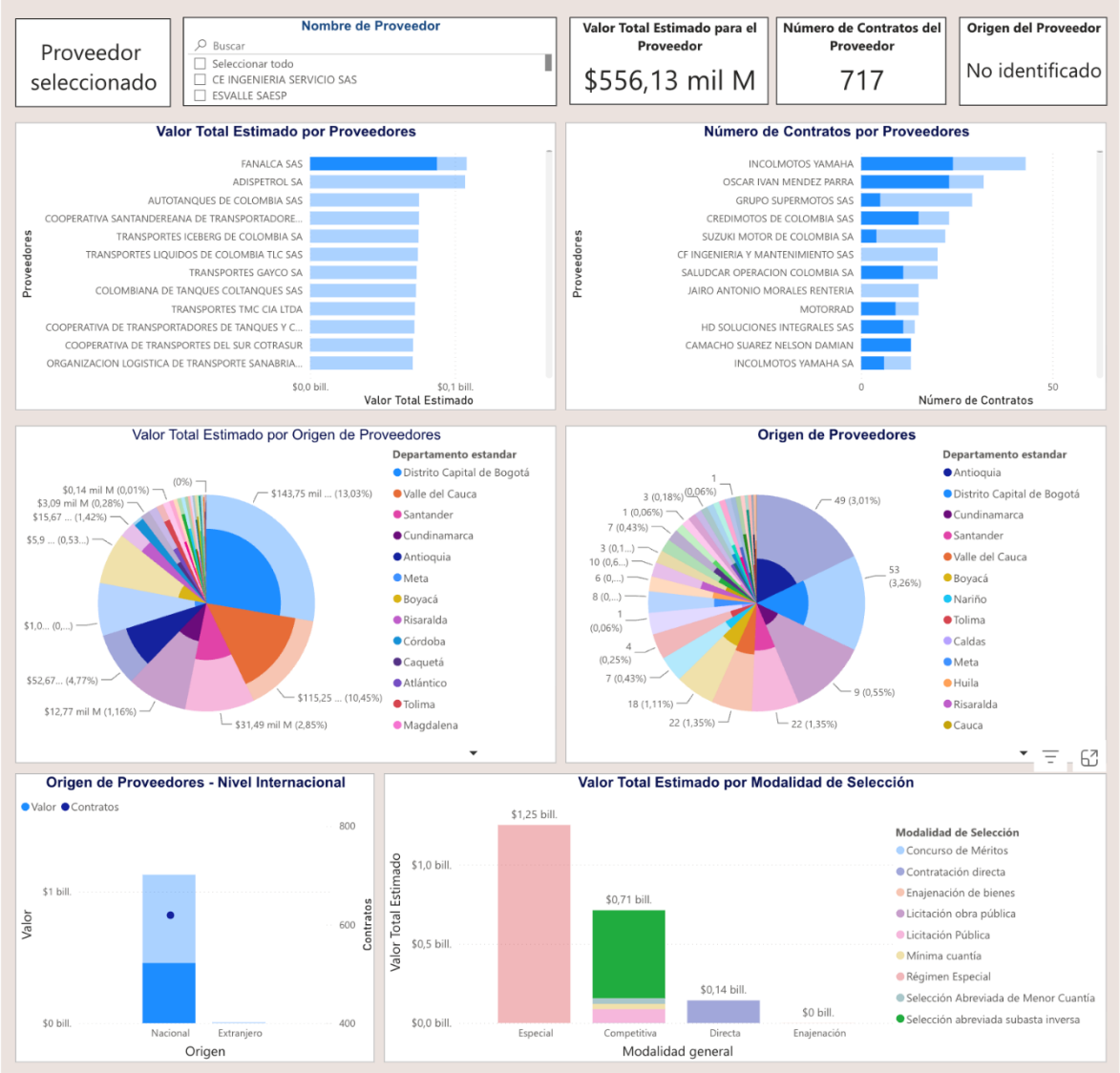
Este apartado permite entender los antecedentes de otras entidades instituciones públicas y mixtas, de orden, nacional, departamental y municipal en sus análisis del sector, estudios previos, estudios de mercado, matrices de riesgos y documentos contractuales, que permiten identificar prácticas de compra generales y demanda de este tipo de bienes y servicios

5.1. Análisis de la demanda

Gráfica 16. Panel de análisis de la demanda – Herramienta de visualización de compra pública (1/2)



Gráfica 17. Panel de análisis de la demanda – Herramienta de visualización de compra pública (2/2)



Fuente: Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente. (s.f.). *Herramienta de visualización para el análisis de la demanda y de la oferta*. Recuperado el 14 de agosto de 2026, de https://www.colombiacompra.gov.co/analisis-de-datos-de-compra-publica/visualizaciones-compra-publica/herramienta-de-visualizacion-para-el-analisis-de-la-demanda-y-de-la-oferta

El análisis de la demanda histórica para las categorías evaluadas revela un comportamiento transaccional robusto y constante por parte de las entidades estatales, las cuales han acumulado un gasto total de $2.107.620.180.233 consolidado a través de 4.194 contratos. La evolución anual de esta contratación evidencia una transición tecnológica paulatina y exitosa hacia el SECOP II; mientras que entre 2018 y 2019 la plataforma SECOP I albergaba la casi totalidad de los procesos, a partir del año 2022 y con mayor fuerza durante 2024, la demanda institucional se canalizó predominantemente mediante SECOP II. Financieramente, el mayor peso de esta demanda recae sobre los procesos adelantados bajo la modalidad de Régimen Especial, que concentran un valor estimado superior a $1,25

billones, seguidos por la modalidad Competitiva con un volumen transaccional de $0,71 billones.

En cuanto a la distribución territorial y la dinámica de adjudicación, la demanda de las entidades es cubierta de manera casi exclusiva por proveedores de origen nacional, con una participación nula o marginal del mercado extranjero. Al detallar las particularidades de este consumo institucional, se destacan los siguientes patrones:

- Concentración Territorial: El Distrito Capital de Bogotá es el principal epicentro de origen de los proveedores contratados, concentrando el 13,03% del valor total estimado con $143,75 mil millones. Le siguen en importancia el Valle del Cauca (10,45% con $115,25 mil millones) y Santander (4,77% con $52,67 mil millones).
- Líderes por Valor Adjudicado: Las entidades públicas han enfocado sus mayores recursos en un grupo específico de corporaciones, posicionando a Fanalca SAS, Adispetrol SA y Autotanques de Colombia SAS como los proveedores con mayor valor total estimado acumulado.
- Líderes por Volumen Contractual: Al evaluar la recurrencia o cantidad de contratos, Incolmotos Yamaha, Oscar Iván Méndez Parra y Grupo Supermotos SAS se destacan como los actores que mayor número de adjudicaciones atienden frente a la demanda estatal.

En conclusión, el comportamiento de la demanda demuestra que las entidades estatales mantienen una necesidad bien estructurada y altamente financiada para la compra de vehículos, apoyada en una cadena de suministro estrictamente nacional y fuertemente arraigada en el Distrito Capital. Para la adquisición de motocarros por parte de la UAESP, esto representa un escenario inmejorable: al estar la entidad ubicada en el principal foco geográfico de proveedores adjudicatarios, se tiene garantizado el acceso directo a un mercado maduro, con altos niveles de experiencia en contratación pública (particularmente en modalidades competitivas y especiales) y con la suficiencia técnica para responder eficazmente al volumen del proyecto.

5.2. Adquisiciones previas de la entidad

La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP), no ha realizado procesos de contratación similar o igual a la modalidad, valores y especificaciones según el objeto del presente proceso, para satisfacer la necesidad en relación a este proyecto durante los últimos 5 años.

5.3. ¿Cómo adquieren las entidades estatales este bien, obra o servicio?

Tabla 12. Antecedentes de adquisición de motocarros y motocarros por entidades públicas

Referencia	Vigencia	Entidad Contratante	Tipo de Proceso	Objeto	Valor
Crc-sa-0009-2026	2026	Corporación Autónoma Regional del Cauca	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de dos (2) motocarros destinados al fortalecimiento de la capacidad operativa para la gestión integral de los residuos sólidos aprovechables. ..	$82.194.000
Mp-sd-si-001-2026	2026	Alcaldía de Popayán	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de vehículos automotores tipo motocarro por medio del fondo de reciclaje en el marco del proyecto fortalecimiento en la actualización...	$192.573.840
Sa-si-022-2025	2025	Municipio de Tenjo	Selección abreviada subasta inversa	Compra de motocarros para las asociaciones de reciclaje presentes en el municipio de Tenjo...	$83.390.719
Sa-si-011-2025	2025	Gobernación de Bolívar	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de vehículos automotores tipo motocarros para el fortalecimiento de la operatividad de la movilidad del departamento.. .	$153.356.881

Emset-dsp-009-2026	2026	Empresa Municipal de Servicios Públicos de Tauramena S.A. E.S.P.	Contratación régimen especial	Adquisición de un vehículo tipo camión doble cabina nhr con carrocería de estacas, motocarro tipo volqueta y motocicleta 125cm3...	$290.069.997
Spim-cp-005-2026	2026	Alcaldía de Villa Garzón	Contratación directa	Contrato de compraventa para la adquisición de vehículos tipo motocarro para fortalecimiento de la recolección de material reciclable en el municipio de villa garzón...	$152.787.000
Mc-byc-cias-0037-2025	2025	SENA Puerto Boyacá	Mínima cuantía	COMPRA EQUIPOS AMBIENTE MOTOCICLETAS Y MOTOCARROS para la dotación de ambiente de formación de motocicletas y motocarros del centro de la innovación...	$118.082.077
Sip-svna-sdsm-377-2025	2025	Municipio de Saravena	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de motocarros para promover e implementar alternativas de sustitución a los conductores de vehículos de tracción animal en el municipio de Saravena...	$369.990.000

Sasi-dtca-003-2025	2025	Subcuenta del Sistema de Parques Nacionales Naturales del Fondo Nacional Ambiental (FONAM) - DTCA	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición a todo costo de cuatro (4) motocarros matriculados, para la puesta en marcha de una alternativa productiva...	$266.697.867
Fdt-transformandogarzonhuila-s-150-2025	2025	Financiera de Desarrollo Territorial S.A.	Contratación régimen especial	Ejecución de actividades de formación y suministro de motocarros para la implementación de una estrategia de reconversión laboral...	$1.619.179.701
Sa-sip-006-2025	2025	Alcaldía Distrital de Santa Marta	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de motocarros para el fortalecimiento de unidades productivas para la comercialización de pescados y mariscos en beneficio de pescadores...	$926.850.000
Sasi-daal-004-2025	2025	Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias	Selección abreviada subasta inversa	Adquisición de motocarros para promover e implementar alternativas de sustitución a los conductores de vehículos de tracción animal...	$1.614.533.393
Sasi-007-2025	2025	Cormacarena	Selección abreviada subasta inversa	Suministro de vehículos tipo motocarros, bicitriciclos, elementos de protección	$536.360.646

				personal y basculas para el fortalecimiento a las asociaciones de recicladores...	

Fuente: Elaboración propia con base en procesos publicados en el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP I y II).

A partir de la revisión del mercado interinstitucional y la matriz de contratación estatal desarrollada, se evidencian las siguientes dinámicas comerciales y jurídicas que sirven como antecedente para estructurar el presente proceso:

Modalidades de Selección Predominantes: La adquisición de motocarros y motocarros se realiza mayoritariamente a través de la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa, justificada en que se trata de bienes de características técnicas uniformes y de común utilización.

Entidades como las Alcaldías de Popayán, Santa Marta y Cartagena, así como la Gobernación de Bolívar y diversas Corporaciones Autónomas (CORMACARENA, CRC), han utilizado esta figura. De manera complementaria, para cuantías menores o situaciones excepcionales, se evidencia el uso de Mínima Cuantía (SENA) y Contratación Directa por Urgencia Manifiesta (Alcaldía de Villagarzón).

En comportamiento de los presupuestos, Los valores de las contrataciones referenciadas varían significativamente en función del volumen de la flota requerida. Se observan procesos que van desde los $82.194.000 (para compras puntuales de 2 unidades por parte de la CRC) hasta robustos procesos de suministro y sustitución que alcanzan los $1.619.179.701 (FINDETER y Alcaldía de Cartagena).

Continuando el análisis se logra identificar una alineación en los Objetos Contractuales, ya que, gran parte de estos, guardan estrecha relación con las dinámicas de aprovechamiento, reciclaje y transición laboral. Los históricos muestran adquisiciones orientadas a:

- Fortalecimiento de la capacidad operativa para la gestión integral de residuos sólidos aprovechables y asociaciones de recicladores.
- Sustitución de vehículos de tracción animal (VTA).
- Fortalecimiento de unidades productivas locales.

Estos antecedentes interinstitucionales permiten a la entidad, mapear la estructura de costos reales del mercado para el año en curso y prever contingencias. Con base en los Pliegos de Condiciones de los procesos relacionados en la matriz presentada

5.4. Actividad Comercial CIIU Rev. 4 A.C.

A partir de la resolución No. 636 de 2012, se establece los códigos CIIU Rev. 4 A.C y mediante los cuales es posible definir las opciones que el sector económico ofrece para satisfacer la necesidad de contratación y a su vez el mercado objetivo el cual se va a estudiar durante el análisis. De esta forma, y teniendo en cuenta el objeto de contratación se establecen los siguientes códigos CIIU como parte de las opciones que ofrece el sector económico para satisfacer la necesidad del presente proyecto.

5.4.1. CIIU 4511 - Comercio de vehículos automotores nuevos

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

Las actividades de venta de vehículos por consignación, por comisión o por contrata (intermediarios), como también la compra y venta de contenedores especialmente diseñados y equipados para su uso en uno o más medios de transporte.

Esta clase excluye: • El comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos

automotores. Se incluye en la clase 4530 «Comercio de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores».

El comercio de remolques y semirremolques de carga o descarga automática para usos agrícolas. Se incluye en la clase 4653 «Comercio al por mayor de maquinaria y equipo agropecuarios».

5.4.2. CIIU 4541 - Comercio de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios

Esta clase incluye: El comercio al por mayor y al por menor de motocicletas y trineos motorizados, nuevos y usados, incluyendo los velomotores (motocicletas de pequeña potencia también llamadas ciclomotores), sus partes, piezas y accesorios.

El comercio al por mayor y al por menor de bicicletas de pedaleo asistido y patinetas eléctricas.

Las actividades comerciales realizadas por los pequeños establecimientos que se dedican al mantenimiento y reparación de motocicletas.

Esta clase excluye: El comercio al por menor de bicicletas y otros velocípedos sin motor. Se incluye en la clase

6. ANÁLISIS FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento.

La capacidad financiera será objeto de verificación como requisito habilitante para la participación en el proceso de selección. Los indicadores financieros se establecieron con base en los criterios previstos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3, numeral 3, del Decreto 1082 de 2015, cuya información es objeto de verificación a través del Registro Único de Proponentes (RUP).

Se adjuntan los datos específicos de cada empresa consultada a través del Registro Único de Proponentes (RUP). Las empresas consultadas surgen del proceso de cotización realizado UAESP-COT-016-2026

EMPRESA	NIT	CONCLUSIÓN - VERIFICACIÓN RUES
HYDRAMETAL SAS	900604822-5	Ok
GLADYS MARIA CASTAÑEDA Y/O ALMACEN MOTOSELVA	31189366-5	Sin evidencia de RUP
SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A	900.251.438-3	Ok
SUPERMOTOSCAR SAS	900621222 - 8	Ok
TRANSGRUP S.A.S.	900.818.075-9	Sin evidencia de RUP

De la consulta anterior, se deja constancia de los indicadores financieros de las 3 empresas a las cuales se pudo acceder al RUP para validar información financiera

PROVEEDOR	NIT	ULTIMA FECHA DE RENOVACIÓN RUP	INDICE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERÉS	CAPITAL DE TRABAJO	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
HYDRAMETAL SAS	900.604.822-5	05/05/2026	28,00	0,72	5,20	$ 2.781.543.996,00	0,18	0,05
SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A	900.251.438-3	15/04/2026	4,22	0,59	21,81	$ 15.135.617.637,00	0,04	0,02
SUPERMOTOSCAR SAS	900.621.222-8	01/04/2026	2,33	0,67	8,63	$ 795.495.488,00	0,65	0,20

Adicional para el proceso se realiza la búsqueda en la plataforma SECOP II de procesos con características similares, con el fin de analizar los indicadores financieros establecidos y tomar como referencia para definir los indicadores financieros requeridos para el presente proceso.

ENTIDAD Y No. DEL PROCESO	INDICE DE LIQUIDEZ	NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	CAPITAL DE TRABAJO	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
Alcaldía Distrital de Santa Marta No. PROCESO: Sa-sip-006-2025	Mayor o igual (≥) a 2,5	Menor o igual (≤) a 0,48	Mayor o igual (≥) a 5,66 o indeterminable	No solicitan	Mayor o igual (≥) a 0,10	Mayor o igual (≥) a 0,04

Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias No. PROCESO: Sasi-daal-004-2025	Mayor o igual (≥) a 1,5	Menor o igual (≤) a 0,60	Mayor o igual (≥) a 6,00	No solicitan	Mayor o igual (≥) a 0,40	Mayor o igual (≥) a 0,30
LIMITE INFERIOR	1,50	0,48	5,66	50%	0,10	0,04
MEDIANA	2,00	0,54	5,83	50%	0,25	0,17
LIMITE SUPERIOR	2,5	0,6	6	50%	0,4	0,30

6.1. Capacidad financiera

6.1.1. Índice de liquidez

Mide la capacidad del proponente para atender sus obligaciones de corto plazo con activos corrientes. En un suministro sin anticipo y con pago posterior a la entrega, este indicador se relaciona con la posibilidad de financiar inventario, matrícula, GPS, accesorios, logística y garantías mientras se perfecciona el pago contractual.

Como se puede notar en los cuadros anteriores, la mediana del índice de liquidez de las empresas analizadas es de 4,22.

Por lo que se recomienda para este proceso el siguiente indicador:

Fórmula: Liquidez = Activo corriente / Pasivo corriente = 3,00

6.1.2. Nivel de endeudamiento

Representa la proporción de los activos financiada con pasivos. Un nivel excesivo puede reducir la capacidad de absorber variaciones de costos, demoras logísticas o exigencias de garantía; sin embargo, un corte demasiado bajo excluye actores comerciales que operan con financiación de inventarios. Es decir, A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Como se puede notar en los cuadros anteriores, la mediana del índice de endeudamiento de las empresas analizadas es de 0,67.

Por lo que se recomienda para este proceso el siguiente indicador:

Fórmula: Endeudamiento = Pasivo total / Activo total = 0,60

6.1.3. Razón de cobertura de intereses

Mide el número de veces que la utilidad operacional cubre los gastos de intereses. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Como se puede notar en los cuadros anteriores, la mediana del índice de razón de cobertura de intereses de las empresas analizadas es de 8,63.

Por lo que se recomienda para este proceso el siguiente indicador:

Fórmula: Cobertura de intereses = Utilidad operacional / Gastos de intereses = 6,00

6.2. Capacidad organizacional

La capacidad organizacional se verifica mediante la rentabilidad del patrimonio y la rentabilidad del activo. Estos indicadores no buscan premiar a la empresa más rentable; su función es descartar estructuras con pérdidas operacionales o desempeño incompatible con la ejecución, manteniendo requisitos proporcionales a un contrato de suministro.

6.2.1. Rentabilidad del patrimonio – ROE

Como se puede notar en los cuadros anteriores, la mediana del índice de rentabilidad de patrimonio de las empresas analizadas es de 0,18.

Por lo que se recomienda para este proceso el siguiente indicador

Fórmula: ROE = Utilidad operacional / Patrimonio= 0,18

6.2.2. Rentabilidad del activo – ROA

Como se puede notar en los cuadros anteriores, la mediana del índice de rentabilidad del activo de las empresas analizadas es de 0,05.

Por lo que se recomienda para este proceso el siguiente indicador

Fórmula: ROA = Utilidad operacional / Activo total= 0,05

Para el presente proceso no establecerá capital de trabajo como indicador financiero habilitante, teniendo en cuenta que la capacidad financiera de los proponentes será evaluada de manera integral a partir de los demás indicadores financieros definidos para el proceso, los cuales permiten valorar aspectos relacionados con su liquidez, nivel de endeudamiento, capacidad de cobertura de obligaciones y solidez financiera.

6.3. Indicadores habilitantes propuestos

Una vez analizada la información obtenida de las cotizaciones realizadas mediante el proceso COT-016-2026 y la búsqueda en plataforma SECOP II de procesos de naturaleza similar, se puede determinar que el presente proceso de contratación es limitado,

teniendo en cuenta que se encontró una cantidad reducida de procesos que sirvieron como muestra para determinar los indicadores de capacidad financiera y organizacional y dos de las 5 empresas que presentaron cotización no tenían información financiera actualizada en el RUP.

Por lo cual los indicadores financieros recomendados para este proceso son:

Tabla 13. Indicadores financieros y organizacionales habilitantes propuestos

Capacidad	Indicador	Fórmula	General	Mipyme	Sentido
Financiera	Liquidez	AC / PC	Mayor o igual (≥) a 3,00		Mínimo
Financiera	Endeudamiento	PT / AT	Menor o igual (≤) a 0,60		Máximo
Financiera	Cobertura de intereses	UO / GI	Mayor o igual (≥) a 6,00		Mínimo
Organizacional	ROE	UO / Patrimonio	Mayor o igual (≥) a 0,18		Mínimo
Organizacional	ROA	UO / AT	Mayor o igual (≥) a 0,05		Mínimo

Fuente: Elaboración propia — Subdirección de Aprovechamiento UAESP, con base en el Registro Único de Proponentes (RUP).

Condición de aprobación: Esta tabla debe mantenerse idéntica en el análisis del sector, los estudios previos y el proyecto de pliego. Cualquier modificación posterior debe acompañarse de una nueva simulación, respuesta a observaciones y motivación expresa.

6.4. Reglas de cálculo y verificación

- La información se verificará mediante el RUP vigente y en firme, salvo las excepciones legales aplicables. No se volverán a exigir balances o documentos utilizados para su inscripción cuando la ley atribuya al RUP plena prueba.
- Cuando el pasivo corriente sea cero y el activo corriente sea positivo, la liquidez se considerará indeterminada favorable y se registrará de forma expresa, sin asignar un valor artificial.
- Cuando los gastos de intereses sean cero y la utilidad operacional sea positiva o igual a cero, la cobertura se tratará como indeterminada favorable. Si la utilidad operacional es negativa, será desfavorable. Los campos vacíos no se convertirán en cero.
- Cuando el patrimonio sea menor o igual a cero, el ROE se tratará como no interpretable y desfavorable para la habilitación.
- Para proponentes plurales se utilizará una metodología ponderada por la participación de cada integrante, definida de manera única en el pliego. El diferencial Mipyme solo procederá cuando se acredite la condición y participación mínima prevista en la norma.
- Los resultados se redondearán para presentación, pero la evaluación se efectuará con el valor completo certificado en el RUP. La regla de igualdad será inclusiva: mayor o igual / menor o igual, según corresponda.

6.5. Conclusión

El Análisis del Sector adelantado por la Subdirección de Aprovechamiento permite concluir que el mercado colombiano de motocarros presenta una oferta reducida, poco diversificada, pero con capacidad para atender la adquisición y entrega de los vehículos con los componentes y servicios exigidos por la UAESP, matrícula y documentación de circulación, SOAT, sistema de seguimiento GPS con plataforma activa, accesorios y elementos de seguridad, alistamiento y entrega técnica, y servicio posventa, en condiciones que permiten satisfacer la necesidad institucional de apoyar la de vehículos de tracción humana (VTH) a vehículos de tracción transición mecánica o asistida, en el marco de las acciones afirmativas dirigidas a las organizaciones de recicladores de oficio registradas en el RUOR de Bogotá D.C.

Sustentan esta conclusión la consolidación del ensamble nacional, que representa más del 90 % de la oferta disponible; el crecimiento del 51,33 % en el registro de motocarros nuevos durante 2025; la presencia de al menos siete marcas en competencia; y la base histórica de 2.286 proveedores y 4.194 contratos identificados mediante las herramientas de Colombia Compra Eficiente. Estos elementos permiten descartar la existencia de un mercado concentrado o de proveedor único y respaldan la pluralidad de participantes exigida para adelantar el proceso mediante convocatoria pública.

La consulta de mercado adelantada mediante la Solicitud de Información a Proveedores UAESP-COT-016-2026, publicada en SECOP II el 5 de junio de 2026 con un universo visible de 624 proveedores, acreditó interés y capacidad de respuesta de cinco firmas del sector, que reportaron ocho referencias o configuraciones.

Aplicada la metodología de depuración y homologación descrita en el numeral 4.1, únicamente las cotizaciones de **Hydrametal Soluciones, Motoselva y Saludcar** acreditaron los cinco componentes del costo total unitario bajo la modalidad "a todo costo" definida por la Entidad, por lo que constituyen la única base técnica y económicamente homogénea disponible para establecer el valor de referencia. Las referencias de Supermotorscar y Transgroup fueron excluidas del cálculo por no cotizar la totalidad de los componentes exigidos, en particular el alistamiento, transporte y entrega técnica en Bogotá D.C., el cual constituye obligación contractual expresa. La causa objetiva de cada exclusión quedó registrada en la matriz de depuración.

Sobre el subconjunto homologado se adoptó como medida principal la media aritmética del costo total unitario, cuya proximidad con la mediana diferencia del 5,1 %, confirma que ninguna observación individual ejerce efecto dominante sobre el resultado. Al valor así obtenido se incorporaron el impuesto sobre las ventas a la tarifa general del 19 % y la provisión del 3,6 % correspondiente a las estampillas distritales que serán deducidas de cada pago, conforme a los Acuerdos Distritales 187 de 2005, 188 de 2005 y 696 de 2017.

En consecuencia, se adopta como precio unitario de referencia la suma de veinticuatro millones setecientos ochenta y un mil seiscientos ochenta y cuatro pesos ($24.781.684) M/CTE, a todo costo, con IVA y provisión de deducciones de ley incluidos.

No se incorporaron al precio de referencia las retenciones en la fuente a título de renta ni de industria y comercio, por constituir anticipos imputables en las declaraciones tributarias del adjudicatario que no representan un mayor costo del bien adquirido. Su aplicación se efectuará al momento del pago conforme a los códigos CIIU, responsabilidades fiscales y calidades tributarias registradas en el RUT y en el RIT del contratista, sin que ello genere reajuste alguno a cargo de la Entidad.

Los valores identificados durante el ejercicio de depuración, la cifra de $26.989.265 registrada en la matriz preliminar y el promedio simple de los ocho totales fuente, equivalente a $26.046.168,45 no se adoptan como precio de mercado: el primero corresponde a una construcción estadística híbrida derivada de sumar promedios de componentes calculados con denominadores desiguales, y el segundo incorpora cotizaciones incompletas y alcances no comparables entre sí.

El análisis de la demanda institucional confirma que la adquisición de motocarros o motocargueros por parte de entidades públicas constituye una práctica consolidada y recurrente en el país, canalizada mayoritariamente mediante la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa, con antecedentes contractuales que oscilan entre $82.194.000 y $1.619.179.701, y cuyos objetos guardan estrecha relación con el fortalecimiento de la actividad de aprovechamiento y la transición de vehículos de tracción animal o humana. Estos antecedentes respaldan la idoneidad de la modalidad de selección propuesta y la razonabilidad del rango de valor del proceso.

Con fundamento en lo anterior, y atendiendo la disponibilidad presupuestal asignada al proceso SA-097 por valor de **$1.102.800.000 M/CTE**, la cantidad máxima de unidades a adquirir se determina dividiendo dicha disponibilidad entre el precio unitario de referencia, sin exceder el recurso disponible. En consecuencia, el proceso se estructura para la adquisición de mínimo **cuarenta y cuatro (44) motocarros**, cantidad que puede variar de conformidad con el resultado de la subasta, para un presupuesto oficial de **mil ciento dos millones ochocientos mil pesos ($1.102.800.000) M/CTE.**

Desde la perspectiva financiera y organizacional, el análisis de sector permite concluir que el mercado ofertante cuenta con condiciones de idoneidad suficientes para soportar los indicadores habilitantes propuestos, aunque con una salvedad relevante para la etapa de verificación documental del proceso. De las cinco (5) firmas cotizantes consultadas, únicamente tres (3) Hydrametal S.A.S., Saludcar Operación Colombia S.A. y Supermotoscar S.A.S. registraron información vigente y verificable en el Registro Único de Proponentes (RUP), mientras que Motoselva y Transgrup S.A.S. no aportaron evidencia suficiente para su validación, circunstancia que reduce la muestra financiera analizable y que debe advertirse expresamente como una limitación propia del ejercicio de estudio de

mercado, sin que ello comprometa la pluralidad de oferentes identificada en el componente comercial. Sobre esta muestra depurada se calcularon los indicadores de liquidez, endeudamiento, cobertura de intereses, rentabilidad del patrimonio (ROE) y rentabilidad del activo (ROA), cuyos resultados sustentan la fijación de los umbrales habilitantes recomendados, liquidez ≥ 3,00, endeudamiento ≤ 0,60, cobertura de intereses ≥ 6,00, ROE ≥ 0,18 y ROA ≥ 0,05, deliberadamente exigentes para mitigar el riesgo de insolvencia del futuro contratista durante la ejecución, sin incorporar el capital de trabajo como indicador habilitante independiente, dado que su exigencia resultaría redundante frente al indicador de liquidez y podría restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes. La razonabilidad de estos umbrales fue adicionalmente contrastada mediante el ejercicio de benchmarking realizado sobre dos (2) procesos de referencia publicados en el SECOP II Alcaldía Distrital de Santa Marta y Alcaldía del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, cuyos resultados son consistentes con los rangos propuestos y confirman que las exigencias financieras planteadas se ajustan a la práctica contractual reciente de entidades territoriales para procesos de naturaleza y cuantía comparables, sin configurar una barrera de acceso desproporcionada al mercado.

En síntesis, el presente Análisis del Sector evidencia condiciones de mercado favorables pluralidad de oferentes, precio de referencia técnicamente soportado y demanda institucional consolidada que respaldan la viabilidad de adelantar el proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa para la adquisición de los motocarros destinados a las organizaciones de recicladores de oficio de Bogotá D.C.

Firma:



Nombre: MARÍA CAMILA PEDROZA CUBIDES
Cargo: SUBDIRECTORA DE APROVECHAMIENTO
Dependencia: SUBDIRECCIÓN DE APROVECHAMIENTO

Elaboró: Juliana Parrado – Contratista Subdirección Aprovechamiento
Elaboró: María Camila Sarmiento - Contratista Subdirección Aprovechamiento
Revisó: María Camila Pedroza Cubides – Subdirectora de Aprovechamiento