ESTUDIO DEL SECTOR Y ANÁLISIS DEL MERCADO

SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA PRESENCIAL - SASIP

Adquisición de una (1) camioneta pick-up 4x4 uniformada para la Policía Nacional, municipio de Zona Bananera, Magdalena

1. IDENTIFICACIÓN Y ALCANCE DE LA OPERACIÓN

Elemento	Definición que rige este estudio
Entidad contratante	Municipio de Zona Bananera - Magdalena.
Dependencia vinculada al proyecto	Secretaría del Interior y Convivencia Ciudadana; fuentes de inversión del Fondo de Seguridad.
Necesidad pública	Fortalecimiento de los medios de movilidad de la Policía Nacional para patrullaje y despliegue en áreas rurales y urbanas.
Bien objeto de la adquisición	Una (1) camioneta pick-up 4x4, doble cabina, nueva, uniformada y equipada para servicio policial, con los componentes de puesta en operación.
Condición particular de motorización	Motorización exclusivamente diésel, con cilindrada mínima de 2.200 centímetros cúbicos, conforme a la definición técnica del proceso.
Modalidad proyectada	Selección abreviada para adquisición de bienes de características técnicas uniformes por subasta inversa presencial.
Medio de publicidad proyectado	SECOP I, de acuerdo con la ruta operativa señalada para este procedimiento.
Presupuesto oficial del proyecto	TRESCIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL CUARENTA Y SEIS PESOS ($341.257.046).
Soportes inalterados	BPIN 202600000024892; CDP 2026.CEN.01.000427; acta de Comité y oficio institucional de priorización.

1.1. Qué comprende realmente la compra

La compra se concentra en un único automotor, no en un lote de vehículos de diferentes clases. El bien es una camioneta pick-up de tracción 4x4 y doble cabina, destinada al servicio de la Policía Nacional en Zona Bananera. Su utilidad pública no se agota en la entrega del chasis, el motor y la carrocería. Comprende la configuración de identidad institucional, los dispositivos de advertencia y comunicación exigidos para la operación policial, el aseguramiento obligatorio, la matrícula, el mantenimiento preventivo previsto en la especificación y las condiciones de entrega y respaldo posventa.

Desde el punto de vista del mercado, esa decisión tiene una consecuencia sencilla: no es correcto equiparar el precio total de la inversión con el precio anunciado para una camioneta particular en sala de ventas. Tampoco basta con encontrar una compra pública de vehículo de la misma marca. Las comparaciones útiles tienen que separar el valor del automotor de las adecuaciones, la programación de mantenimientos, los gastos de entrega y las cargas locales. Solamente después de distinguir esos elementos se comprende el verdadero alcance económico de la adquisición.

La compra se concibe como una prestación integral, con una unidad física final: una camioneta apta para su incorporación al parque automotor policial. La forma interna de presentar rubros presupuestales no transforma

cada componente en un suministro autónomo ni altera la naturaleza principal del contrato. En la subasta, la comparación entre oferentes se hará alrededor del precio global de la solución definida y del cumplimiento completo de la ficha técnica.

1.2. Antecedentes institucionales y estructura de la necesidad

Los documentos de planeación registran la priorización de inversión en movilidad policial por parte del Comité Territorial de Orden Público, seguida de la comunicación institucional que concentra los recursos disponibles en la adquisición de una camioneta. La formulación vigente del proyecto ya se encuentra expresada en el BPIN 202600000024892 y el CDP 2026.CEN.01.000427. Esta secuencia deja identificada la finalidad del gasto, la población beneficiaria, el producto y el respaldo presupuestal.

La necesidad no se desprende de una preferencia comercial por una marca o una versión específica. Surge de las condiciones de desplazamiento del territorio, donde hay recorridos en vías rurales, tránsito por superficies variables y traslado de personal y equipos. Una unidad tipo pick-up 4x4 responde a ese patrón de uso y conserva un equilibrio razonable entre movilidad de personas, capacidad de carga y desempeño en vías exigentes. La uniformación y los sistemas especiales sirven a la visibilidad, identificación y funcionalidad del vehículo como medio de servicio policial.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO DEL ESTUDIO DEL SECTOR

2.1. Planeación, eficiencia del gasto y selección objetiva

El artículo 209 de la Constitución Política sitúa la actuación administrativa al servicio del interés general y la sujeta, entre otros, a los principios de eficacia, economía, imparcialidad y publicidad. En el ámbito contractual, los artículos 23 a 26 de la Ley 80 de 1993 y las reglas de selección objetiva de la Ley 1150 de 2007 convierten esos principios en decisiones concretas: el objeto tiene que responder a una necesidad identificable, el precio tiene que contar con una explicación suficiente y las condiciones de participación deben guardar proporción con el negocio que se pretende celebrar.

Los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, junto con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, ubican los análisis de conveniencia, oportunidad y costo en la etapa que precede a la apertura. Esta ubicación no es formal. El mercado de vehículos se mueve por disponibilidades de modelo, importaciones, diferencias de equipamiento, ajustes cambiarios y redes de concesionarios; por lo tanto, si esas circunstancias no se reflejan en el estudio, la fijación de un precio máximo puede terminar desconectada de lo que realmente se ofrece.

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece que el conocimiento del sector debe abarcar perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos. No exige una plantilla única ni convertir cada adquisición en un informe macroeconómico genérico. Su finalidad es que la información recopilada explique decisiones útiles para el proceso. La Guía para la Elaboración de Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, actualizada en 2025, insiste en conectar análisis de oferta, demanda, competencia y riesgo con la necesidad concreta de cada entidad. [F01] [F02]

La doctrina administrativa ha reforzado esa lectura. En el concepto C-256 de 2025, Colombia Compra Eficiente describe el estudio sectorial como una tarea que sitúa la contratación en las condiciones reales del mercado y permite reconocer variables como precios, cargas tributarias, tasa de cambio, garantías y gastos de transporte. En el C-183 de 2025 recuerda que la guía es orientadora y que su profundidad depende de la complejidad del negocio. Más recientemente, el concepto C-985 de 2026 mantiene ese enfoque multidisciplinario y la necesidad de conocer de verdad a los proveedores potenciales. [F03] [F04] [F05]

2.2. Criterios jurisprudenciales aplicables

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-300 de 2012, relacionó el principio de planeación con el deber de precisar previamente el objeto, la distribución de riesgos y el precio, así como con los principios de economía, eficacia y libre concurrencia. Aunque la providencia se pronunció en materia de concesiones, su razonamiento

general sobre la calidad de la estructuración es pertinente para comprender por qué las decisiones técnicas y económicas de cualquier proceso deben poder explicarse. [F06]

La Sección Tercera del Consejo de Estado, en providencia del 24 de abril de 2013, expediente 27315, recordó que la contratación estatal no puede ser producto de la improvisación: la fijación del objeto y la estimación razonable de su precio forman parte del deber de planeación. En la misma línea, los pronunciamientos sobre selección objetiva subrayan que los requisitos técnicos deben favorecer la comparación transparente de ofertas, no introducir preferencias encubiertas por un proveedor determinado. [F07]

Estas decisiones se aplican aquí de forma práctica. La descripción de una camioneta uniformada debe permitir que varios comercializadores sepan qué ofertar y cómo acreditar el cumplimiento. Los precios de referencia han de ser interpretados considerando su fecha, alcance y mercado de origen. Por último, la subasta inversa solo produce un buen resultado cuando todos los participantes compiten sobre un mismo bien técnicamente definido; de lo contrario, una aparente rebaja de precio puede esconder diferencias de equipamiento.

2.3. Actualización reglamentaria de 2026

El Decreto 997 de 2026 introdujo cambios al Decreto 1082 de 2015 en materia de contratación sostenible, criterios de planeación y determinación de requisitos habilitantes, entre otros temas. Su artículo 14 previó una entrada en vigor progresiva para diferentes categorías de entidades. Por ello, las referencias a esos ajustes se presentan como contexto normativo reciente y no como una modificación automática de los requisitos de esta selección municipal en noviembre de 2026. El análisis de capacidad del oferente conserva como base inmediata la relación entre riesgo, valor de la contratación, realidad del mercado y proporcionalidad de lo exigido. [F08]

3. DELIMITACIÓN DEL MERCADO QUE ATIENDE LA NECESIDAD

3.1. Actividad económica principal y actividades complementarias

La actividad principal pertenece al comercio de vehículos automotores nuevos. A su alrededor concurren otros mercados que inciden en el resultado: importación o ensamblaje, representación de marca, concesionarios, instalación de equipos electrónicos y de advertencia, rotulación y pintura, talleres autorizados, seguros obligatorios, organismos de tránsito y operadores de transporte. Todos ellos participan en momentos distintos, pero ante el Municipio el suministro conserva un único responsable contractual, con independencia de los acuerdos comerciales que el adjudicatario establezca con terceros.

Esta cadena permite diferenciar entre fabricante, importador, representante de marca, concesionario, distribuidor multimarcas y empresa integradora. Un fabricante puede controlar condiciones de calidad y garantía, pero no necesariamente instalar sistemas policiales. Un distribuidor puede disponer del vehículo y acudir a técnicos especializados para la uniformación. Una empresa de integración puede coordinar ambos componentes, siempre que acredite acceso real al bien, red de soporte y capacidad para entregar el resultado contratado. El mercado no se limita, por tanto, a una sola figura comercial.

Para fines estadísticos, las actividades relacionadas con comercio de automotores, mantenimiento y reparación se encuentran dentro de la estructura CIIU manejada por DANE y DIAN. El componente específico puede abarcar comercialización de vehículos (por ejemplo, actividades del grupo 451) y mantenimiento o reparación (grupo 452), dependiendo de la operación que efectivamente desarrolle cada participante. Esas referencias económicas no sustituyen la clasificación UNSPSC que corresponde al bien a adquirir ni sirven por sí solas para asignar una tarifa tributaria al futuro contratista.

3.2. Estructura del abastecimiento

En Colombia la oferta de pick-ups 4x4 se organiza mediante redes de importadores y concesionarios, con diferentes modalidades de venta institucional. Las versiones ofrecidas al público varían por combustible, motor, transmisión, nivel de seguridad, tracción, cabina y accesorios. Aun dentro de una misma marca, dos referencias con el mismo nombre comercial pueden tener diferencias considerables de precio. La adquisición policial

agrega otro escalón: los sistemas que hacen reconocible y operativamente útil el vehículo dentro del parque automotor de la Policía.

Por esa razón, la competencia potencial es más amplia que la oferta de un concesionario ubicado en el mismo municipio. El suministro puede materializarse desde centros regionales o nacionales, con entrega en el lugar que se establezca contractualmente. En el análisis comercial importa que exista capacidad de entrega y asistencia posventa, no que el domicilio del oferente coincida con el lugar de utilización. Las restricciones territoriales ajenas a una necesidad objetiva tendrían efectos contrarios a la concurrencia.

3.3. Producto normalizado y personalización institucional

La camioneta es un bien industrial seriado, de características que pueden medirse. La uniformación también es susceptible de describirse mediante fichas y certificaciones: color y demarcación, equipos lumínicos, dispositivos de emergencia, sirena, perifoneo y demás elementos definidos por la Policía Nacional. No se está adquiriendo una solución de ingeniería abierta en la que el proponente propone libremente su propio diseño. La especificación técnica determina de antemano las características mínimas y el proveedor compite en precio sobre esas características.

Eso permite utilizar el mecanismo de subasta inversa siempre que la ficha no deje abiertas condiciones sustanciales capaces de producir ofertas no equivalentes. La evaluación técnica funciona como puerta de entrada: acredita que el automotor y sus componentes satisfacen las exigencias mínimas; la posterior competencia de precio identifica la alternativa económicamente más favorable entre las habilitadas. [F09]

4. CONTEXTO ECONÓMICO COLOMBIANO Y DINÁMICA AUTOMOTRIZ

4.1. Comportamiento general del PIB y el comercio

El DANE informó que el PIB colombiano creció 3,5 % en el segundo trimestre de 2026 frente al mismo trimestre del año anterior. Dentro de ese resultado, el agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos, transporte, alojamiento y comidas creció 2,2 %. Durante el primer semestre de 2026 el PIB acumuló un crecimiento de 2,9 %. Son cifras útiles para situar el momento económico en que se celebra la compra, pero no equivalen a una medición directa del precio de camionetas 4x4. [F10]

El dato sectorial sugiere actividad económica positiva, mientras el gasto público en vehículos sigue sujeto a decisiones de inversión, disponibilidad presupuestal y procesos de contratación. Para un contrato de una sola unidad, la dinámica del agregado nacional da contexto y no determina la cotización individual. En otras palabras, un sector que crece no implica que exista inventario inmediato de todas las referencias técnicas, ni que los tiempos de uniformación sean idénticos entre proveedores.

4.2. Mercado de vehículos nuevos: resultados de octubre de 2026

La ANDI y Fenalco reportaron que en octubre de 2026 se matricularon 32.175 vehículos nuevos, 27,4 % más que en octubre de 2025. Entre enero y octubre se registraron 279.387 unidades, incremento acumulado de 39,5 % frente al mismo período de 2025, y una cifra superior a los registros de todo el año 2025. Es un indicio sólido de un mercado automotor activo durante la vigencia, sustentado en datos de registros vehiculares. [F11]

El buen comportamiento del mercado general no equivale a afirmar que la totalidad del crecimiento pertenece al segmento pick-up. El informe reseña también una participación creciente de vehículos eléctricos e híbridos y un avance importante de SUV y otras categorías. Para esta compra, la atención se centra en camionetas pick-up 4x4 de motorización que se ajuste a la configuración policial, no en automóviles urbanos, camionetas SUV, motocicletas o vehículos ligeros de características diferentes.

4.3. Inflación, importaciones y costos de abastecimiento

El IPC divulgado por el DANE para septiembre de 2026 registró una variación mensual de 0,37 %, acumulada de 5,74 % y anual de 6,29 %. Esta cifra es el último dato mensual del IPC disponible en las fuentes oficiales consultadas con fecha de corte de este estudio. Su lectura muestra que el proceso se estructura en un entorno

donde los precios generales todavía tienen variaciones relevantes, aunque el IPC no puede trasladarse como porcentaje automático al valor de un vehículo. [F12]

En materia de comercio exterior, DANE reportó importaciones totales por US$7.702,5 millones CIF en agosto de 2026, con crecimiento anual de 31,7 %; el grupo de manufacturas representó 70,6 % del valor CIF. Tales datos describen el contexto de una economía con flujo importador significativo, pero no permiten por sí solos deducir el costo específico de las pick-ups. La formación de precios de vehículos depende además del país de origen, aranceles, modelo, tasa de cambio, costo logístico y estrategia de comercialización. [F13]

La tasa de cambio merece atención particular porque varios modelos y sus repuestos se importan. Sin embargo, el presupuesto de un contrato fijado en pesos colombianos no queda automáticamente indexado a fluctuaciones del dólar. El mercado contempla que los oferentes valoren el riesgo cambiario al formular sus precios de venta y que los plazos de entrega y las condiciones de pago se establezcan de forma clara. Esta es una de las razones por las que el precio de vitrina y una orden de compra de meses atrás se toman como referencias, no como valores de aceptación obligatoria.

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA PÚBLICA Y ANTECEDENTES DE COMPRA

5.1. Por qué es útil comparar compras estatales

Las compras públicas de vehículos institucionales son particularmente útiles porque revelan componentes que no suelen aparecer en listas comerciales: instalación de equipos, servicios de mantenimiento, matrícula, gravámenes y requisitos de entrega. Las órdenes de la Tienda Virtual publicadas por Colombia Compra Eficiente ofrecen una fuente identificable por fecha, comprador, proveedor, cantidades y rubros. Su contenido permite entender cómo otros compradores públicos organizaron suministros con necesidades similares, aunque no autoriza presumir equivalencia técnica ni la misma estructura tributaria.

5.2. Operaciones públicas identificadas en 2026

Antecedente público	Fecha y cantidad	Composición del valor (COP)	Total reportado (COP)
O.C. 165056, Municipio de Quípama, Boyacá	26/05/2026; 1 pick-up uniformada	Vehículo 201.110.000; adecuaciones 57.187.253; mantenimiento 11.800.463; gravámenes 24.968.151.	295.065.867
O.C. 167972, Municipio de Tuchín, Córdoba	19/08/2026; 1 pick-up uniformada	Vehículo 173.348.280; adecuaciones 589.761; mantenimiento 11.926.279; gravámenes 18.720.000.	204.584.320
O.C. 169094, Fondo Rotatorio de la Policía, Montería	18/09/2026; 1 camioneta uniformada	Vehículo 167.756.400; adecuaciones 23.438.414; mantenimiento 8.518.771; sin gravámenes adicionales.	199.713.585

Antecedente público	Fecha y cantidad	Composición del valor (COP)	Total reportado (COP)
O.C. 162628, Fondo Rotatorio de la Policía	25/03/2026; 21 pick-ups	Vehículos 3.818.115.000; adecuaciones 602.421.486,95; mantenimiento 279.491.830,58.	4.700.028.317,53

Fuentes públicas: Tienda Virtual / Colombia Compra Eficiente, órdenes de compra 165056, 167972, 169094 y 162628. [F14]-[F17]. Valores transcritos por componente de las páginas oficiales; no constituyen propuestas actuales para Zona Bananera.

El rango de valores observados confirma que existe un mercado público de vehículos destinados al servicio policial y que los precios se configuran por componentes. No permite establecer que cualquier pick-up sea funcionalmente equivalente a otra. Las órdenes de compra históricas son operaciones celebradas bajo sus propias condiciones; tampoco representan un compromiso de venta de los proveedores para el presente proceso. El análisis de razonabilidad económica se apoya en ellas de manera complementaria, junto a las referencias comerciales, la ficha y la estructura aprobada en el proyecto.

6. OFERTA COMERCIAL Y PRECIOS DE REFERENCIA

6.1. Diferencias entre precio de vitrina y suministro policial

El precio comercial publicado para un vehículo normalmente corresponde a una versión específica, en condiciones comerciales definidas por el concesionario. Puede incluir algunos impuestos nacionales y determinada cobertura de mantenimiento según la política de marca, pero no necesariamente incorpora la rotulación institucional, barra de luces, dispositivos acústicos, sistema de comunicación, SOAT, matrícula a nombre de la Policía ni adecuaciones especiales. La comparación correcta comienza por establecer qué comprende la referencia comercial y qué queda por adicionar para la unidad institucional.

Una segunda diferencia está en la temporalidad. Un precio publicado para julio o septiembre de 2026 es un referente fechado, no una promesa de disponibilidad ni una cotización vinculante para noviembre. Una tercera diferencia surge del nivel de equipamiento: la versión básica 4x4 de una línea puede costar considerablemente menos que una de mayor acabado o capacidad. Esa amplitud de precios refuerza la conveniencia de definir estándares técnicos sin anticipar una marca.

6.2. Referencias comerciales verificables

Referencia comercial publicada	Cilindrada/condición declarada	Precio público identificado	Límite de la comparación
Toyota Hilux D.C. SR 2.7 4x4 gasolina MT	2,7 litros, 4x4	$196.500.000 (catálogo comercial consultado)	Precio al público de versión civil; no incluye por sí solo equipamiento institucional.
Toyota Hilux D.C. SR 2.4 diésel 4x4 MT	2,4 litros, 4x4	$217.500.000 (vigente julio 2026)	Referencia histórica de precio sugerido.
Toyota Hilux D.C. SRV 2.4 diésel 4x4 AT	2,4 litros, 4x4	$259.500.000 (vigente septiembre 2026)	Referencia de versión superior, distinta a la SR y sin adaptación policial acreditada.

Fuentes: catálogo comercial Toyota Colombia y Automotores Toyota Colombia; se preserva la fecha de vigencia informada para cada referencia. [F18]-[F20]. Precios históricos orientativos, no ofertas económicas dirigidas al Municipio.

Las referencias ilustran que existen versiones comerciales de pick-up 4x4 con cilindrada superior a 2.200 cc y precios diferenciados dentro de un mismo fabricante; la referencia de gasolina se presenta solo como comparativo de mercado y no como alternativa admisible de oferta. Sirven para ubicar el componente base de $251.000.000 del proyecto en el amplio rango de productos de esa categoría, pero no determinan por sí solas que el valor sea el mínimo o el promedio del mercado. El precio definitivo de una configuración depende de la marca y el modelo efectivamente ofrecidos, la motorización, la garantía y las condiciones de la entrega.

El intervalo entre $196,5 millones y $259,5 millones en esas referencias no es un intervalo estadístico de todo el mercado; refleja únicamente tres versiones observadas de un fabricante y en fechas diferentes. Por eso no se calcula un promedio que sustituya la cifra del proyecto. La función de esos datos es una comparación de orden de magnitud y un control de coherencia, no una base única para la formación de los recursos públicos.

6.3. Segmentación de posibles proveedores

En el mercado operan comercializadores especializados en marcas, distribuidores con presencia nacional y firmas con experiencia en contratos institucionales. las órdenes del Fondo Rotatorio de la Policía muestran operaciones gestionadas con firmas del sector; y los anuncios oficiales de fabricantes permiten identificar modelos disponibles para el consumidor final. En consecuencia, la demanda de una sola unidad no conduce necesariamente a un proveedor único ni a una marca exclusiva.

Para una oferta integral son especialmente relevantes cuatro capacidades: acceso al vehículo de las condiciones mínimas, disponibilidad de profesionales o aliados para la uniformación, mantenimiento posventa conforme a la exigencia policial, y cumplimiento de matrícula y entrega. Tales capacidades pueden estar integradas dentro de una empresa o articuladas a través de la red comercial. La selección no se beneficia de exigir, de manera automática, que todos esos procesos se ejecuten físicamente dentro del establecimiento principal del oferente.

7. CONDICIONES TÉCNICAS QUE INCIDEN EN LA FORMACIÓN DEL PRECIO

7.1. Especificaciones institucionales del automotor

La especificación ET-MPN-004-A1 de la Policía Nacional, aprobada en febrero de 2026, constituye el marco técnico para la camioneta tipo pick-up. Describe, entre otras condiciones, la clase de carrocería, motorización según combustible, potencia, torque, carga, tracción, transmisión, seguridad, acondicionamiento y soporte de mantenimiento. La especificación ETM-PN-007-A1 de vehículos uniformados aborda la imagen y el equipamiento especial; las condiciones de cumplimiento se entienden referidas a las fichas oficiales incorporadas al expediente.

La configuración técnica del proceso establece motor exclusivamente diésel y cilindrada de 2.200 centímetros cúbicos en adelante. Para el análisis comercial esa dimensión actúa como filtro objetivo del universo de referencia, aunque no reemplaza los mínimos de potencia, torque y demás parámetros de la ficha policial. Su pertinencia económica se encuentra en la necesidad de comparar vehículos capaces de atender las condiciones de desplazamiento, carga y continuidad operativa previstas para Zona Bananera. No es una referencia de marca y no se interpreta como el único indicador de rendimiento mecánico. Entre las condiciones de seguridad y asistencia exigidas para la unidad se encuentran la cámara de reversa, el sensor de estacionamiento, los faros antiniebla y las luces direccionales incorporadas en los retrovisores, conforme a la especificación ET-MPN-004-A1 y la ficha técnica del proceso.

7.2. Uniformación y acondicionamiento

La uniformación comprende la adaptación visual y funcional del automotor para que corresponda a la imagen y al uso institucional. No se limita a colocar calcomanías. La ficha ETM-PN-007-A1 relaciona elementos de

señalización visual, dispositivos luminosos, sirena, perifoneo, lámpara de escena y certificaciones aplicables. Los colores, proporciones, identificaciones y esquemas gráficos para la camioneta pick-up corresponden a la Resolución 03115 del 2 de octubre de 2026. Además de los equipos, el costo comprende instalación, compatibilidad con el sistema eléctrico, acabados y garantías que preserven la funcionalidad del conjunto.

En la memoria económica del proyecto, el rubro de adecuaciones es de $29.100.000. Ese monto corresponde a la adecuación para entrega policial, incluida la pintura, demarcación, elementos de identidad y los componentes establecidos en los lineamientos institucionales. No es una segunda camioneta ni una obra independiente: es parte de la integración de la unidad terminada. Al compararlo con otras órdenes públicas, su magnitud puede ser mayor o menor según la forma en que se reparta la uniformación entre el renglón del vehículo y el de accesorios.

7.3. Mantenimiento preventivo y posventa

La ficha oficial dispone un programa de mantenimiento preventivo hasta los 50.000 kilómetros, con rutinas, mano de obra, insumos y repuestos acordes con la marca y el programa respectivo. Que el mantenimiento aparezca cuantificado dentro del presupuesto no lo convierte en una prestación opcional. El rubro asignado por la formulación, $18.405.000, permite reconocer su costo dentro de la operación integral y evitar la falsa impresión de que el respaldo posventa no tiene valor.

La ejecución del mantenimiento depende de la frecuencia prevista por el fabricante, de la red de talleres y de la disponibilidad de repuestos. Al comparar precios no basta con contar revisiones; interesa si incluyen lubricantes, filtros, mano de obra, insumos y tareas exigidas por la ficha de la Policía. La compra institucional procura reducir interrupciones del servicio por mantenimiento ordinario, razón por la cual este elemento pesa sobre el precio inicial y sobre el costo total de utilización del vehículo.

7.4. Seguros, matrícula, entrega y emisiones

El SOAT y los gastos de entrega y matrícula son costos identificables. El presupuesto registra $1.410.000 para SOAT y $2.200.000 para entrega y matrícula. La ficha de la Policía también contiene condiciones de recibo, documentación y tarjeta de identificación electrónica para la excepción de peajes. El análisis económico los considera parte del alistamiento, sin suponer que su sola mención en el presupuesto sustituya la obligación concreta descrita en la ficha.

La documentación institucional incluye el lineamiento GS-2023-001400-DIRAF sobre estándares de emisiones para vehículos diésel. La aplicación de la exigencia ambiental se relaciona con la tecnología de motorización efectivamente ofrecida y con las condiciones técnicas que la Policía ha definido. No se utiliza este criterio para añadir discrecionalmente otros accesorios, versiones comerciales o requisitos de rendimiento ajenos a las fichas del expediente.

8. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA OFERTA Y DE LA COMPETENCIA

8.1. Nivel de competencia y condiciones de acceso

La información de mercado indica que el suministro puede ser atendido por agentes de la cadena automotriz con capacidad para integrar una unidad policial. No se evidencia que la necesidad consista en adquirir un bien protegido por exclusividad de un fabricante. La competencia, sin embargo, tiene barreras reales: disponibilidad de vehículos, acceso a talleres autorizados, equipos de uniformación certificados, garantías de instalación, logística regional y capacidad financiera para comprar y adecuar antes de entregar.

En una compra de una unidad no existe razón económica automática para exigir capacidad de entrega de grandes flotas, concesionario propio en cada municipio o experiencia exclusiva con un determinado cuerpo policial. La experiencia comercial con vehículos de características comparables, la red posventa y el respaldo del suministro son las variables relacionadas con el objeto.

8.2. Capacidad financiera y organizacional del mercado

Los operadores del sector presentan estructuras financieras diferentes. Un concesionario de gran tamaño puede respaldarse en inventarios, líneas de crédito y acuerdos con el importador. Un distribuidor mediano puede adquirir la unidad contra pedido y contratar la instalación especializada. En ambos casos, la operación exige capital de trabajo para el automotor y los componentes que deben estar disponibles antes del recibo. Esa característica explica la importancia de indicadores financieros proporcionados y de una forma de pago compatible con las obligaciones reales del contrato.

En las condiciones económicas de esta adquisición se contempla el desembolso de un anticipo equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor contractual, destinado a respaldar el abastecimiento del automotor, sus adecuaciones y el equipamiento policial. Este anticipo no es un pago anticipado del precio: se administra con destinación específica, plan de inversión y garantía de buen manejo y correcta inversión por el cien por ciento (100%) de los recursos anticipados. La amortización será completa contra el recibo final, momento en el cual se pagará el cincuenta por ciento (50%) restante. Este esquema no modifica el presupuesto oficial ni sus componentes, y mantiene la obligación de suministrar el vehículo integralmente conforme a la ficha técnica.

El tamaño del presupuesto no justifica por sí solo umbrales extremos de liquidez, endeudamiento o experiencia. El valor de la operación y la duración de la entrega, junto con el riesgo de incumplimiento, son referencias más útiles para determinar la capacidad de ejecución. Colombia Compra Eficiente reitera que la definición de requisitos habilitantes se conecta con el estudio del sector y el riesgo y que la selección objetiva no consiste en aplicar indicadores financieros sin explicación. [F21]

8.3. Riesgo de inventario y tiempos de alistamiento

La venta institucional de un vehículo puede atravesar varias etapas: obtención de unidad disponible o asignada, transporte a taller de acondicionamiento, instalación de sistemas, pruebas, trámite de matrícula, emisión de SOAT y entrega. La oferta inmediata de un modelo civil no equivale a disponibilidad inmediata de una camioneta policial terminada. Por ello, el plazo que surja del contrato influye en el precio y en la posibilidad real de presentar ofertas. Un plazo demasiado corto puede dejar por fuera proveedores técnicamente aptos, mientras uno excesivo trasladaría injustificadamente el beneficio público de la inversión.

El efecto económico del plazo se aprecia en el abastecimiento: inventarios escasos elevan el costo de reservar unidades o desplazar vehículos entre ciudades; tiempos suficientes permiten mejor programación de instalación y mejor precio logístico. En una subasta inversa presencial, la claridad sobre el alcance y los tiempos de entrega es especialmente relevante para que el menor precio no responda a omisiones en la preparación de la oferta.

9. PRESUPUESTO OFICIAL Y MEMORIA ECONÓMICA DEL PROYECTO

9.1. Presupuesto aprobado para la adquisición

La formulación definitiva del proyecto contiene un presupuesto oficial de $341.257.046, coincidente con el BPIN y con el CDP de la vigencia. Se conservan sus cifras sin ajustes en este documento. El presupuesto identifica por separado los componentes materiales y las cargas municipales estimadas. Esta exposición interna permite conocer la formación del valor sin convertir las cargas tributarias en un bien distinto del automotor objeto del contrato.

Componente económico aprobado	Valor (COP)	Participación aproximada
Camioneta pick-up 4x4 para entrega institucional	251.000.000	73,55 %
SOAT	1.410.000	0,41 %
Mantenimiento preventivo hasta 50.000 km	18.405.000	5,39 %

Componente económico aprobado	Valor (COP)	Participación aproximada
Adecuaciones y uniformación institucional	29.100.000	8,53 %
Gastos de entrega y matrícula	2.200.000	0,64 %
SUBTOTAL ECONÓMICO BASE	302.115.000	88,53 %
Provisión presupuestal de cargas municipales	39.142.046	11,47 %
PRESUPUESTO OFICIAL TOTAL	341.257.046	100,00 %

Fuente: Proyecto, BPIN 202600000024892 y CDP 2026.CEN.01.000427. Porcentajes informativos redondeados; el valor vinculante es el expresado en pesos.

10. TRATAMIENTO ECONÓMICO DE TRIBUTOS Y RETENCIONES

10.1. Presentación presupuestal sin duplicidades

El proyecto discrimina una provisión de $39.142.046 para cargas municipales. La suma comprende la estimación de estampillas y Tasa Pro Deporte que aparece en su memoria económica, junto con ReteICA diferenciado por actividades. Para efectos de lectura del presupuesto, se conserva íntegramente esa estructura de formación del valor. El renglón separado cumple una finalidad de transparencia del gasto: muestra por qué la inversión supera la base del suministro físico y evita que las cargas se oculten dentro del precio del automotor.

10.2. Composición según la memoria oficial del proyecto

Concepto de la memoria económica	Base o tratamiento del proyecto	Monto incluido (COP)
Adulto Mayor, Cultura, Pro Deporte y Universidad del Magdalena	Provisión conjunta del 10,5 % sobre el presupuesto contractual estimado.	35.831.990
ReteICA estimado por naturaleza de actividad	Vehículo, adecuaciones y mantenimiento, conforme a la distribución interna de la memoria.	3.310.056
TOTAL PROVISIÓN MUNICIPAL	Renglón presupuestal individualizado, incluido una sola vez.	39.142.046

Fuente: tratamiento presupuestal del Proyecto. La cifra corresponde a la estimación contenida en el proyecto y no sustituye la norma tributaria vigente.

La Ley 2023 de 2020 regula la Tasa Pro Deporte y Recreación, y dispone como límite general de tarifa el 2,5 % del valor total del contrato en los términos de la ordenanza o acuerdo que la establezca.

El resultado económico de esta sección es preciso y limitado: la inversión autorizada integra $302.115.000 de componentes base y $39.142.046 de provisión local; los tributos concretos se causan según sus reglas propias. La obligación del proveedor en una subasta no se reduce a sus ingresos netos esperados, sino al suministro integral por el precio final ofertado, con todos los costos que legalmente le correspondan. Los documentos posteriores podrán expresar el desglose como memoria, mientras el lance recae sobre el precio total comparable.

11. ELECCIÓN DEL MECANISMO DE ADQUISICIÓN Y SUBASTA PRESENCIAL

11.1. Características técnicas uniformes y criterio económico

El literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 permite selección abreviada para adquirir bienes y servicios de características técnicas uniformes y de común utilización. El criterio central para decidir la modalidad no es que todos los fabricantes ofrezcan vehículos idénticos, sino que la entidad pueda definir requisitos objetivos suficientes para comparar bienes equivalentes. La ficha institucional del automotor y la de vehículos uniformados proporcionan esos parámetros para una unidad policial de requisitos mínimos definidos.

La subasta inversa presencial es una de las formas expresamente admitidas por el artículo 2.2.1.2.1.2.5 del Decreto 1082. A diferencia de una negociación en la que se ponderan alternativas de diseño, los oferentes primero acreditan habilitación y cumplimiento de la ficha, y luego compiten reduciendo el precio global. El artículo 2.2.1.2.1.2.2 regula las dos partes de la oferta, el informe de habilitación, el mínimo de dos habilitados para que exista subasta y la posibilidad de adjudicar sin subasta cuando solo uno quede habilitado y ofrezca un precio dentro del presupuesto disponible. [F09]

La audiencia presencial se desarrolla con lances y márgenes de mejora fijados en el pliego, guardando la reserva de identidad de cada oferta o lance hasta la adjudicación según las reglas aplicables. No se proyecta una subasta mixta ni una segunda modalidad paralela. El hecho de que la publicación se haga en SECOP I no convierte por sí solo la actuación en una subasta electrónica: SECOP I es un medio de publicidad documental, mientras la puja presencial se realiza en la audiencia prevista y documentada en acta. [F23]

11.2. Compra mediante Acuerdo Marco y antecedente de TVEC

La gestión adelantada previamente mediante la Tienda Virtual del Estado Colombiano forma parte de los antecedentes de abastecimiento del proyecto. Para el análisis de mercado, tal gestión muestra que la administración exploró esa herramienta.

Colombia Compra Eficiente informó el 6 de noviembre de 2026 que la selección de proveedores del Acuerdo Marco de Vehículos IV fue adjudicada el 27 de octubre. Al momento del comunicado, el mecanismo seguía en etapa de puesta en marcha y se preveía su operación durante diciembre de 2026. El anuncio contempla pick-ups y otros vehículos, mantenimiento y adecuaciones, pero diferencia expresamente adjudicación del mecanismo y disponibilidad efectiva para formular compras.

Cuando no existe un Acuerdo Marco operativo disponible para el bien requerido, el artículo 2.2.1.2.1.2.12 del Decreto 1082 —modificado por Decreto 310 de 2021— prevé un análisis comparativo de la bolsa de productos frente a la subasta inversa o a la promoción de un nuevo acuerdo marco, teniendo en cuenta costos de comisionista, comisiones, garantías y conveniencia del mecanismo. Para una adquisición de una sola unidad que requiere adecuación policial especializada, la subasta presencial ofrece una comparación directa de precios de proveedores habilitados sin la intermediación propia de la bolsa. [F25]

11.3. Incidencia de SECOP I en el procedimiento

Colombia Compra Eficiente describe SECOP I como una plataforma de publicidad de documentos y SECOP II como una plataforma transaccional. Por ello, la estructura de la selección abreviada presencial prevé publicidad de aviso, proyecto de pliego, estudios y anexos, respuestas, apertura, informes, adjudicación y demás actuaciones, mientras que la presentación y custodia de ofertas físicas, su habilitación y la audiencia de lances se gobiernan por las reglas incorporadas en los documentos de la selección. [F23]

La plataforma no modifica los elementos esenciales de la competencia: igualdad de información entre oferentes, publicidad de decisiones, reglas previas sobre los lances, evaluación por menor precio y trazabilidad de resultados. La modalidad queda definida como presencial. No se incorporan disposiciones de doble presentación física y electrónica propias de una subasta mixta.

La modalidad de selección adoptada para el presente proceso corresponde a la Selección Abreviada mediante Subasta Inversa Presencial, de conformidad con lo establecido en el literal a) del numeral 2 del artículo 2 de la

Ley 1150 de 2007, en concordancia con los artículos 2.2.1.2.1.2.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015 y sus modificaciones.

Esta determinación obedece a la naturaleza del objeto contractual, consistente en la adquisición de una (1) camioneta tipo pick-up 4x4, doble cabina, nueva y uniformada, destinada al fortalecimiento de la movilidad operativa de la Policía Nacional en el municipio de Zona Bananera, cuyas características técnicas, condiciones de funcionamiento, parámetros de calidad, seguridad, uniformación, mantenimiento y entrega se encuentran previamente determinadas a través de las especificaciones técnicas institucionales de la Policía Nacional.

En consecuencia, se trata de una adquisición respecto de la cual es posible establecer condiciones mínimas de cumplimiento objetivamente verificables, sin que resulte necesario acudir a factores de ponderación relacionados con aspectos subjetivos de calidad o características adicionales a las exigidas, toda vez que la comparación económica puede realizarse entre propuestas que acrediten el cumplimiento de las mismas condiciones técnicas.

Es importante señalar que, dentro de las actuaciones adelantadas para satisfacer esta necesidad, el Municipio de Zona Bananera acudió inicialmente a la Tienda Virtual del Estado Colombiano, con el propósito de gestionar la adquisición del vehículo mediante los instrumentos de agregación de demanda disponibles; sin embargo, la gestión adelantada no permitió concretar la adquisición requerida, al no obtenerse ofertas que hicieran posible formalizar la correspondiente orden de compra y satisfacer la necesidad institucional en las condiciones previstas.

Esta circunstancia constituye un antecedente relevante del proceso de planeación contractual, en la medida en que evidencia que la administración procuró inicialmente acudir a los mecanismos de compra pública centralizada, sin obtener un resultado que permitiera incorporar efectivamente el vehículo al servicio de la Policía Nacional.

A lo anterior se suma que el Acuerdo Marco de Precios de Vehículos IV Generación, adjudicado el 27 de octubre de 2026, se encuentra, a la fecha de estructuración del presente estudio, en etapa de puesta en marcha, sin que haya entrado todavía en operación para la expedición de órdenes de compra, según la información publicada por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente el 6 de noviembre de 2026.

Por consiguiente, la actuación previa en la Tienda Virtual y la situación de disponibilidad de los instrumentos de compra pública constituyen elementos que, examinados conjuntamente con la naturaleza del bien, las condiciones de abastecimiento y las necesidades de la entidad, sustentan la conveniencia de acudir a un procedimiento competitivo de selección abreviada. Conviene precisar que el resultado de la gestión adelantada en la Tienda Virtual no constituye, por sí solo, una causal autónoma de contratación ni sustituye el fundamento legal de la modalidad escogida, pues esta encuentra su sustento principal en el carácter técnicamente uniforme del bien y en las disposiciones que autorizan su adquisición mediante subasta inversa.

De igual manera, frente a los mecanismos de negociación en bolsas de productos, previstos en el ordenamiento jurídico para esta clase de adquisiciones, la subasta inversa representa una alternativa especialmente adecuada para la contratación de una sola unidad vehicular, al permitir la participación directa de los interesados, la comparación de sus precios y el desarrollo de una competencia económica sin incorporar la intermediación propia de la negociación bursátil, que comprende actuaciones de selección de comisionista, comisiones, garantías y otros costos asociados.

La elección de la modalidad presencial se encuentra expresamente permitida por el artículo 2.2.1.2.1.2.5 del Decreto 1082 de 2015 y resulta funcional para desarrollar una audiencia pública de presentación de lances económicos, con reglas previamente establecidas, registro de las actuaciones y aplicación de los principios de transparencia, publicidad, economía, libre concurrencia y selección objetiva. En este procedimiento, la participación de los proponentes se encuentra condicionada al cumplimiento de los requisitos habilitantes y de la ficha técnica exigida, mientras que la competencia económica se desarrolla sobre el precio de las ofertas habilitadas, mediante lances sucesivos que permiten mejorar las condiciones inicialmente ofrecidas.

De esta manera, la selección abreviada mediante subasta inversa presencial constituye un mecanismo idóneo para obtener condiciones económicas favorables, preservar la igualdad entre los participantes y garantizar que el vehículo finalmente adquirido cumpla íntegramente las condiciones técnicas establecidas para su incorporación al servicio policial. La decisión también responde a la necesidad de materializar oportunamente los recursos destinados al fortalecimiento de la seguridad y convivencia ciudadana, evitando que las limitaciones operativas del parque automotor continúen afectando la capacidad de desplazamiento y respuesta institucional en los sectores urbanos y rurales del municipio.

En consecuencia, la modalidad seleccionada no obedece a una decisión discrecional carente de sustento, sino a la aplicación de las reglas previstas para la adquisición de bienes de características técnicas uniformes, a los antecedentes de gestión mediante la Tienda Virtual del Estado Colombiano, a las condiciones actuales de disponibilidad de los instrumentos de compra pública y a la conveniencia de promover un procedimiento abierto y competitivo que permita obtener el menor precio entre las ofertas que cumplan las condiciones exigidas, con sujeción a los principios que orientan la contratación estatal y la adecuada administración de los recursos públicos.

12. MIPYMES, ACUERDOS COMERCIALES Y CONCURRENCIA

12.1. Umbral nacional y características del sector

Colombia Compra Eficiente publicó para 2026 un umbral de $511.708.497 para los procesos susceptibles de limitación a Mipymes. El presupuesto de $341.257.046 se sitúa por debajo de ese monto. Esta comparación indica susceptibilidad por cuantía; la limitación efectiva depende de los demás requisitos y solicitudes que establecen las normas de contratación. No puede tratarse como una restricción ya declarada por el mero hecho de que el contrato tenga un valor inferior al umbral. [F26]

En el mercado de vehículos la participación de pequeñas y medianas empresas es posible mediante distribución, integración y redes comerciales. Sin embargo, la disponibilidad de un modelo específico, el acceso a garantía y los equipos policiales pueden hacer que la competencia efectiva difiera del número de empresas registradas con actividad comercial amplia. La estructuración de requisitos de experiencia y capacidad toma en consideración esa realidad para no cerrar el mercado a operadores idóneos por condiciones formales desvinculadas del suministro.

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020, y en los artículos 2.2.1.2.4.2.2, 2.2.1.2.4.2.3 y 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, modificados por el artículo 5 del Decreto 1860 de 2021, el presente proceso de Selección Abreviada mediante Subasta Inversa Presencial es susceptible de limitación a la participación de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (Mipymes) colombianas, teniendo en cuenta que su presupuesto oficial asciende a TRESCIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL CUARENTA Y SEIS PESOS ($341.257.046), cuantía inferior al umbral establecido para la vigencia 2026, equivalente a QUINIENTOS ONCE MILLONES SETECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS ($511.708.497).

En consecuencia, la convocatoria podrá limitarse a Mipymes colombianas con mínimo un (1) año de existencia, siempre que se reciban solicitudes de por lo menos dos (2) Mipymes que acrediten el cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos, presentadas a más tardar un (1) día hábil antes de la expedición del acto administrativo de apertura del proceso de selección. Las solicitudes deberán estar acompañadas de los documentos que permitan acreditar el tamaño empresarial, la existencia y representación legal, cuando corresponda, y las demás condiciones previstas en la reglamentación aplicable. Adicionalmente, el artículo 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015 contempla la posibilidad de establecer una limitación territorial a favor de Mipymes colombianas cuyo domicilio principal se encuentre en el departamento o municipio donde se ejecute el contrato.

En ese sentido, el Municipio de Zona Bananera contempla la posibilidad de aplicar la limitación territorial a Mipymes domiciliadas en el departamento del Magdalena, en atención a la finalidad de promover la

participación del tejido empresarial regional, favorecer la concurrencia de empresas de menor tamaño y estimular su acceso a las oportunidades de contratación pública. La procedencia de esta delimitación departamental estará sustentada en la correspondencia entre el ámbito territorial de ejecución contractual y el domicilio de los potenciales participantes, así como en las condiciones de oferta y competencia identificadas en el estudio del sector, sin que pueda constituir una restricción arbitraria o desproporcionada a la libre concurrencia. La limitación territorial, a diferencia de la limitación general a Mipymes colombianas, constituye una facultad de la administración, cuyo ejercicio debe encontrarse debidamente motivado en las condiciones particulares del proceso.

Por consiguiente, una vez configurados los presupuestos legales y recibidas las solicitudes correspondientes, la entidad podrá adoptar la decisión de limitar la convocatoria a Mipymes colombianas domiciliadas en el departamento del Magdalena, siempre que el alcance geográfico de la ejecución permita jurídicamente dicha delimitación. En tal evento, la participación quedará reservada a las empresas que acrediten las condiciones exigidas y su domicilio principal en el ámbito territorial definido, mediante los documentos previstos en el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015. Esta posibilidad responde a los objetivos de promoción empresarial y desarrollo regional contemplados en la legislación colombiana, preservando en todo momento los principios de transparencia, igualdad, selección objetiva, economía y libre concurrencia que orientan la contratación estatal.

12.2. Compras públicas y acuerdos comerciales

El análisis de acuerdos comerciales tiene una lógica separada de la selección de producto: primero identifica el ámbito de aplicación del acuerdo según entidad, valor y eventual excepción; después fija los compromisos de trato nacional y las reglas de plazo cuando correspondan. El simple hecho de que exista un tratado suscrito por Colombia no significa que toda compra municipal esté cubierta. En el presente estudio no se afirma una cobertura específica sin una matriz completa de umbrales, entidades incluidas, exclusiones y valor del contrato.

La concurrencia nacional y la competencia efectiva se mantienen como criterios de diseño del proceso. La subasta concentra el factor de evaluación en el precio, pero las exigencias habilitantes, los acuerdos comerciales y las reglas de Mipymes son capítulos distintos. Separarlos evita que una condición que procede en una etapa sea utilizada para cerrar indebidamente el acceso en otra.

13. RIESGOS ECONÓMICOS PREVISIBLES DEL MERCADO

El análisis sectorial permite identificar qué puede afectar el abastecimiento, el precio y la entrega. Las contingencias más relevantes para esta clase de compra no son abstractas: aparecen en los tiempos de asignación del vehículo, en la importación de componentes, en la capacidad de los talleres para integrar los equipos, en la matrícula y en el mantenimiento previsto por el fabricante. La asignación contractual posterior toma como referencia quién puede gestionar cada variable a un costo razonable.

Situación de mercado	Incidencia económica y operativa	Tratamiento compatible con el objeto
Disponibilidad limitada de una versión	Puede prolongar entrega o exigir desplazamientos logísticos.	Oferta con marca/modelo identificados y plazo cierto de entrega.
Ajustes cambiarios en vehículo o repuestos	Afectan costo de adquisición e inventarios.	Precio total formulado en pesos y condiciones temporales claras.
Instalación de uniformación	Riesgo de demoras, incompatibilidad eléctrica y fallas de acabado.	Cumplimiento verificable de la ficha oficial y garantías de instalación.
Ejecución del mantenimiento preventivo	Costo futuro de mano de obra, insumos y repuestos.	Programa hasta 50.000 km dentro del alcance económico integral.
Trámites de matrícula y SOAT	Retraso en entrada a servicio y costos de alistamiento.	Entrega documental y habilitación de circulación conforme a la ficha.

Situación de mercado	Incidencia económica y operativa	Tratamiento compatible con el objeto
Oferta económicamente muy reducida	Riesgo de omisión de accesorios o menor capacidad de cumplir.	Examen del precio final conforme al régimen de ofertas artificialmente bajas.

En el concepto C-1423 de 2026, Colombia Compra Eficiente recordó que la evaluación de una oferta aparentemente artificialmente baja exige solicitar explicaciones y valorar si las condiciones objetivas del oferente permiten cumplir el contrato. En el escenario de subasta, esta apreciación recae sobre el precio final resultante y no permite descartar de manera automática una propuesta únicamente porque el descuento sea considerable. [F27]

Tampoco es correcto trasladar al proveedor riesgos ajenos a su ámbito de control ni asumir desde el presupuesto todos los aumentos ordinarios del mercado. El equilibrio que pretende la planeación consiste en una definición clara del bien, un plazo relacionado con la cadena de suministro, obligaciones técnicas medibles y un precio que incluya los componentes de puesta en funcionamiento. La subasta inversa no elimina estos riesgos: obliga a administrarlos antes de abrir la competencia de precios.

14. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL SECTOR Y MERCADO

El objeto corresponde a una adquisición integral de un vehículo automotor nuevo y uniformado para la Policía Nacional. La oferta nacional de pick-ups 4x4, la presencia de redes comerciales y los antecedentes de compra pública demuestran la existencia de un mercado de aprovisionamiento de esta clase de bienes. El sector admite participación de distintos agentes económicos capaces de integrar vehículo, uniformación, mantenimiento y entrega. La competencia no está ligada por naturaleza a una marca ni a un único comercializador.

La información de DANE y de los gremios ANDI-Fenalco confirma que la compra se estructura en un mercado automotor activo durante 2026, con variaciones de precios y condiciones comerciales que aconsejan tratar con rigor la fecha y el alcance de cada referente. Las órdenes de compra verificables exhiben una dispersión significativa en los precios totales y, especialmente, en el peso de adecuaciones, mantenimiento y gravámenes. Por ello, ningún precio aislado se adopta aquí como equivalente automático a la solución policial definida para Zona Bananera.

El proyecto aprobado fija un presupuesto oficial de $341.257.046, compuesto por $302.115.000 de base económica y $39.142.046 de provisión municipal. Esa estructura se respeta íntegramente y se mantiene la provisión tributaria en renglón independiente de la memoria presupuestal. El valor máximo sirve de límite a la adquisición, no de precio que el proponente deba reproducir. La selección abreviada mediante subasta inversa presencial proporciona un mecanismo de competencia por menor precio entre ofertas previamente habilitadas y técnicamente comparables.

El estudio distingue, asimismo, la ficha técnica policial del requisito municipal de cilindrada mínima de 2.200 cc y motorización exclusivamente diésel;no extiende la ficha de la Policía mediante condiciones adicionales no contenidas en los soportes oficiales. La motocicleta queda completamente excluida. El análisis de capacidad comercial y financiera se sustenta en el riesgo y en la naturaleza de la compra de una sola unidad, evitando extrapolar automáticamente obligaciones propias de grandes flotas.

A la fecha de corte, la información oficial sitúa el Acuerdo Marco Vehículos IV adjudicado pero no operativo. El antecedente de la Tienda Virtual pertenece a la historia de abastecimiento del proyecto y no cambia esa circunstancia. La modalidad presencial y la publicidad en SECOP I quedan descritas separadamente. Con ello, el estudio ofrece un fundamento jurídico, técnico y económico ordenado para los documentos de selección, sin modificar los actos ni la formulación de inversión del Municipio.

15. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL DE LOS PROPONENTES

1. Consideraciones generales y fundamento jurídico

La capacidad financiera y organizacional constituye uno de los elementos fundamentales para determinar la aptitud de los interesados en participar en el presente proceso de Selección Abreviada mediante Subasta Inversa Presencial, cuyo objeto comprende el suministro de una (1) camioneta tipo pick-up 4x4, doble cabina,

uniformada y equipada para la Policía Nacional, destinada al fortalecimiento de la movilidad operativa en el municipio de Zona Bananera, Magdalena.

La determinación de los indicadores encuentra fundamento en el numeral 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y en los artículos 2.2.1.1.1.5.3 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, disposiciones que reconocen la

capacidad financiera y organizacional como requisitos habilitantes y establecen los elementos que orientan su determinación.

Estos indicadores permiten conocer la situación económica de los posibles oferentes a partir de su liquidez, endeudamiento, capacidad para atender obligaciones financieras y rendimiento operacional, procurando identificar condiciones que contribuyan a la ejecución del contrato.

En este caso particular, la adquisición comprende un vehículo nuevo que será entregado con las condiciones de uniformación, mantenimiento, matrícula, aseguramiento y demás prestaciones previstas en el proyecto de inversión. Su ejecución supone la articulación de actividades comerciales, logísticas y de alistamiento,

circunstancia que hace pertinente considerar tanto la disponibilidad de recursos de corto plazo como la estabilidad de la estructura financiera de los participantes.

El presupuesto oficial asciende a TRESCIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MIL CUARENTA Y SEIS PESOS ($341.257.046), suma que constituye la referencia económica del presente análisis.

Los indicadores financieros y organizacionales tienen carácter habilitante, de manera que su cumplimiento se determina mediante las condiciones de CUMPLE o NO CUMPLE. No generan puntuación adicional ni constituyen factores de ponderación de las ofertas económicas.

2. Información financiera de referencia

Para la estructuración de los indicadores se toma como referencia la información financiera correspondiente al ejercicio económico terminado el 31 de diciembre de 2025, incorporada en el Registro Único de Proponentes

(RUP), vigente y en firme, de acuerdo con las disposiciones aplicables a su inscripción y renovación durante la vigencia 2026.

La información comprende los activos corrientes, pasivos corrientes, activos totales, pasivos totales, patrimonio, utilidad operacional y gastos de intereses, según corresponda a cada indicador.

Este criterio permite utilizar información contable de un mismo período fiscal, evitando combinaciones de cifras de ejercicios diferentes que puedan distorsionar el resultado de las operaciones.

3. Indicadores financieros y organizacionales propuestos

Para efectos del análisis se consideran los siguientes parámetros:

Indicador	Fórmula	Parámetro propuesto
Índice de liquidez	Activo corriente / Pasivo corriente	Mayor o igual a 10,00
Índice de endeudamiento	Pasivo total / Activo total	Menor o igual a 0,50
Razón de cobertura de intereses	Utilidad operacional / Gastos de intereses	Mayor o igual a 5,00
Capital de trabajo	Activo corriente − Pasivo corriente	Mayor o igual al 30% del presupuesto oficial $102.377.113,8
Rentabilidad del patrimonio	Utilidad operacional / Patrimonio	Mayor o igual a 1,00
Rentabilidad del activo	Utilidad operacional / Activo total	Mayor o igual a 1,00

Los valores anteriores representan los umbrales considerados para la estructuración financiera del proceso. Su determinación definitiva se encuentra vinculada con la proporcionalidad frente a las condiciones efectivamente observadas en el mercado de proveedores de vehículos automotores.

4. Justificación de los indicadores de capacidad financiera

4.1. Índice de liquidez: mayor o igual a 10,00

El índice de liquidez determina la relación existente entre los activos corrientes y los pasivos corrientes de una empresa y permite apreciar su capacidad para atender las obligaciones exigibles en el corto plazo.

Su fórmula corresponde a:

Índice de liquidez = Activo corriente / Pasivo corriente

Para el presente proceso se plantea un índice de liquidez mayor o igual a diez (10,00), entendido como una relación en la cual el proponente dispone contablemente de al menos diez pesos en activos corrientes por cada peso de obligaciones corrientes.

La consideración de este indicador responde a la importancia de contar con capacidad económica para atender las actividades que acompañan la entrega del automotor, entre ellas su disponibilidad, transporte, alistamiento y demás componentes previstos contractualmente.

Un índice elevado refleja una mayor cobertura contable de las obligaciones corrientes y una menor dependencia relativa de recursos adicionales para atenderlas. Sin embargo, debe tenerse presente que los

activos corrientes no están constituidos exclusivamente por dinero disponible, pues también pueden comprender inventarios y cuentas por cobrar.

En consecuencia, el índice constituye una medida de solvencia de corto plazo, pero no equivale necesariamente a una disponibilidad inmediata de efectivo.

El umbral de diez (10,00) representa un criterio especialmente exigente. Su correspondencia con las condiciones habituales de los comercializadores, distribuidores y proveedores de vehículos automotores es determinante para establecer su proporcionalidad, puesto que la estructura comercial del sector puede

comprender financiación de inventarios y obligaciones corrientes que no implican, por sí mismas, incapacidad contractual.

4.2. Índice de endeudamiento: menor o igual a 0,50

El índice de endeudamiento expresa la proporción de los activos de una empresa que se encuentra financiada mediante obligaciones con terceros.

Su fórmula corresponde a:

Índice de endeudamiento = Pasivo total / Activo total

Se contempla un límite máximo de cero coma cincuenta (0,50), equivalente al cincuenta por ciento (50%).

Este parámetro representa una estructura financiera en la cual los pasivos no superan la mitad de los activos totales. Desde el punto de vista económico, permite identificar empresas con una participación patrimonial relevante dentro de su financiación.

En la contratación proyectada, este indicador resulta pertinente considerando que el suministro del vehículo comprende compromisos comerciales y operativos que requieren continuidad durante el período de ejecución.

Una menor proporción de endeudamiento puede representar mayor capacidad para absorber variaciones desfavorables en las condiciones de financiación, costos logísticos y obligaciones empresariales, sin que estas circunstancias afecten directamente la entrega del bien.

El límite del cincuenta por ciento (50%) constituye, por tanto, un parámetro orientado a medir el equilibrio entre recursos propios y obligaciones con terceros.

4.3. Razón de cobertura de intereses: mayor o igual a 5,00

La razón de cobertura de intereses permite conocer cuántas veces la utilidad operacional de una empresa representa sus gastos financieros por concepto de intereses.

Su fórmula es:

Razón de cobertura de intereses = Utilidad operacional / Gastos de intereses

Se contempla una razón igual o superior a cinco (5,00), lo cual significa que por cada peso de gastos de intereses el proponente genera, contablemente, al menos cinco pesos de utilidad operacional.

Este indicador permite apreciar la relación entre los resultados derivados de la operación comercial y el costo de las obligaciones financieras.

En el mercado automotor, donde pueden existir operaciones financiadas, inventarios sujetos a crédito comercial y relaciones permanentes con entidades financieras, el indicador resulta útil para identificar el grado de cobertura de dichos compromisos.

Una cobertura superior a la unidad evidencia que la utilidad operacional excede los gastos por intereses. El valor de cinco (5,00) representa un margen de cobertura superior, concebido como una protección frente a posibles variaciones en los gastos financieros y en el resultado operacional.

Cuando los gastos de intereses sean iguales a cero y la utilidad operacional sea positiva o igual a cero, el indicador se considerará cumplido por ausencia de obligaciones asociadas a dichos gastos. Si la utilidad operacional es negativa, no se acreditará el requisito bajo esta regla.

5. Capital de trabajo

El capital de trabajo constituye una medida de la capacidad financiera disponible en términos absolutos, una vez descontadas las obligaciones corrientes de los activos corrientes.

Su fórmula es:

Capital de trabajo = Activo corriente − Pasivo corriente

Para la adquisición proyectada se plantea un capital de trabajo equivalente al treinta por ciento (30%) del presupuesto oficial.

La operación es la siguiente:

$341.257.046 × 30% = $102.377.113,8

En consecuencia, el capital de trabajo mínimo propuesto, aproximado al peso superior, corresponde a:

($102.377.113,8).

Este indicador permite apreciar si el proponente cuenta con un margen positivo de recursos corrientes, después de descontar sus obligaciones de corto plazo.

La incorporación del capital de trabajo resulta pertinente en la medida en que el suministro de la camioneta comprende actividades económicas y logísticas que se desarrollan antes de su recibo definitivo.

El porcentaje del treinta por ciento (30%) se plantea como una exigencia complementaria y moderada en relación con la cuantía del contrato, sin pretender que el contratista acredite anticipadamente recursos equivalentes a la totalidad del presupuesto.

Su utilización conjunta con la liquidez permite apreciar dos dimensiones distintas: mientras el índice de liquidez mide una relación entre activos y pasivos corrientes, el capital de trabajo muestra el valor monetario de la diferencia existente entre ambos.

6. Justificación de los indicadores de capacidad organizacional

La capacidad organizacional se relaciona con el rendimiento operacional obtenido por una empresa frente a los recursos propios y a los activos empleados en el desarrollo de su actividad económica.

El artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 contempla, para este propósito, la rentabilidad del patrimonio y la rentabilidad del activo.

6.1. Rentabilidad del patrimonio: mayor o igual a 1,00

La rentabilidad del patrimonio permite establecer la relación entre la utilidad operacional y el patrimonio de una empresa.

Su fórmula es:

Rentabilidad del patrimonio = Utilidad operacional / Patrimonio

Se contempla como parámetro una rentabilidad mayor o igual a uno (1,00), equivalente al ciento por ciento (100%) cuando el indicador se expresa porcentualmente.

Este indicador permite conocer la capacidad de generación de utilidad operacional respecto de los recursos patrimoniales.

Una rentabilidad positiva indica que la actividad económica produce resultados operacionales favorables en relación con el patrimonio registrado.

En términos de análisis empresarial, un mayor rendimiento puede representar eficiencia en el aprovechamiento de los recursos propios. Sin embargo, la rentabilidad patrimonial también se encuentra influenciada por el nivel de endeudamiento y por el tamaño del patrimonio contable.

Por esta razón, una rentabilidad especialmente alta no implica necesariamente que una empresa tenga mayor capacidad de suministro que otra con resultados positivos inferiores.

El límite de uno (1,00) constituye una exigencia elevada cuya correspondencia con la realidad financiera del sector automotor resulta indispensable para sustentar su utilización como condición habilitante.

6.2. Rentabilidad del activo: mayor o igual a 1,00

La rentabilidad del activo mide la utilidad operacional generada por una empresa respecto del conjunto de sus activos.

Su fórmula es:

Rentabilidad del activo = Utilidad operacional / Activo total

Se contempla una rentabilidad igual o superior a uno (1,00), equivalente al ciento por ciento (100%).

El indicador permite apreciar la capacidad de la empresa para obtener resultados operacionales mediante la utilización de sus activos, independientemente de la forma en que estos se encuentren financiados.

Una rentabilidad positiva constituye una señal favorable de desempeño operacional. No obstante, el resultado también depende de factores relacionados con el modelo de negocio, la rotación de inventarios, la composición de activos y los márgenes comerciales del sector.

Debe señalarse que exigir una rentabilidad del activo equivalente al ciento por ciento significa que la utilidad operacional del período sea igual o superior al valor total de los activos registrados, situación particularmente exigente para empresas comercializadoras de bienes de alto valor, como los vehículos automotores.

En este sentido, la utilización del parámetro de uno (1,00) requiere un respaldo económico especialmente sólido que demuestre su correspondencia con los resultados financieros de los posibles participantes.

7. Acreditación y evaluación de los indicadores

La capacidad financiera y organizacional se acreditará mediante la información correspondiente al cierre fiscal del 31 de diciembre de 2025 que conste en el Registro Único de Proponentes vigente y en firme, sin perjuicio de las reglas aplicables a quienes legalmente no estén obligados a inscribirse en dicho registro.

Para los proponentes plurales se contempla una metodología sencilla basada en la suma de los componentes financieros de sus integrantes, de manera que los índices se obtengan dividiendo las sumas correspondientes.

Así, la liquidez resultará de dividir la suma de los activos corrientes entre la suma de los pasivos corrientes; el endeudamiento, de dividir la suma de los pasivos totales entre la suma de los activos totales; y la cobertura de intereses, de dividir la suma de las utilidades operacionales entre la suma de los gastos de intereses.

Las rentabilidades se establecerán mediante la misma metodología, tomando la utilidad operacional total frente al patrimonio total o al activo total, según corresponda.

Para el capital de trabajo se utilizará la diferencia entre la suma de los activos corrientes y la suma de los pasivos corrientes.

Esta metodología permite utilizar las cifras que integran los estados financieros de los participantes y evita sumar directamente índices individuales que pueden estar calculados sobre bases económicas distintas.

Cuando alguno de los denominadores sea cero, se aplicará la regla específica prevista para el indicador correspondiente, evitando realizar divisiones matemáticamente indeterminadas.

8. Consideración final sobre la proporcionalidad de los requisitos

La definición de los requisitos habilitantes financieros y organizacionales está orientada a identificar condiciones que permitan ejecutar adecuadamente el suministro contractual, sin convertir la fortaleza económica en un factor de puntuación o de selección distinto del precio.

Los parámetros contemplados para el presente análisis responden a criterios de liquidez, estabilidad financiera, cobertura de obligaciones, disponibilidad de capital de trabajo y eficiencia operacional.

No obstante, la correspondencia entre los límites seleccionados y la realidad del sector constituye un elemento esencial de su justificación, particularmente respecto de los índices de liquidez y rentabilidad que presentan niveles de exigencia superiores a los ordinarios.

De conformidad con el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, los requisitos habilitantes han de conservar una relación razonable con la naturaleza, cuantía y riesgos del contrato, así como con las condiciones económicas de los posibles participantes.

La finalidad del análisis financiero consiste en identificar proveedores con aptitud económica para ejecutar el suministro del vehículo en las condiciones establecidas, preservando la selección objetiva, la libre concurrencia y la utilización adecuada de los recursos públicos.

FUENTES CONSULTADAS Y TRAZABILIDAD DOCUMENTAL

Las fuentes públicas identificadas a continuación se citan exclusivamente por su utilidad para la estructuración de esta compra. En los datos de mercado se deja visible el período al que corresponden. Los documentos del proyecto, BPIN y CDP son la base oficial de cantidades y presupuesto; los antecedentes externos sirven como contraste y no los sustituyen.

[F01] Decreto 1082 de 2015, artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.2.1.1 (Relatoría ANCP-CCE). https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-1082-de-2015/

[F02] ANCP-CCE, Guía para la Elaboración de Estudios del Sector, actualización de septiembre de 2025. https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/manual/guia-para-la-elaboracion-de-estudios-del-sector

[F03] ANCP-CCE, concepto C-256 de 2025, estudios sectoriales y finalidad. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-256-de-2025/

[F04] ANCP-CCE, concepto C-183 de 2025, naturaleza orientadora de la guía. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-183-de-2025/

[F05] ANCP-CCE, concepto C-985 de 2026, oferta y mercado. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-985-de-2026/

[F06] Corte Constitucional, Sentencia C-300 de 2012. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=48320

[F07] Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 24 de abril de 2013, expediente 27315. https://vlex.com.co/vid/438001698

[F08] Decreto 997 de 2026, especialmente artículo 14, vigencia progresiva. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-0997-de-2026/

[F09] Decreto 1082 de 2015, artículos 2.2.1.2.1.2.1 a 2.2.1.2.1.2.5. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-1082-de-2015/

[F10] DANE, PIB segundo trimestre de 2026, información técnica. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

[F11] ANDI y Fenalco, informe del sector automotor a octubre de 2026, publicación de noviembre de 2026. https://www.fenalco.com.co/blog/gremial-4/informe-del-sector-automotor-a-octubre-2026-9240

[F12] DANE, IPC, resultados septiembre de 2026. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica

[F13] DANE, importaciones, resultados de agosto de 2026. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones

[F14] ANCP-CCE/TVEC, orden de compra 165056, Quípama, 26/05/2026. https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/ordenes-compra/165056

[F15] ANCP-CCE/TVEC, orden de compra 167972, Tuchín, 19/08/2026. https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/ordenes-compra/167972/1

[F16] ANCP-CCE/TVEC, orden de compra 169094, Fondo Rotatorio Policía, 18/09/2026. https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/ordenes-compra/169094?order=Total&sort=asc

[F17] ANCP-CCE/TVEC, orden de compra 162628, Fondo Rotatorio Policía, 25/03/2026. https://operaciones.colombiacompra.gov.co/tienda-virtual-del-estado-colombiano/ordenes-compra/162628

[F18] Toyota Colombia, catálogo Hilux y variantes comerciales. https://www.toyota.com.co/vehiculo/hilux-3

[F19] Toyota Colombia, Hilux D.C. SR 2.4 diésel 4x4 MT, precio julio 2026. https://www.toyota.com.co/vehiculo/hilux-3/hilux-2-4-diesel-mecanica-tc

[F20] Automotores Toyota, Hilux SRV 2.4 diésel 4x4 AT, septiembre 2026. https://www.sales.toyota.com.co/detail/hilux

[F21] ANCP-CCE, concepto C-1381 de 2026, requisitos habilitantes y mercado. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-1381-de-2026/

[F22] Ley 2023 de 2020, Tasa Pro Deporte y Recreación, artículos 7 y 8. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=136891

[F23] ANCP-CCE, plataformas SECOP I, SECOP II y TVEC. https://www.colombiacompra.gov.co/secop

[F24] ANCP-CCE, comunicado 06/11/2026: Vehículos IV adjudicado y en puesta en marcha. https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/30867

[F25] Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.1.2.12 (modificado por Decreto 310 de 2021). https://relatoria.colombiacompra.gov.co/normativa/decreto-1082-de-2015/

[F26] ANCP-CCE, umbral Mipyme 2026 de $511.708.497. https://www.colombiacompra.gov.co/archivos/27419

[F27] ANCP-CCE, concepto C-1423 de 2026, subasta y ofertas artificialmente bajas. https://relatoria.colombiacompra.gov.co/conceptos/c-1423-de-2026/

ORIGINAL FIRMADO

ROBINSON MORELO GONZALEZ
SECRETARIO DEL INTERIOR Y CONVIVENCIA CIUDADANA
FUNCIONARIO PREPARADOR DEL PROYECTO