ANÁLISIS DEL SECTOR DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN DE UNA SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA PRESENCIAL

ARTÍCULO 2.2.1.1.1.6.1 DEL DECRETO 1082 DEL 2015

ENTIDAD ESTATAL CONTRATANTE	INSTITUTO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL DE RIOHACHA – INSTRAMD
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN:	SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA PRESENCIAL
TIPO DE CONTRATO:	CONTRATO DE COMPRAVENTA
OBJETO	SUMINISTRO DE VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETAS PARA EL SERVICIO DE LOS AGENTES DE TRANSITO DEL INSTITUTO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL DE RIOHACHA – LA GUAJIRA.
PRESUPUESTO OFICIAL:	SETENTA MILLONES DE PESOS M/CTE. ($70.000.000,00)
FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE LE SOPORTAN:	Artículo 15 del decreto 1510 del 2015, compilado por el Decreto 1082 del 2015, en su Artículo 2.2.1.1.1.6.1. *Deber de análisis de las Entidades Estatales. La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de Análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.*
OBJETIVO	Adelantar acciones previas al proceso de invitación a presentar ofertas, que permitan conocer y analizar las condiciones, características y tendencias del mercado actual nacional.
APLICACIÓN	Todos los contratos con oferentes nacionales o extranjeros.
ALCANCE	Incluye análisis del sector (aspectos generales, análisis de la demanda y análisis de la oferta) Aplica para las áreas que requieran la adquisición de un bien o servicio mediante contrato de una modalidad de selección descrita en la legislación
RESULTADOS ESPERADOS CON EL PRESENTE ESTUDIO	Con la realización de un adecuado y riguroso análisis y/o estudio del sector se espera:

	• Considerar la viabilidad de la contratación, de acuerdo con una caracterización y definición de las necesidades reales del proyecto, tanto económicas, como técnicas, a fin de cumplir con los objetivos formulados. • Identificar los riesgos previsibles que puedan afectar la contratación desde el punto de vista económico, técnico y/o jurídico. • Identificar alternativas para satisfacer la necesidad, diferentes a las utilizadas de manera común, así como la posibilidad de encontrar valores agregados en la adquisición del bien y/o servicio. • Permitir la actualización técnica de las características del objeto a contratar, garantizando que el municipio adquiera obras, bienes y/o servicios con tecnología acorde con el ritmo del mercado y las necesidades percibidas, generando mayor competitividad y optimización en el uso de los recursos. • Determinar las diferentes condiciones y/o limitaciones relacionadas con la provisión de dichos bienes y/o servicios.

El Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2.015, en donde se señala el deber de análisis de la entidad estatal. La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo.

La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso, por lo que se permite realizar el estudio del sector para la selección de contratista y la suscripción del contrato, de acuerdo a la Guía para la Elaboración de Estudio de Sector publicada acorde a las recomendaciones y lineamientos de Colombia Compra Eficiente.

- Aspectos Generales
- Estudio de la Demanda
- Estudio de la Oferta

Por lo que se presenta continuación un análisis del sector y de los posibles oferentes para el desarrollo del objeto contractual de la referencia, con el fin de asignar de manera eficiente los recursos establecidos para este proceso y de verificar el sector comercial que ofrece esta clase de servicios.

1. ASPECTOS GENERALES.

1.1 ANÁLISIS SOCIAL Y ECONÓMICO

Contexto del social de la necesidad.

El Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, es una entidad pública que tiene como objeto social la planeación, dirección, administración y ejecución de las políticas distritales en materia de tránsito, transporte y movilidad, controlando especialmente la movilidad para garantizar la seguridad vial, y contribuir al uso racional del espacio público, en cumplimiento de la legislación y normatividad vigente; ofreciendo servicios eficaces, eficientes y confiables relacionados con la capacitación y sensibilización a los conductores infractores, el registro de vehículos automotores, así como la señalización y semaforización de las principales arterias de la ciudad.

Que la siniestralidad vial constituye una de las principales problemáticas de salud pública y seguridad ciudadana en el territorio, afectando de manera significativa la integridad física, la calidad de vida y el desarrollo social y económico de la población. Los accidentes de tránsito generan pérdidas humanas, lesiones permanentes, costos para el sistema de salud y afectaciones económicas para las familias y las entidades públicas, convirtiéndose en una problemática que requiere acciones preventivas permanentes.

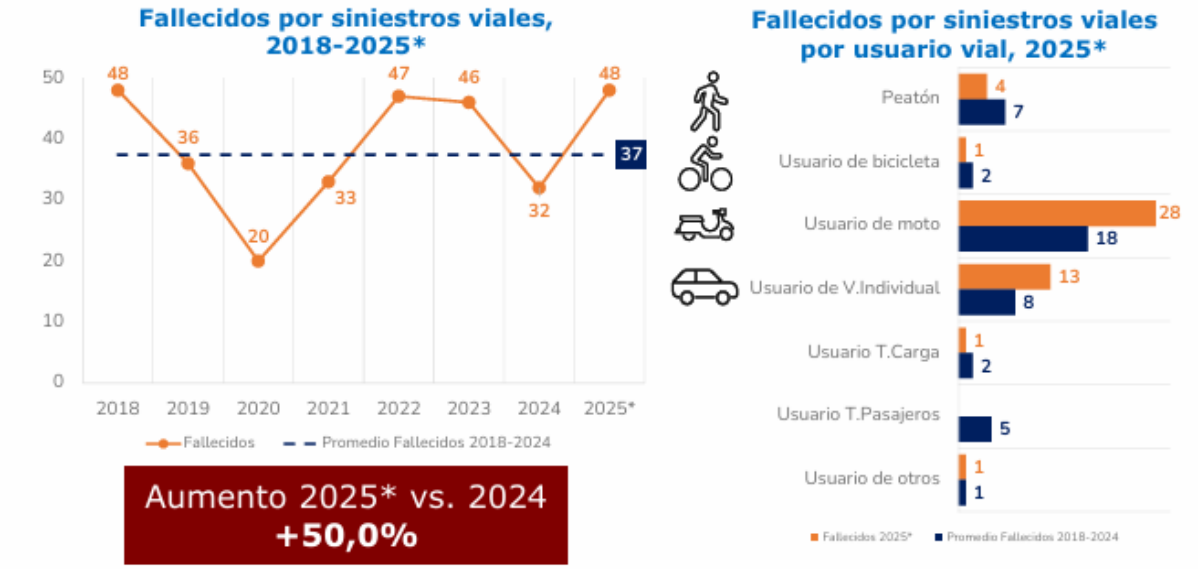
La Constitución Política prevé en el artículo 2° como fines del Estado: *"servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos y todas en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación. Las autoridades de la República están instituidas para proteger y brindar apoyo, a todas las personas residentes en Colombia y en sus diferentes entes territoriales, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares"*.

El Distrito de Riohacha, capital del departamento de La Guajira, necesita fortalecer de manera permanente las acciones de regulación, vigilancia y control del tránsito, con el propósito de contribuir al mejoramiento de la movilidad, promover el cumplimiento de las normas de circulación y reducir los factores de riesgo que afectan la seguridad vial de los ciudadanos. El Documento 3677 menciona que desde mediados de la década de los noventa diversos estudios han diagnosticado la problemática.

Esta problemática se asocia a la Sobreoferta de servicios, Vehículos obsoletos en términos de edad y diseño, Esquema empresarial inapropiado (la mayoría de las empresas del transporte colectivo no eran propietarias de los vehículos y generaban la mayor parte de sus recursos por el sistema de afiliación de los mismos), Sistema de rutas y servicios no jerarquizado, en el que colectivos y taxis competen entre sí, afectando la rentabilidad de las rutas y aumenta los riesgos viales y los accidentes por casos de intolerancia y baja cultura ciudadana y a la vez desconocimientos de prevención vial, Fórmula de determinación de tarifas, donde factores de eficiencia y calidad del servicio no se reflejaban adecuadamente en el mejoramiento del sistema, Sistema de recaudo y de remuneración con incentivos inapropiados (esquema que propiciaba la denominada "guerra del centavo", contribuyendo al deterioro de la seguridad vial y a la reducción del nivel de servicio

de las vías), Esquema de rutas y servicios con cobertura deficiente en zonas periféricas de bajos ingresos de la ciudad, Sistema de paraderos que no reunían condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros, Malla vial deteriorada en varios sectores, lo cual contribuía a la reducción de la velocidad y a mayores costos de operación de los vehículos

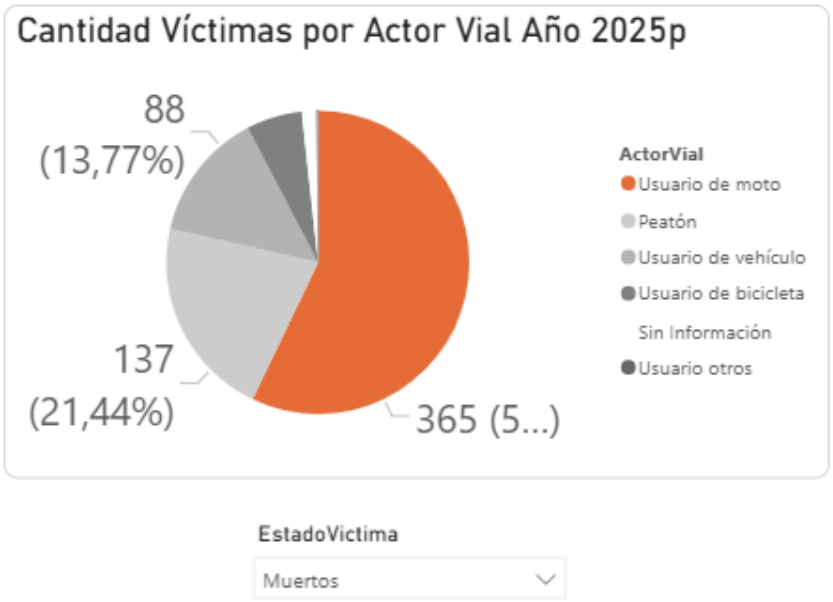
Así mismo los transportadores y peatones tienen una responsabilidad con la seguridad vial en referencia a evitar accidentes de tránsito por sus asociados, para disminuir las lesiones fatales y no fatales



La gráfica evidencia un comportamiento variable pero preocupante de la mortalidad por siniestros viales en Riohacha durante el periodo 2018-2025. En 2018 se registraron 48 personas fallecidas, cifra que disminuyó progresivamente hasta alcanzar 20 fallecidos en 2020. Sin embargo, a partir de 2021 se observa un incremento importante, pasando de 33 fallecidos a 47 en 2022 y 46 en 2023. Aunque en 2024 se presentó una reducción a 32 fallecidos, durante 2025 la cifra volvió a incrementarse hasta alcanzar 48 fallecidos, igualando el máximo registrado en el periodo analizado.

Este comportamiento resulta especialmente relevante al comparar 2025 con 2024, ya que se presenta un incremento del 50 %, pasando de 32 a 48 fallecidos. Asimismo, los 48 fallecidos de 2025 se encuentran 11 casos por encima del promedio de aproximadamente 37 fallecidos registrado entre 2018 y 2024, lo que evidencia un deterioro reciente de la situación de seguridad vial. La presentación fuente reporta igualmente este aumento del 50% para 2025 frente a 2024.

En cuanto a la distribución por usuario vial, se observa que la mayor concentración de fallecidos durante 2025 corresponde a los usuarios de motocicleta, con 28 víctimas, representando aproximadamente el 58,3 % del total de fallecidos. Le siguen los usuarios de vehículos individuales, con 13 fallecidos, equivalentes al 27,1 %. En conjunto, estos dos grupos concentran aproximadamente el 85,4 % de las muertes registradas en 2025, evidenciando una especial vulnerabilidad asociada a la movilidad en motocicleta y vehículos particulares.



La distribución de víctimas mortales por actor vial para el año 2025 evidencia que los usuarios de motocicleta constituyen el grupo con mayor participación en la siniestralidad, registrando 365 víctimas, equivalentes a aproximadamente el 57,1 % del total de fallecidos. Este comportamiento confirma la alta vulnerabilidad de este actor vial y la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención dirigidas a este segmento de la población.

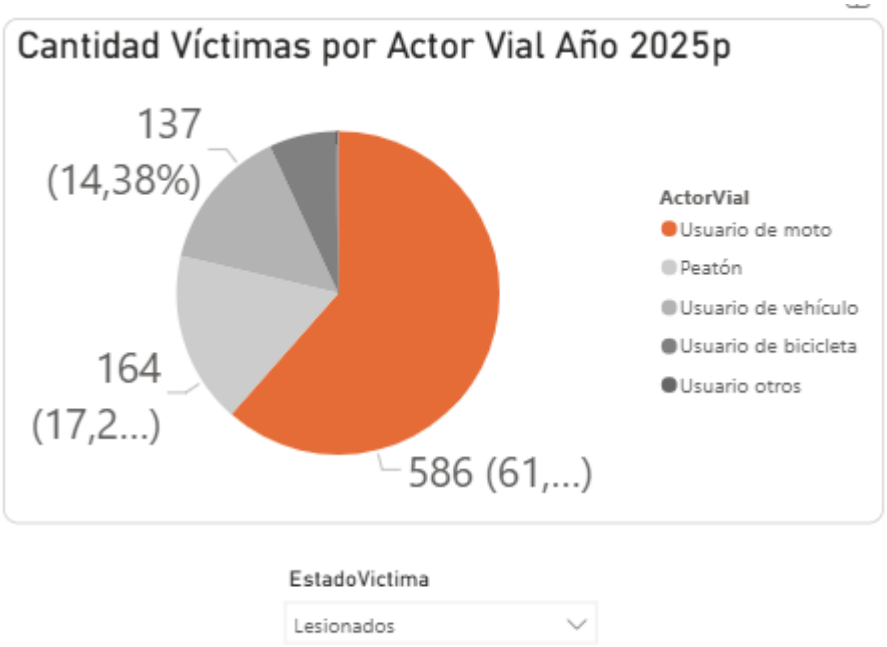
En segundo lugar, se encuentran los peatones, con 137 víctimas, correspondientes al 21,4 % del total, lo que refleja la importancia de promover acciones orientadas a la protección de los usuarios más vulnerables de la vía, mediante campañas de educación, respeto por los cruces peatonales y fortalecimiento de la cultura ciudadana.

Los usuarios de vehículos registraron 88 víctimas, equivalentes al 13,8 %, mientras que el porcentaje restante corresponde a usuarios de bicicleta, otros actores viales y casos sin información, los cuales, aunque presentan una menor participación, requieren igualmente la implementación de acciones preventivas específicas.

Los resultados evidencian que cerca del 80% de las víctimas fatales corresponden a motociclistas y peatones, convirtiéndolos en la población prioritaria para el desarrollo de campañas de educación, sensibilización y prevención vial. En consecuencia, el presente proyecto contempla la realización de jornadas pedagógicas dirigidas principalmente a motociclistas, conductores, peatones, estudiantes y comunidades, con el propósito de promover conductas seguras, fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y contribuir a la reducción de la siniestralidad vial en el municipio.

En Colombia según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV / Ministerio de Transporte los accidentes de tránsito se presenta por peatones, motociclista en especial los que prestan servicios de transporte de personas, como se conocen em la región caribe como mototaxi, siendo estos los que general mayor números de casos de accidentes fatales y no fatales, entre ellos el conductor o sus pasajeros, los conductores de transporte de personas en vehículo de servicios

públicos y modalidades de prestación de servicios de transporte en vehículos particulares, también en menos frecuencias ciclistas.



La distribución de personas lesionadas por actor vial para el año 2025 muestra que los usuarios de motocicleta representan el grupo con mayor afectación, registrando 586 lesionados, equivalentes aproximadamente al 61,5 % del total de casos reportados. Este comportamiento evidencia la alta exposición al riesgo de este actor vial y resalta la necesidad de fortalecer las acciones de prevención orientadas al uso adecuado de los elementos de protección, el respeto por los límites de velocidad y el cumplimiento de las normas de tránsito.

En segundo lugar, se encuentran los peatones, con 164 lesionados, correspondientes al 17,2 % del total, seguidos por los usuarios de vehículos, quienes registran 137 lesionados, equivalentes al 14,4 %. El porcentaje restante corresponde a usuarios de bicicleta y otros actores viales, cuya participación, aunque menor, también requiere atención mediante estrategias de educación y sensibilización.

Las cifras evidencian que más del 60 % de las personas lesionadas en siniestros viales corresponden a motociclistas, consolidándose como el principal grupo objetivo para la implementación de campañas de seguridad vial. Asimismo, la participación significativa de peatones y ocupantes de vehículos demuestra la necesidad de desarrollar acciones integrales dirigidas a todos los actores de la movilidad, promoviendo comportamientos responsables, el respeto por las normas de tránsito y una cultura de prevención que contribuya a reducir la ocurrencia de lesiones y siniestros viales en el municipio.

Entre las clases de accidentes que se presentan estas los choque con otros vehículos, aquí la frecuencia las recurrentes en Riohacha es el presentado entre motos y el de motos y automóviles, luego le sigue el atropellamiento, choque con objetos fijo o en movimiento; para ello se debe reconocer a las víctimas de los accidentes de tránsito y el problema estructural y social, de salud

pública de primera magnitud que implican; admitir que las causas que las ocasionan, en su mayoría son evitables y aceptar que la seguridad vial debe hacer parte de las políticas y responsabilidades de las organizaciones, entidades y empresas, sin importar su tamaño o actividad.

Actualmente, la gestión del tránsito en el Distrito de Riohacha exige contar con recursos operativos que permitan al personal de la autoridad de tránsito ejercer sus funciones de manera eficiente, especialmente en materia de regulación de la circulación vehicular, vigilancia del cumplimiento de las normas, atención de incidentes y acompañamiento a las actividades de prevención de siniestros viales.

El cumplimiento de estas responsabilidades requiere disponer de medios de transporte que faciliten el desplazamiento de los agentes de tránsito hacia los puntos donde se presenten congestiones, infracciones, accidentes o situaciones que requieran intervención institucional.

la disponibilidad y las condiciones técnicas del parque automotor constituyen factores relevantes para la capacidad de respuesta del Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital. La incorporación de motocicletas destinadas al servicio operativo puede contribuir a mejorar la movilidad del personal, ampliar la cobertura de las labores de control y facilitar el desarrollo de las actividades misionales.

Se contempla la adquisición de dos motocicletas con diferentes rangos de cilindraje, destinadas al fortalecimiento de la capacidad operativa institucional. La selección de estos vehículos deberá responder a las necesidades del servicio, las condiciones de circulación del Distrito, los requerimientos de desplazamiento y las especificaciones técnicas definidas por la entidad.

El proyecto constituye una alternativa para fortalecer la capacidad operativa del Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha y apoyar las acciones orientadas al mejoramiento de la movilidad y la seguridad vial, sin perjuicio de que sus resultados dependan también de la planificación de los operativos, la disponibilidad de personal y el seguimiento a la gestión institucional.

Sector según Actividad económica.

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

La economía clásica establece que son tres los grandes sectores de la economía:

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

El sector analizado en el presente estudio se ubica dentro del sector terciario o de servicios el cual relaciona actividades relacionadas con los servicios no productores o transformadores de bienes materiales. Generan servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de cualquier población

en el mundo. Entre los subsectores encontramos el subsector de: comercio, turismo, administración pública, finanzas, consultorio e interventoría, entre otros más.

Pese a que la teoría económica define estos grandes sectores de la economía, existen diferentes especialidades que llevan a establecer aún más sectores análogos a los ya mencionados y dan una aproximación mayor al mercado en su totalidad.

De esta forma se determinan los siguientes sectores:

1. Sector agropecuario
2. Sector de servicios
3. Sector industrial
4. Sector de transporte
5. Sector de comercio
6. Sector financiero
7. Sector de la construcción
8. Sector minero y energético
9. Sector solidario
10. Sector de comunicaciones

Para el presente proceso, la entidad brinda políticas financieras necesarias con el fin de garantizar la correcta ejecución del contrato en la oportunidad y calidad esperadas, la selección de mercados realiza la etapa inicial del ámbito comercial donde se solicitan cotizaciones a empresas legalmente constituidas, que se encuentren en capacidad de proveer el objeto actual bajo todos los requisitos técnicos, de plazos de entrega o ejecución que se establecerán en las condiciones de trabajo.



En este aparte la entidad busca conocer los aspectos generales del mercado que son relevantes en el proceso de contratación. Es importante destacar; que la adquisición objeto del estudio previo se encuentra enmarcado dentro del **SECTOR TERCIARIO**, más específicamente en el **SECTOR COMERCIO**.

Productos Incluidos Dentro del Sector.

Toda vez que el proceso adelantar requiere del suministro en diferentes componentes, el ejercicio de identificación según la "Clasificación industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas" abordará la identificación en diferentes clases CIIU. La administración municipal ha determinado identificar las actividades económicas que serán objeto SUBASTA. Es así como:

CÓDIGO 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.

Código CIIU – 4541 Comercio de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios.

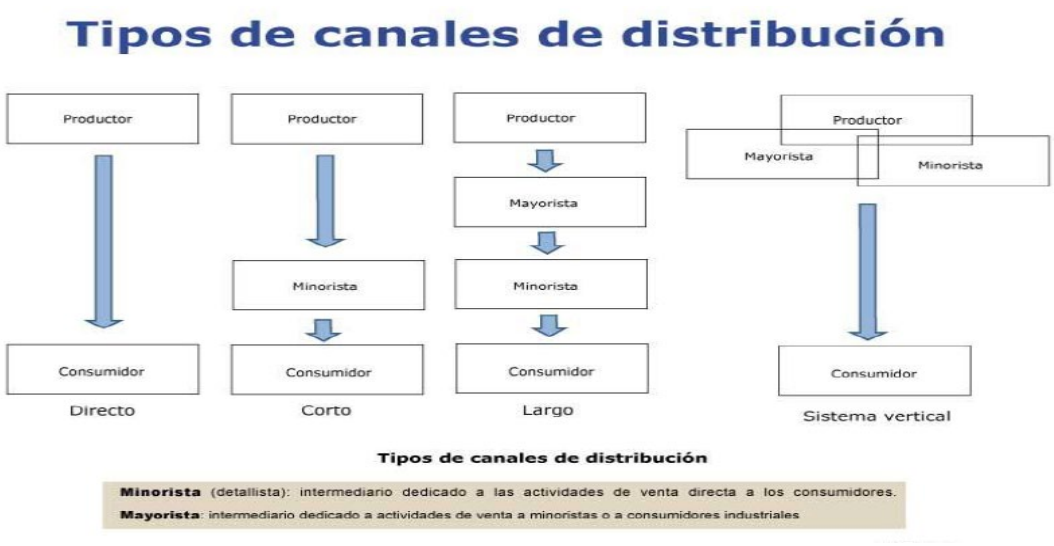
Esta clase incluye:

- 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.

Dinámica del sector del comercio.

La competencia en el mercado del sector del comercio influye en el comportamiento dinámico y vertiginoso del mismo. Los elementos y equipos creados y puestos en el mercado cuentan con tiempos de vigencia relativamente cortos, lo que hace que la demanda se incremente de manera exponencial, ya que las empresas buscan entregar la mejor calidad y comodidad al usuario final.

Para el sector del comercio existen diferentes métodos de distribución los cuales se muestran en la imagen a continuación:



Gremios y asociaciones que participan en el sector.

1. MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO: La Misión del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo es apoyar la actividad empresarial, productora de bienes, servicios y tecnología, así como la gestión turística de las regiones del país, con el fin de mejorar su competitividad, su sostenibilidad e incentivar la generación de mayor valor agregado, lo cual permitirá consolidar su presencia en el mercado local y en los mercados internacionales, cuidando la adecuada competencia en el mercado local, en beneficio de los consumidores y los turistas, contribuyendo a mejorar el posicionamiento internacional de Colombia en el mundo y la calidad de vida de los colombianos.

2. ANDI: La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI, es una agremiación sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo difundir y propiciar los principios políticos, económicos y sociales de un sano sistema de libre empresa. Fue fundada el 11 de septiembre de 1944 en Medellín y, desde entonces, es el gremio empresarial más importante de Colombia. Está integrado por un porcentaje significativo de empresas pertenecientes a sectores como el industrial, financiero, agroindustrial, de alimentos, comercial y de servicios, entre otros. La sede principal de la ANDI se encuentra en Medellín y cuenta con sedes en Bogotá, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Manizales, Pereira, Ibagué, Santander de Quilichao y Villavicencio.

    - FENALCO. La Federación Nacional de Comerciantes Empresarios (FENALCO) es un gremio que representa y defiende los intereses del comercio en Colombia.

    - ACONAUTO. Es la Asociación Gremial de Concesionarios de Automotores de Colombia. Su objetivo es tener más visibilidad en la industria automotriz nacional.

    - La Asociación Nacional de Movilidad Sostenible – ANDEMOS, representa a las marcas de vehículos en Colombia con el objeto de defender la libertad de comercio, las buenas prácticas y los acuerdos comerciales para asegurar la competitividad del sector automotor.

- Movemos Colombia, Somos un movimiento fundado por las ocho ensambladoras más importantes del país, que conformamos la Cámara de la Industria de las motocicletas de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). Nuestra misión es unir a diversos actores dentro de la industria, para idear soluciones efectivas a los desafíos clave que surgen en torno al uso de motocicletas, incluyendo temas de movilidad, sostenibilidad y, en particular, seguridad vial.

Adicionalmente, en el contexto de los actores que participan en el sector y en especial para la ejecución del presente objeto contractual se encuentran las empresas individualmente y agremiadas que cumplan con la clasificación **4511 Comercio de vehículos automotores nuevos**, y **4541 Comercio de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios,** según la "Clasificación industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas" y aquellas que también registren en su registro de proponentes el Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas:

CÓDIGOS UNSPSC	DESCRIPCIÓN
25101800	Bicicletas de motor
46161500	Control de tráfico
46181500	Ropa de seguridad
46181700	Protectores de cara y cabeza

Comportamiento del Sector Automotriz, segmento de Motocicletas.

El mercado de motocicletas en Colombia alcanzó un valor de USD 2,72 Mil Millones en 2025 y se proyecta que crezca a una CAGR del 8,00 % durante el período 2026-2035, para alcanzar aproximadamente USD 5,87 Mil Millones en 2035. Este crecimiento está impulsado por el aumento de la movilidad urbana, la preferencia por medios de transporte asequibles y eficientes en consumo de combustible, así como por la expansión de servicios de entrega y comercio electrónico, que continúan fortaleciendo la demanda de motocicletas en el país.

Tamaño del Mercado y Pronóstico:

Tamaño del Mercado en 2025: USD 2,72 Mil Millones

Tamaño del Mercado Proyectado en 2035: USD 5,87 Mil Millones

Tasa de Crecimiento Anual Compuesta (CAGR) de 2026 a 2035: 8,00 %

La creciente preferencia por soluciones asequibles de movilidad personal está impulsando la demanda de motocicletas en toda Colombia. Con el aumento de la congestión del tráfico y la necesidad de un transporte eficiente en combustible en áreas urbanas y semiurbanas, las motocicletas están ganando protagonismo como una alternativa práctica a los automóviles. Este cambio destaca las ventajas utilitarias de los vehículos de dos ruedas en términos de rentabilidad, maniobrabilidad y bajo mantenimiento. Como resultado, la demanda está aumentando en diversos segmentos de usuarios, desde los viajeros diarios hasta los servicios de entrega, lo que fomenta una mayor inversión en el sector y fomenta la innovación en el diseño, la seguridad y el rendimiento de las motocicletas.



Desarrollos Recientes

Junio 2025

Colombia registró 81.301 motocicletas nuevas, lo que representa un aumento del 41,88% en comparación con junio de 2024. Este importante crecimiento interanual subraya la continua dependencia del país de los vehículos de dos ruedas como modo de transporte esencial en las regiones urbanas y rurales.

Septiembre 2025

Suzuki Motor de Colombia (SMDC), alcanzó un hito histórico de producción al fabricar su motocicleta número 2 millones en su planta ubicada en Pereira, Risaralda. Este logro subraya el compromiso de larga data de la compañía con el mercado colombiano y destaca su importante papel en el crecimiento de la industria de vehículos de dos ruedas del país.

Abril 2024

TVS Motor lanzó la TVS RONIN, una motocicleta "*modern-retro*" de 225 cc, dirigida a pilotos premium y de estilo de vida. Presentaba modos ABS para lluvia y urbanos, tecnología Glide Through (GTT) y conectividad Bluetooth inteligente con voz y asistencia en la conducción, todo envuelto en un estilo retro.

Tendencias e Impulsores

Necesidades de urbanización y movilidad personal

La rápida urbanización de las principales ciudades de Colombia está impulsando la demanda de soluciones de movilidad ágiles y rentables. Las motocicletas se ven cada vez más como una respuesta práctica a la creciente congestión y la limitada infraestructura de transporte público. Su tamaño compacto y su eficiencia de combustible los hacen ideales para navegar por entornos urbanos densos, donde es esencial viajar de forma rápida y asequible. Esta tendencia está elevando las motocicletas de transporte básico a herramientas indispensables para la movilidad urbana, particularmente entre los consumidores de ingresos bajos y medios.

Asequibilidad y bajos costos operativos

Las motocicletas siguen siendo uno de los medios de transporte más asequibles en Colombia, tanto en términos de costo inicial como de mantenimiento continuo. En comparación con los automóviles, consumen menos combustible, requieren menos reparaciones y están sujetos a impuestos y primas de seguro más bajos. Estas ventajas de costos están impulsando su adopción, especialmente en áreas rurales y entre los servicios de entrega y logística, lo que contribuye a una expansión constante del mercado en diversos grupos demográficos.

Cambio hacia la logística de vehículos de dos ruedas

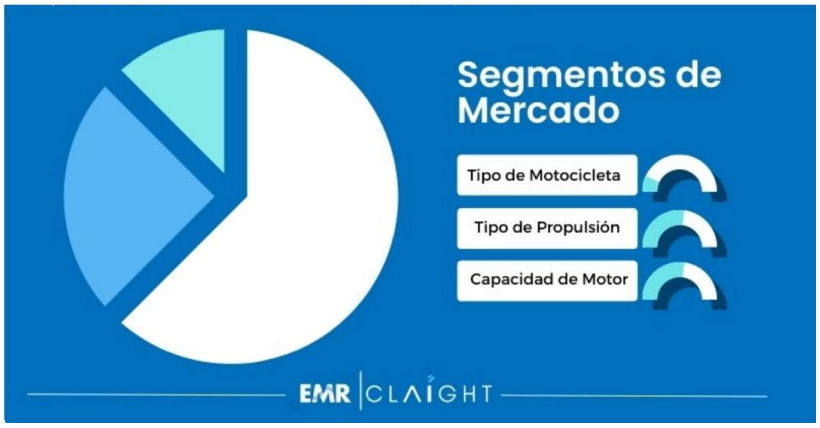
El auge del comercio electrónico y los servicios de entrega bajo demanda ha creado una creciente necesidad de soluciones eficientes de entrega de última milla. Las motocicletas se implementan cada vez más como vehículos de flota para proveedores de logística debido a su agilidad, velocidad y capacidad para acceder a áreas remotas o propensas al tráfico. Esta versatilidad operativa está fomentando un cambio hacia el uso comercial de motocicletas, con un aumento de la demanda tanto de flotas organizadas como de servicios de mensajería informales.

Creciente popularidad de las motocicletas eléctricas

Las preocupaciones ambientales y la volatilidad del precio del combustible están fomentando el interés en las motocicletas eléctricas, particularmente en los centros urbanos con problemas de calidad del aire. Aunque todavía se encuentra en las primeras etapas, esta transición está respaldada por una mayor conciencia de las opciones de transporte sostenible y el desarrollo gradual de la infraestructura de carga. El cambio hacia la electrificación está impulsando a los fabricantes y distribuidores a diversificar las ofertas y prepararse para un futuro más eficiente energéticamente en la movilidad de dos ruedas.

Personalización y atractivo de estilo de vida

Más allá de la utilidad, las motocicletas en Colombia se están convirtiendo en símbolos de identidad y estilo de vida. Los consumidores más jóvenes se sienten especialmente atraídos por los modelos que reflejan el estilo personal, ofreciendo personalización en diseño, rendimiento y accesorios. Este cambio cultural está alentando a los fabricantes a ir más allá de los modelos básicos, introduciendo líneas de productos que atraen a ciclistas recreativos, entusiastas y creadores de tendencias urbanas. Como resultado, el mercado se está diversificando para incluir segmentos impulsados por el ocio y el valor estético.



Segmentación de la Industria de Motocicletas en Colombia

El informe del IDE titulado "Informe y pronóstico del mercado de motocicletas en Colombia 2026-2035" ofrece un análisis detallado del mercado basado en los siguientes segmentos:

Desglose por tipo de motocicleta:

- ✓ Estándar
- ✓ Deportivo
- ✓ Crucero
- ✓ De turismo
- ✓ Otros

Ideas clave: Las motocicletas estándar dominan el mercado de motocicletas en Colombia debido a su versatilidad, asequibilidad e idoneidad tanto para desplazamientos urbanos como para viajes de corta distancia. Su posición de conducción erguida y su diseño simple los hacen ideales para el uso diario en diferentes grupos de edad y niveles de ingresos. Estas motocicletas son particularmente favorecidas en ciudades densamente pobladas, donde la maniobrabilidad y la eficiencia del combustible son críticas. Como resultado, las motocicletas estándar se han convertido en la opción preferida en el mercado en los segmentos de uso personal y comercial.

Desglose por tipo de propulsión:

- ✓ HIELO
- ✓ Eléctrico

Ideas clave: Las motocicletas con motor de combustión interna (ICE) lideran actualmente el mercado de motocicletas en Colombia, impulsadas por una infraestructura establecida, costos iniciales más bajos y una disponibilidad generalizada. Estas bicicletas tradicionales a gasolina siguen siendo la opción principal para la mayoría de los consumidores, particularmente en regiones con acceso limitado a la carga eléctrica. Su sólido rendimiento, capacidades de largo alcance y compatibilidad con redes de reparación locales refuerzan su dominio. A pesar del cambio global hacia la electrificación, las motocicletas con motor de combustión interna continúan dominando el mercado en aplicaciones urbanas y rurales.

Desglose por capacidad del motor:

- ✓ Hasta 200 cc
- ✓ De 200 cc a 400 cc
- ✓ De 400 cc a 800 cc
- ✓ Más de 800 cc

Ideas clave: Las motocicletas con motores de hasta 200 cc lideran el mercado de motocicletas en Colombia, favorecidas por su asequibilidad, eficiencia de combustible y practicidad en los desplazamientos diarios. Estos modelos livianos son particularmente populares entre los compradores primerizos y los proveedores de servicios de entrega que priorizan los bajos costos operativos. El dominio del segmento en el mercado se fortalece aún más por su idoneidad para

entornos urbanos congestionados y su amplia disponibilidad. Esta categoría sigue siendo la columna vertebral de la movilidad de vehículos de dos ruedas en todo el país.

Cuota de Mercado de Motocicletas en Colombia

Aumenta la demanda de motocicletas deportivas entre los jóvenes motociclistas en Colombia

Las motocicletas deportivas son el segmento de más rápido crecimiento, impulsado por el creciente interés entre los conductores jóvenes orientados al rendimiento. La mejora de los niveles de ingresos, los cambios en el estilo de vida y el aumento de la exposición a las tendencias mundiales del motociclismo están fomentando la adopción. Estas bicicletas ofrecen alta velocidad, manejo preciso y diseños audaces, lo que las hace populares entre los jóvenes urbanos y los aficionados. Si bien actualmente representan una participación menor, el segmento se está expandiendo rápidamente y ganando impulso dentro del mercado de motocicletas en Colombia, especialmente en áreas metropolitanas donde la infraestructura vial respalda la conducción de alto rendimiento.

Acelerando el cambio hacia la movilidad eléctrica en Colombia

Las motocicletas eléctricas están experimentando el crecimiento más rápido a medida que Colombia cambia gradualmente hacia soluciones de movilidad más limpias. Los ciclistas urbanos, particularmente en las principales ciudades, están mostrando un interés creciente en los modelos eléctricos para viajes cortos debido a sus costos operativos más bajos y operación silenciosa. A medida que crece la conciencia y mejora la infraestructura de carga, se espera que este segmento se amplíe rápidamente. Aunque los modelos ICE dominan, la categoría eléctrica está ganando terreno y emergiendo como el tipo de propulsión de más rápido crecimiento en el mercado de motocicletas en Colombia.

Aumenta la preferencia por los motores de gama media entre los viajeros urbanos en Colombia

Las motocicletas con cilindradas de entre 200 cc y 400 cc son el segmento de más rápido crecimiento, atrayendo a los conductores que buscan más potencia sin comprometer la eficiencia del combustible. Esta categoría ofrece un término medio entre las bicicletas ligeras y las máquinas de alto rendimiento, lo que la hace ideal tanto para viajes por la ciudad como para paseos ocasionales por carretera. A medida que las preferencias de los consumidores evolucionan hacia un mejor rendimiento, este segmento está ganando popularidad y superando a otros en términos de crecimiento en el mercado de motocicletas de Colombia.

Panorama Competitivo

Los principales actores en el mercado de motocicletas en Colombia se están enfocando en expansiones estratégicas, fabricación localizada y asequibilidad para atender a una amplia gama de segmentos de consumidores. Los fabricantes están priorizando los modelos de nivel de entrada y gama media que se alinean con el poder adquisitivo local al tiempo que ofrecen durabilidad y facilidad de mantenimiento. Las empresas también están mejorando los servicios posventa y expandiendo sus redes de concesionarios tanto en regiones urbanas como rurales para mejorar la accesibilidad de la marca y la confianza del consumidor.

Las colaboraciones estratégicas con socios de ensamblaje locales e instituciones financieras están ganando terreno en el mercado de motocicletas en Colombia, lo que permite a las marcas ofrecer opciones de compra flexibles, planes de crédito y esquemas de financiamiento a bajo interés. Estas colaboraciones son particularmente impactantes para llegar a los compradores primerizos y a los repartidores de servicios de entrega, que constituyen una parte importante de la demanda. Además, las asociaciones con plataformas locales de logística y movilidad están impulsando las ventas de flotas, fortaleciendo aún más la posición general en el mercado.

Honda Motor Co., Ltd.

Fundada en 1948, Honda Motor Co., Ltd. tiene su sede en Tokio, Japón. Honda, un gigante mundial de la fabricación de automóviles y motocicletas, es reconocido por su innovación en soluciones de movilidad, particularmente motocicletas, automóviles y equipos eléctricos. Con una fuerte presencia en los mercados internacionales, la empresa enfatiza la eficiencia del combustible, el rendimiento y el avance tecnológico. También ha estado invirtiendo activamente en movilidad eléctrica y sostenibilidad para alinearse con los estándares ambientales en evolución y las necesidades de transporte urbano.

Harley-Davidson, Inc.

Fundada en 1903, Harley-Davidson, Inc. tiene su sede en Milwaukee, Wisconsin, EE. UU. Conocida por sus icónicas motocicletas cruiser de peso pesado, la compañía ha construido una marca legendaria en torno a la libertad, la rebelión y el estilo de vida. Harley-Davidson opera a nivel mundial y se centra en la innovación de productos, la participación de los conductores y el desarrollo de vehículos eléctricos. Sus esfuerzos estratégicos recientes incluyen expandir su base de clientes a través de modelos más accesibles y ampliar su atractivo más allá de los pasajeros tradicionales.

Yamaha Motor Co., Ltd.

Fundada en 1955, Yamaha Motor Co., Ltd. tiene su sede en Iwata, Shizuoka, Japón. Un jugador clave en la industria mundial de motocicletas, Yamaha es conocida por sus motocicletas de alto rendimiento, productos marinos y equipos de potencia. La empresa enfatiza la innovación, la confiabilidad y la ingeniería de alto rendimiento. Yamaha continúa avanzando en movilidad inteligente, motocicletas eléctricas y robótica, al tiempo que mantiene un fuerte valor de marca a través de afiliaciones de carreras y deportes de motor en todo el mundo.

CORPORACIÓN DE MOTORES SUZUKI

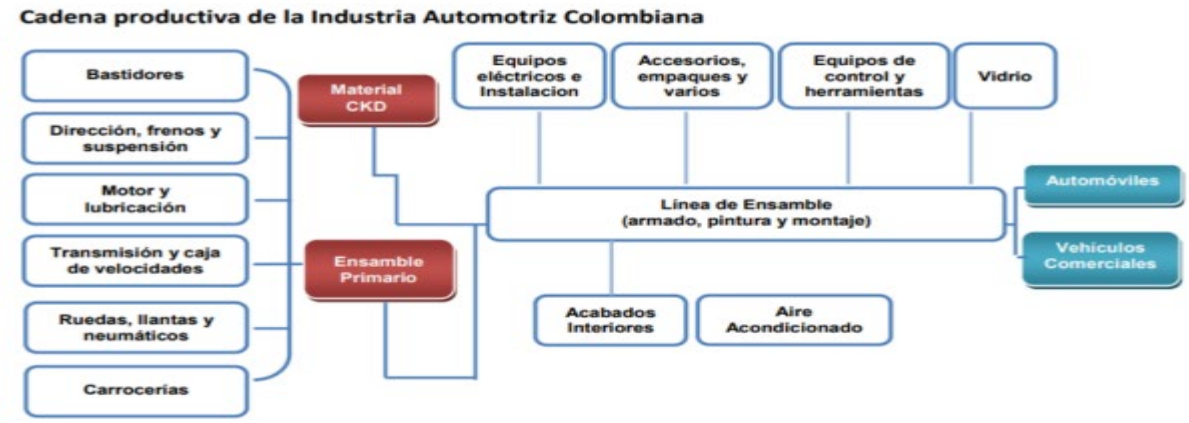
Fundada en 1909, Suzuki Motor Corporation tiene su sede en Hamamatsu, Shizuoka, Japón. Originalmente un fabricante de telares, Suzuki se convirtió en un líder mundial en vehículos compactos y motocicletas. Conocida por producir modelos asequibles y de bajo consumo de combustible, Suzuki tiene una fuerte presencia tanto en los mercados desarrollados como en los emergentes. La compañía invierte activamente en tecnología para respaldar la movilidad híbrida y eléctrica, al tiempo que mantiene su enfoque central en la accesibilidad y los diseños impulsados por los servicios públicos.

Otros jugadores clave en el mercado son TVS Motor Company, Bajaj Auto Ltd., Hero MotoCorp., BMW AG, Triumph Motorcycles Limited, entre otros.

Las bases de datos incluidas en el informe del mercado de motocicletas en Colombia proporcionan importantes impactos de desarrollo presentados por las empresas clave, teniendo en cuenta su densidad de ingresos. Este informe consta de los valores del período histórico (2019-2025) y período de pronóstico (2026-2035) con patrones de evaluación ampliados que se realizan mediante análisis IDE basados en tipo de motocicleta, tipo de propulsión, y capacidad del motor para determinar el movimiento del estudio.

Cadena de suministro

La industria automotriz colombiana comprende la actividad de ensamblaje (vehículos ligeros, camiones, buses y motocicletas) y la fabricación de partes y piezas utilizadas en el ensamblaje para OEM2 y como repuestos, lo que involucra a proveedores de insumos de otras industrias como la metalmecánica, la petroquímica (plásticos y cauchos) y la de textiles, como se puede apreciar en el siguiente esquema;



Fuente: Departamento Nacional de Planeación (DNP) – Estructura Simplificada de la cadena
Cadena productiva de la Industria automotriz en Colombia Gráfico 4

***INDICADORES ECONÓMICOS.**

Variables que afectan el sector.

-*Cambios en los Presupuestos.* Existen diversos factores que pueden influir significativamente en los presupuestos establecidos por las entidades territoriales, entre los más importantes se encuentran: Los desastres naturales, las fluctuaciones en la política monetaria del país. las variaciones en los precios nacionales e internacionales de los insumos y los cambios internos en la asignación de recursos.

Para nuestro caso no existirían muchos cambios en los presupuestos pues solo dependeríamos del valor del salario mínimo, de la tabla que establece los salarios por servicios profesionales, de la relación de los impuestos establecidos por la entidad y de un alza en el IVA.

-*Cambios en las formas de adquisición*. Las entidades territoriales pueden ajustar sus adquisiciones de acuerdo a factores como la disponibilidad de recursos. la priorización de elementos a adquirir y los cambios en los niveles de precios de adquisición de elementos.

-*Cambios en los Ciclos de Producción.* Para el presente proceso se aclara que las modificaciones técnicas aquellas representan cambios significativos en las etapas productivas, dichas modificaciones deben ser cuidadosamente estudiadas por la supervisión, en razón a que el fundamento técnico que ampara el proceso serán los referentes técnicos diseñados para estos propósitos.

***SITUACIÓN Y PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL 2024.**

La economía mundial se desacelerará este año para alcanzar un crecimiento de apenas 2,4%, inferior al 2,7% estimado para 2023 -aún por debajo del nivel prepandémico de 3%-, indica el informe de perspectivas para 2024 del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la ONU (DESA),

El análisis explica que las políticas monetarias restrictivas, la debilidad del comercio y la inversión mundiales, las crecientes vulnerabilidades debidas al alto nivel de endeudamiento, los crecientes riesgos geopolíticos y los impactos climáticos cada vez mayores son los factores detrás de las sombrías previsiones económicas para el año que comienza.

También advierte que el débil crecimiento supone un obstáculo en la búsqueda de avanzar hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en vista de que se espera un prolongado periodo de condiciones de crédito más estrictas y mayores costos del endeudamiento en una economía mundial de por sí agobiada por la deuda.

Tras enfatizar que hacen falta más inversiones para reimpulsar el crecimiento, luchar contra el cambio climático y acelerar el progreso de la agenda de desarrollo sostenible, el estudio precisa que para cumplir los ODS se necesitan 500.000 millones de dólares al año de financiamiento.

El estudio destaca que el mercado de trabajo mundial se ha recuperado de forma rápida pero desigual de la crisis del COVID-19. En las economías desarrolladas, los mercados laborales se han mantenido resistentes a las restricciones de política monetaria mientras que, en muchos países en desarrollo, particularmente en Asia occidental y África, los indicadores de empleo aún no han vuelto a los niveles anteriores a la pandemia.

Con respecto a la inflación, se estima que seguiría disminuyendo para pasar del 5,7% en 2023 al 3,9% en 2024, aunque las presiones sobre los precios siguen siendo elevadas en muchos países y cualquier nueva escalada de los conflictos geopolíticos podría generar nuevos aumentos.

Además, pese a la prometedora baja inflacionaria, se proyecta que una cuarta parte de los países en desarrollo registren más del 10% de inflación.

El año pasado, la inflación de los precios de los alimentos siguió siendo alta en muchos países en desarrollo, afectando desproporcionadamente a los hogares más pobres. Se estima que 238 millones de personas padecieron niveles altos de inseguridad alimentaria aguda, un aumento de 21,6 millones respecto al año anterior.

Según la publicación de DESA, la inflación persistentemente alta ha socavado el progreso en la reducción de la pobreza en los años que han seguido a la pandemia.

Aunque el número total de personas que viven en la pobreza disminuyó marginalmente en 2023, las tasas de pobreza en los países de renta baja se mantuvieron muy por encima de los niveles previos a la emergencia sanitaria.

Para América Latina y el Caribe, el panorama de crecimiento es desalentador ya que, si bien la inflación está retrocediendo en varias economías, el limitado espacio de políticas macroeconómicas y las débiles inversiones seguirán dificultando la capacidad de la región para abordar los desafíos sociales y el cambio climático.

Se prevé que el crecimiento económico se desacelere en 2024 debido, entre otros factores, a que las condiciones monetarias restrictivas afectarán negativamente a la demanda agregada; una demanda externa más lenta limitará el crecimiento de las exportaciones; y tanto las vulnerabilidades estructurales como las incertidumbres políticas pesarán negativamente sobre la inversión.

El informe apunta a un crecimiento de sólo 1,6% del PIB regional en 2024, luego de un avance estimado en 2,2% en 2023.

América Latina también encara riesgos externos e internos a la baja. La modesta expansión económica de Estados Unidos y China en 2024 podría afectar a las exportaciones, las remesas y las entradas de capital.

Asimismo, la renovada volatilidad en los mercados financieros globales debido a decisiones imprevistas del banco central estadounidense o una escalada de conflictos geopolíticos podría impactar las entradas de capital a la región.

En cuanto a los factores internos, las crisis relacionadas con el clima y el fenómeno de El Niño podrían perturbar la actividad económica y desencadenar nuevas presiones inflacionarias.

De acuerdo con los cálculos desagregados, los tres motores económicos de la región tendrán un año de crecimiento limitado: Brasil avanzaría sólo el 1,6% este año, frente al 3,1% del anterior; México aumentaría su PIB un 2,3% en 2024 luego de crecer un 3,5% en 2023; y Argentina seguiría en crisis con un nivel elevado de inflación.

Por otra parte, los gobiernos latinoamericanos enfrentan a importantes limitaciones para financiar la enorme inversión necesaria para acelerar el progreso hacia los ODS.

“La región deberá redoblar sus esfuerzos para reducir la evasión y elusión fiscal y aumentar la progresividad de los sistemas tributarios para satisfacer sus necesidades de financiamiento”, apunta el informe.

Del mismo modo, advierte que América Latina continúa enfrentándose al crucial reto de implementar políticas macroeconómicas anticíclicas e industriales activas para impulsar el crecimiento y la inversión, ampliar el bienestar social y desarrollar la resiliencia al cambio climático.

Producto Interno Bruto (PIB).

Producto Interno Bruto (PIB)
II trimestre 2024 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2019-I / 2024pr-II



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[pr]preliminar
[p]provisional

En el segundo trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2023pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,2% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2024pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,5%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,1% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 8,0% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

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

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 3,5%.
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 1,7%.
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 1,5%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Segundo trimestre 2024pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024pr-II / 2023pr-II	2024pr / 2023pr	2024pr-II / 2024pr-I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	10,2	8,0	1,5
Explotación de minas y canteras	-3,3	-2,5	-0,9
Industrias manufactureras	-1,6	-3,6	-0,9
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,6	3,7	-0,9
Construcción	2,4	1,5	0,9
Comercio al por mayor y al por menor[3]	0,2	-0,3	-0,05
Información y comunicaciones	-1,9	-1,9	0,3
Actividades financieras y de seguros	1,4	-0,8	1,2
Actividades inmobiliarias	1,9	1,9	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	0,2	0,2	0,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	4,8	5,1	1,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	11,1	9,5	3,5
Valor agregado bruto	**2,3**	**1,6**	**0,1**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	0,3	0,4	-0,2
Producto Interno Bruto	**2,1**	**1,5**	**0,1**

Fuente: DANE, PIB_T

***Comercio al por mayor y al por menor**

En el segundo trimestre de 2024pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 0,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 2,2%.
- Transporte y almacenamiento crece 0,6%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 5,9%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida decrece 0,05, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 0,5%.

- Transporte y almacenamiento crece 0,1%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 1,3%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Segundo trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2024[pr]-II / 2023[pr]-II	2024[pr] / 2023[pr]	2024[pr]-II / 2024[pr]-I
Comercio al por mayor y al por menor[3]	2,2	1,3	0,5
Transporte y almacenamiento	0,6	0,1	0,1
Alojamiento y servicios de comida	-5,9	-5,1	-1,3
Comercio al por mayor y al por menor[1]	**0,2**	**-0,3**	**-0,05**

Fuente: DANE,PIB_T

IMPORTACIONES

Para el año 2023pr, las importaciones decrecen 14,7%, respecto al año 2022p. En el cuarto trimestre de 2023pr, las importaciones decrecen 12,8% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2022p. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las importaciones crecen 5,4%, respecto al trimestre inmediatamente anterior.

Tabla 18. Importaciones
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Cuarto trimestre 2023[pr]

Componente del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2023[pr]/ 2022[p]	2023[pr]-IV / 2022[p]-IV	2023[pr]-IV/ 2023[pr]-III
Importaciones	**-14,7**	**-12,8**	**5,4**

Fuente: DANE, CT

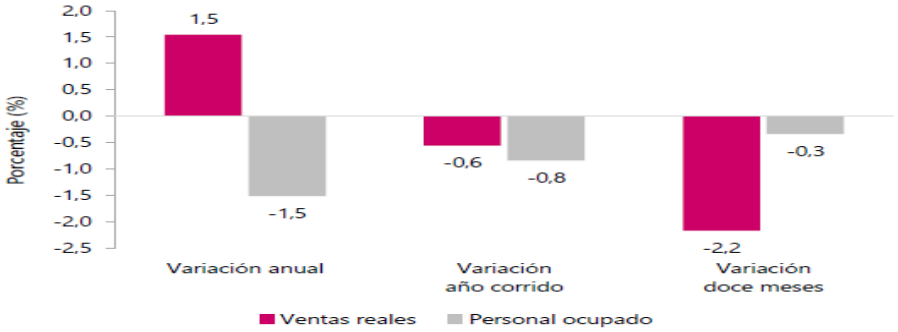
EXPORTACIONES

Para el año 2023pr, las exportaciones crecen 3,1%, respecto al año 2022p. En el cuarto trimestre de 2023pr, las exportaciones crecen 6,6% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2022p. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las exportaciones crecen 2,2%, respecto al trimestre inmediatamente anterior

ENCUESTA MENSUAL DE COMERCIO AL POR MENOR – EMCM

Encuesta Mensual de Comercio (EMC)
Septiembre 2024

Gráfico 1. Variación anual, año corrido y doce meses de las ventas reales y el personal ocupado*
Total nacional
Septiembre 2024 Pr



Fuente: DANE, EMC.

En septiembre de 2024, las ventas reales del comercio minorista aumentaron 1,5% y el personal ocupado decreció 1,5% en relación con el mismo mes de 2023. Excluyendo el comercio de combustibles, la variación de las ventas reales del sector fue de 3,8%.

Tabla 1. Variación porcentual anual, año corrido y doce meses Pr
Total nacional
Septiembre 2024

Indicador	Variación anual Septiembre 2024 / septiembre 2023	Variación año corrido Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023	Variación doce meses Octubre 2023 - septiembre 2024 / octubre 2022 - septiembre 2023
Total ventas reales del comercio al por menor y vehículos	1,5	-0,6	-2,2
Total ventas reales del comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	3,9	-0,4	-2,4
Total ventas reales del comercio al por menor sin vehículos automotores ni motocicletas **	-0,8	-0,8	-1,7
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles	3,8	-0,4	-2,4
Total ventas reales del comercio al por menor sin combustibles ni vehículos	1,3	-0,7	-1,8
Total Personal ocupado	-1,5	-0,8	-0,3

Fuente: DANE – EMC

En septiembre de 2024, las ventas del comercio minorista aumentaron 1,5% frente a las registradas en el mismo mes de 2023. Once líneas de mercancía registraron variaciones anuales positivas en sus ventas reales y, por otra parte, ocho (8) líneas de mercancía registraron variaciones anuales negativas en sus ventas.

Las principales contribuciones positivas a la variación anual se presentaron en las líneas de Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares, Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico, y Otros vehículos automotores y motocicletas, aportando en conjunto 3,2 puntos porcentuales a la variación total del comercio minorista. La contribución negativa más importante se presentó en la venta de Combustibles para vehículos automotores, restando 1,5 puntos porcentuales a la variación total.

Tabla 2. Variación porcentual y contribución de las ventas reales del comercio minorista según grupos de mercancías.
Total nacional
Septiembre 2024/ septiembre 2023 Pr

Líneas de mercancías	Septiembre 2024 / septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	1,5	1,5
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	14,8	1,2
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	25,4	1,0
Otros vehículos automotores y motocicletas***	12,5	1,0
Electrodomésticos, muebles para el hogar	9,5	0,3
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente	5,7	0,2
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	8,3	0,1
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	2,5	0,1
Productos para el aseo del hogar	3,2	0,1
Artículos y utensilios de uso doméstico	4,3	0,1
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	2,4	0,0
Alimentos (víveres en general)	0,1	0,0
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	-2,1	0,0
Bebidas no alcohólicas	-1,2	0,0
Productos farmacéuticos y medicinales	-1,4	0,0
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	-1,7	-0,1
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	-2,8	-0,1
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	-4,5	-0,3
Prendas de vestir y textiles	-12,4	-0,6
Combustibles para vehículos automotores	-7,1	-1,5

Fuente: DANE - EMC.

En el periodo de enero a septiembre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023, las ventas del comercio minorista decrecieron 0,6%. En este periodo, diez líneas de mercancías registraron variaciones negativas en sus ventas reales, mientras que las nueve (9) líneas restantes registraron variaciones positivas.

Las líneas de mayor contribución negativa al comercio fueron Prendas de vestir y textiles, Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos y Artículos de ferretería, vidrios y pinturas, aportando en conjunto -1,3 puntos porcentuales, mientras que las principales contribuciones positivas se registraron en la línea de Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico, Electrodomésticos, muebles para el hogar, Equipo y aparatos de sonido y video (televisores), Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería, aportando en conjunto 0,9 puntos porcentuales.

Tabla 3. Variación porcentual y contribución año corrido de las ventas reales del comercio minorista según grupos de mercancías
Total nacional
Enero – septiembre 2024 / enero – septiembre 2023[Pr]

Líneas de mercancías	Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**-0,6**	**-0,6**
Prendas de vestir y textiles	-12,8	-0,6
Repuestos, partes, accesorios y lubricantes para vehículos principalmente de consumo de los hogares	-5,8	-0,4
Artículos de ferretería, vidrios y pinturas	-6,0	-0,2
Combustibles para vehículos automotores	-1,0	-0,2
Calzado, artículos de cuero y sucedáneos del cuero	-3,8	-0,1
Alimentos (víveres en general)	-0,3	-0,1
Productos farmacéuticos y medicinales	-2,3	-0,1
Bebidas alcohólicas, cigarros, cigarrillos y productos del tabaco	-1,5	0,0
Libros, papelería, periódicos, revistas y útiles escolares	-3,4	0,0
Otros vehículos automotores y motocicletas***	-0,3	0,0
Bebidas no alcohólicas	0,8	0,0
Artículos y utensilios de uso doméstico	1,4	0,0
Otras mercancías para uso personal o doméstico, no especificadas anteriormente	1,0	0,0
Productos para el aseo del hogar	4,2	0,1
Vehículos automotores y motocicletas principalmente de uso de los hogares**	1,6	0,1
Productos de aseo personal, cosméticos y perfumería	3,7	0,2
Equipo y aparatos de sonido y video (televisores)	12,6	0,2
Electrodomésticos, muebles para el hogar	6,9	0,2
Equipo de informática y telecomunicaciones para uso personal o doméstico.	5,7	0,2

Fuente: DANE - EMC.

Para el mes de septiembre de 2024, las actividades económicas que más contribuyen positivamente al comportamiento del comercio minorista y de vehículos fueron las relacionadas con las ventas de Vehículos automotores nuevos, con una variación de 11,8%, y las ventas en establecimientos No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco con una variación de 14,0%, que en conjunto contribuyeron con 3,1 puntos porcentuales a la variación del período.

Tabla 4. Variación porcentual y contribución de las ventas reales del comercio minorista según actividad económica
Total nacional
Septiembre 2024/ septiembre 2023 [Pr]

Actividades económicas	Septiembre 2024 / septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**1,5**	**1,5**
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**3,9**	
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	0,7	0,2
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	14,0	1,1
4511. Vehículos automotores nuevos	11,8	2,0
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	16,2	0,2
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	14,1	0,2
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	1,7	0,1
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	1,4	0,0
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	3,5	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-3,1	0,0
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	-5,7	0,0
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	-8,3	-0,3
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	-9,6	-0,5
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	-7,1	-1,5

Fuente: DANE – EMC

Para el periodo de enero a septiembre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023, las mayores contribuciones negativas a las ventas se presentó en las empresas dedicadas a la venta de Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados con una variación negativa de 11,4%, y las empresas dedicadas al comercio de Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores con variación negativa de 9,7%, aportando en conjunto -1,0 puntos porcentuales.

Tabla 5. Variación porcentual y contribución año corrido de las ventas reales del comercio minorista según actividad económica
Total nacional
Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023[Pr]

Actividades económicas	Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos	**-0,6**	**-0,6**
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**-0,4**	
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	0,3	0,1
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	8,8	0,7
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	-11,4	-0,6
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	-9,7	-0,4
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	-1,0	-0,2
4511. Vehículos automotores nuevos	-0,7	-0,1
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	-1,5	-0,1
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	-7,9	-0,1
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	-7,5	-0,1
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-10,2	0,0
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	-0,4	0,0
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	1,7	0,1
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	9,3	0,1

Fuente: DANE – EMC

El personal ocupado por el comercio minorista en septiembre de 2024 tuvo una variación negativa de 1,5% frente al mismo mes del año anterior, como resultado de la disminución del personal temporal directo con una variación negativa de 7,9% y el personal temporal contratado a través de empresas con variación negativa de 8,8%. En contraste, se tiene un aumento de 1,1% del personal permanente y de 2,3% en los aprendices.

Tabla 6. Variación porcentual y contribución del personal ocupado por tipo de contratación y actividad económica
Total nacional
Septiembre 2024/ septiembre 2023[Pr]

Categorías de contratación y actividades económicas	Septiembre 2024 / septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio y vehículos	**-1,5**	**-1,5**
Total comercio y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**-1,7**	
Desagregación por tipo de contratación		
Personal permanente	1,1	0,7
Personal temporal directo	-7,9	-1,6
Personal temporal contratado a través de empresas	-8,8	-0,7
Personal Aprendices	2,3	0,1
Desagregación por actividad económica		
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	-0,9	-0,4
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	6,1	0,4
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	-11,3	-1,0
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	-3,1	-0,3
4511. Vehículos automotores nuevos	-3,2	-0,3
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	-5,4	-0,1
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	-0,5	0,0
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	-0,8	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-2,6	0,0
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	2,3	0,0
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	3,1	0,0
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	0,5	0,0
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	1,1	0,1

Fuente: DANE – EMC.

Para el periodo de enero a septiembre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023, el personal ocupado por el comercio minorista disminuyo 0,8%, como resultado de la contracción de 9,1% del personal temporal directo y el personal temporal contratado a través de empresas con una variación negativa de 6,7%, en contraste se tiene crecimiento en las contrataciones del personal permanente con una variación de 2,0% y los aprendices con una variación de 10,1%.

Tabla 7. Variación porcentual y contribución año corrido del personal ocupado por tipo de contratación y actividad económica
Total nacional
Enero – septiembre 2024 / enero – septiembre 2023[Pr]

Categorías de contratación y actividades económicas	Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023	
	Variación %	Contribución PP
Total comercio y vehículos	**-0,8**	**-0,8**
Total comercio y vehículos (excepto grupo CIIU 473*)	**-1,1**	
Desagregación por tipo de contratación		
Personal permanente	2,0	1,4
Personal temporal directo	-9,1	-1,9
Personal temporal contratado a través de empresas	-6,7	-0,6
Personal Aprendices	10,1	0,3
Desagregación por actividad económica		
4711 -472. No especializados con surtido compuesto principalmente por alimentos y especializados en la venta de alimentos.	0,0	0,0
4719. No especializados con surtido compuesto principalmente por productos diferentes de alimentos, bebidas y tabaco.	9,8	0,6
4771 - 4772. Prendas de vestir y sus accesorios; Calzado y artículos sucedáneos al cuero en establecimientos especializados.	-11,0	-1,0
475. Otros enseres domésticos en establecimientos especializados.	-3,7	-0,4
4511. Vehículos automotores nuevos	-3,5	-0,3
4541. Motocicletas y de sus partes, piezas y sus accesorios.	-2,4	-0,1
4774. Otros productos nuevos en establecimientos especializados.	-2,0	0,0
4732. Comercio al por menor de lubricantes, aditivos y productos de limpieza para vehículos automotores.	-1,8	0,0
476. Artículos culturales y de entretenimiento en establecimientos especializados.	0,6	0,0
474. Equipos de informática y comunicaciones en establecimientos especializados.	3,6	0,0
4530. Partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores	0,8	0,0
4773. Productos farmacéuticos, medicinales, odontológicos; artículos de perfumería, cosméticos y de tocador	1,1	0,1
4731. Comercio al por menor de combustible para automotores.	2,1	0,2

Fuente: DANE – EMC.

Comercio al por menor por departamentos

Tabla 9. Variación de las ventas minoristas reales y el personal ocupado sin combustibles ni lubricantes
Siete dominios departamentales
Septiembre 2024 / septiembre 2023[Pr]

Departamento	Septiembre 2024 / septiembre 2023			
	Ventas		Personal ocupado	
	Variación %	Contribución PP	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo 473*)	**3,9**	**3,9**	**-1,7**	**-1,7**
Bogotá D.C.	7,2	2,3	-2,7	-0,7
Antioquia	4,7	0,7	-1,6	-0,3
Valle del Cauca	1,7	0,2	-1,1	-0,1
Atlántico	2,2	0,1	-3,9	-0,3
Santander	1,7	0,1	-1,7	-0,1
Cundinamarca	-5,4	-0,3	2,5	0,1
Otros departamentos	3,0	0,8	-1,5	-0,4

Fuente: DANE – EMC.
Pr: Preliminar
*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).

Ventas reales. En septiembre de 2024, frente al mismo mes de 2023, las ventas reales del comercio minorista, excluyendo las empresas del grupo CIIU 473 (Comercio al por menor de combustible, lubricantes, aditivos y productos de limpieza para automotores, en establecimientos especializados), aumentaron 3,9%. Según los departamentos desagregados, las mayores contribuciones positivas a las ventas del comercio minorista sin combustibles ni lubricantes se registraron en Bogotá D.C. y Antioquia, quienes aportaron 2,3 y 0,7 puntos porcentuales respectivamente.

*Personal ocupado***.** En septiembre de 2024 frente al mismo mes de 2023, la contratación de personal por parte del comercio minorista sin combustibles ni lubricantes decreció 1,7%, el dominio departamental que presentó la mayor variación negativa fue Atlántico (-3,9%).

Tabla 10. Variación año corrido de las ventas minoristas reales sin combustibles ni lubricantes y personal ocupado
Siete dominios departamentales
Enero – septiembre 2024 / enero – septiembre 2024[Pr]

	Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023			
	Ventas		Personal ocupado	
Departamento	Variación %	Contribución PP	Variación %	Contribución PP
Total comercio minorista y vehículos (excepto grupo 473*)	**-0,4**	**-0,4**	**-1,1**	**-1,1**
Bogotá D.C.	-1,0	-0,3	-1,3	-0,3
Cundinamarca	-3,4	-0,2	3,2	0,2
Atlántico	-3,1	-0,2	-2,8	-0,2
Santander	1,8	0,1	-1,6	-0,1
Valle del Cauca	0,8	0,1	-0,9	-0,1
Antioquia	1,6	0,2	-0,3	0,0
Otros departamentos	-0,4	-0,1	-1,7	-0,5

Fuente: DANE – EMC
Pr: Preliminar.

Ventas reales. En el periodo de enero a septiembre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023, las ventas reales del comercio minorista, excluyendo las empresas del grupo CIIU 473 (Comercio al por menor de combustible, lubricantes, aditivos y productos de limpieza para automotores, en establecimientos especializados), disminuyeron 0,4%. Según los departamentos desagregados, la principal contribución negativa a las ventas del comercio minorista sin combustibles ni lubricantes se registró en Bogotá D.C., con -0,3 puntos porcentuales.

Personal ocupado. En el periodo de enero a septiembre de 2024 en comparación con el mismo periodo de 2023 la contratación de personal por parte del comercio minorista sin combustibles ni lubricantes disminuyó 1,1%. De los dominios departamentales desagregados, la mayor contribución negativa se presentó en los dominios departamentales de Bogotá D.C. y Atlántico con -0,3 y -0,2 puntos porcentuales respectivamente.

Comercio al por mayor nacional

La variación del margen comercial (ventas - costo de la mercancía vendida) del comercio al por mayor (División 46) fue 9,1% para el mes de septiembre de 2024 en relación con septiembre de 2023. Para este mes, los tres (3) dominios de publicación presentaron variación positiva. El margen del comercio de Productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador fue el que más aportó a la variación con 5,5 puntos porcentuales, seguido de Maquinaria y equipo, especializados en otros productos; No especializado con 2,3 puntos porcentuales y Materias primas agropecuarias; Alimentos bebidas y tabaco con 1,3 puntos porcentuales.

Tabla 12. Variación del margen comercial mayorista nominal y personal ocupado
Total nacional
Septiembre 2024 / septiembre 2023pr

Actividad comercial CIIU Rev. 4 A.C.	Septiembre 2024 / septiembre 2023			
	Margen comercial		Personal	
	Variación (%)	Contribución (p.p.)	Variación (%)	Contribución (p.p.)
Total comercio al por mayor	9,1	9,1	1,1	1,1
462 - 463 - 4641 - 4642 - 4643 -4644 - 4649. Materias primas agropecuarias; Alimentos bebidas y tabaco; Artículos y enseres domésticos excepto productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador.	3,8	1,3	0,2	0,1
4645 Productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador.	20,3	5,5	5,6	1,3
465 - 466 - 469. Maquinaria y equipo, especializado en otros productos; No especializado.	6,0	2,3	-0,5	-0,2

Fuente: DANE – EMC
Pr: preliminar

Variación anual de personal ocupado Por su parte, el personal ocupado presentó una variación de 1,1% en el mes de septiembre de 2024 en comparación con septiembre de 2023. Dos (2) de los tres (3) dominios presentaron variaciones positivas, teniendo que el personal ocupado del comercio de Productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador, fue el que presentó la mayor contribución al total de la división con 1,3 puntos porcentuales. En contraste, el personal contratado para actividades comerciales de Maquinaria y equipo, especializado en otros productos; No especializado, contrarrestó con 0,2 puntos porcentuales.

Variación año corrido margen comercial Con respecto a la variación del corrido de enero a septiembre de 2024, el margen comercial del comercio mayorista presentó un crecimiento de 7,7%. Dos (2) de los tres (3) dominios de publicación presentaron variaciones positivas. El dominio que presentó la mayor contribución positiva fue el comercio de Productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador con 5,1 puntos porcentuales.

Tabla 13. Variación año corrido del margen comercial mayoristas nominales y el personal ocupado
Total nacional
Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023pr

Actividad comercial CIIU Rev. 4 A.C.	Enero - septiembre 2024 / enero - septiembre 2023			
	Margen comercial		Personal	
	Variación (%)	Contribución (p.p.)	Variación (%)	Contribución (p.p.)
Total comercio al por mayor	7,7	7,7	1,2	1,2
462 - 463 - 4641 - 4642 - 4643 -4644 - 4649. Materias primas agropecuarias; Alimentos bebidas y tabaco; Artículos y enseres domésticos excepto productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador.	9,2	2,9	0,7	0,2
4645 Productos farmacéuticos, medicinales, cosméticos y de tocador.	18,4	5,1	6,6	1,5
465 - 466 - 469. Maquinaria y equipo, especializado en otros productos; No especializado.	-0,8	-0,3	-1,2	-0,6

Fuente: DANE – EMC.
Pr: provisional

1.2 ANÁLISIS TÉCNICO

Para efectos del presente proceso los componentes técnicos corresponden a los estimados en las especificaciones técnicas donde se aborda la forma y dinámica de la compra pública.

Donde la entidad contratante, busca Fortalecer la capacidad operativa del Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha (INSTRAMD), La Guajira, mediante el suministro de dos (2) motocicletas destinadas al servicio de los agentes de tránsito, con el fin de mejorar las

condiciones de desplazamiento del personal operativo y contribuir al desarrollo eficiente de las actividades de regulación, vigilancia y control del tránsito, así como a la promoción de la seguridad vial y la movilidad segura en el Distrito..

Así, es como el Alcance del objeto contractual, es fortalecer la capacidad operativa del Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha (INSTRAMD), La Guajira, mediante el suministro de dos (2) motocicletas destinadas al servicio de los agentes de tránsito, con el fin de mejorar las condiciones de desplazamiento del personal operativo y contribuir al desarrollo eficiente de las actividades de regulación, vigilancia y control del tránsito, así como a la promoción de la seguridad vial y la movilidad segura en el Distrito de Riohacha..

Teniendo en cuenta el objeto a contratar las especificaciones son las siguientes:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD
1.	SUMINISTRO DE VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETAS PARA EL SERVICIO DE LOS AGENTES DE TRANSITO DEL INSTITUTO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL DE RIOHACHA – LA GUAJIRA..	2	NUMERO

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA:

Conforme a las necesidades establecidas, el futuro contratista deberá cumplir con la ficha técnica, la cual hace parte integral del presente documento.

Los costos asociados al suministro deberán contener todos los costos directos e indirectos derivados de la ejecución, tales como sueldos, jornales y prestaciones del personal profesional, técnico, administrativo, auxiliar vinculado al contratista, honorarios, asesorías en actividades objeto del contrato, desplazamientos, horas extras y alquileres, y trabajo en días feriados, suministros, publicaciones, impuestos y en general todos los gastos requeridos para el cabal cumplimiento de la actividad contratada, lo anterior, conforme a las actividades y obligaciones descritas en los documentos del proceso.

Con la siguiente descripción técnica:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
TIPO:	Motocicleta.
MODELO:	No inferior al año de entrega, debe ser nuevo.
MOTOR:	Dos (2) o cuatro (4) tiempos, con refrigeración de aire o líquida.
CILINDRAJE:	Mínimo 249 c.c.
TIPO DE COMBUSTIBLE:	Gasolina.
SISTEMA DE ALIMENTACIÓN:	Carburador
SISTEMA DE ENCENDIDO:	Electrónico
DIÁMETRO POR CARRERA:	Mínimo 48,5 x 45,8 mm.
CAPACIDAD COMBUSTIBLE:	Mínimo 5 L.
TIPO DE TRANSMISIÓN:	Mecánica o Constante mínimo 5 velocidades
PESO:	No menor a 74 Kg.
SUSPENSIÓN DELANTERA:	Horquilla telescópica invertida o telescópica de largo recorrido.
SUSPENSIÓN TRASERA:	Basculante o Monoamortiguador con comprensión o Pro-Link.

FRENO DELANTERO:	Disco simple lobulado o Disco hidráulico con o sin ABS.
FRENO TRASERO:	Disco simple lobulado o Disco hidráulico con o sin ABS.
RINES:	Radios.
DISTANCIA ENTRE EJES:	Mínimo 1.260 mm
SISTEMA ELÉCTRICO:	Con capacidad de abastecer los requerimientos de todos los sistemas en pleno funcionamiento
LUCES:	Las reglamentadas por el Ministerio de Transportes con sistema de encendido automático.
COLOR:	A definir con el supervisor. Debe ser en poliuretano y/o poliéster con barniz que garantice optima adherencia, alta resistencia, mayor durabilidad y excelente brillo.

Requerimientos Adicionales:

CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN TÉCNICA
CASCO ABATIBLE CERTIFICADO	El proponente deberá entregar cascos con un diseño de coraza exclusiva, ideal para ser utilizado tanto en la ciudad como en carretera, CERTIFICADO con alguna de las normas; ECE 22.05, ECE 22.06, DOT FMVSS 218 o NTC 4533, las cuales son las permitidas para los cascos en Colombia.
MALETERO RÍGIDO 45L	Construido con polímeros de alta resistencia, garantizando una gran durabilidad y resistencia. Capacidad: 45 litros, ideal para almacenar un casco y otros accesorios. Espaldar ergonómico: Cómodo y diseñado para ofrecer un excelente soporte durante su uso. Seguridad mejorada: Equipado con 2 llaves de seguridad y chapa metálica para el anclaje seguro de la tapa. Sistema de anclaje: Sistema adherido al maletero para anclaje de la base, proporcionando facilidad y firmeza. Interior organizado: Cojinería desmontable que permite mantener tus objetos organizados y protegidos, evitando daños. También cuenta con dos bolsillos superiores para artículos pequeños. Dimensiones: 32 cm x 42 cm x 32 cm.
DEFENSA DELANTERA	Defensa tipo Slider: * Tubería Calibre 16 Certificada Coll Rolled * Soldadura MIG * Fabricación 100% colombiana con altos estándares de calidad. * Pintura Electrostática Negro Mate * Mogollas (tapones) de PVC de alta resistencia, diseñadas para absorber impactos y proteger la estructura de la defensa. * Platina en acero inoxidable garantizando durabilidad y un excelente acabado.
PARRILLA PARA MALETERO	La parrilla para moto, debe ser en acero de alta calidad con pintura electrostática, que ofrezca excelente durabilidad y protección contra la corrosión, incluso en uso diario y recorridos exigentes. brinde un ajuste perfecto y seguro, permitiendo la instalación de diferentes tipos de baúl o equipaje. Su estructura reforzada

	debe soporta hasta 15 kg de carga, proporcionando estabilidad y confianza durante cada viaje.
LOGOS E IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL	Se debe entregar el vehículo, con los logos oficiales de la entidad contratante, de acuerdo con la revisión previa del supervisor, los emblemas deben ser con dimensiones: Alto 10 CMS y Ancho 10 CMS.
KIT DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL CERTIFICADOS - (RODILLERAS, CHALECO, GUANTES, CODOS, CHAQUETA)	Juego de Rodilleras, Chaleco, Guantes, Codos, Chaqueta, según norma técnica de elementos de protección personal para motociclista.

Adicional a lo anterior, los conceptos a contratar requieren conocer la descripción o detalles de los ítems, sus cantidades y valores establecidos, por lo cual se presenta el presupuesto fijado así:

PRESUPUESTO

El Presupuesto oficial estimado por medio de las cotizaciones recibidas y asignado por El Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, para el presente proceso de contratación corresponde a **SETENTA MILLONES DE PESOS M/CTE. ($70.000.000,00)-**

ANÁLISIS DEL MERCADO

Colombia se ubica dentro de los 10 países a nivel mundial con el mayor número de motos vendidas en 2025, con más de 1,1 millones de unidades, cifra que será superada este año por el comportamiento de la industria local que, con corte a septiembre, ya superó el millón de motocicletas (1,02 millones).

De acuerdo con **Iván García**, director ejecutivo de la *Cámara de la Industria de Motocicletas de la Andi*, y **Arthur Owen**, gerente general de *Grupo UMA Colombia*, empresa que maneja *Bajaj,* este año Colombia cerrará con aproximadamente 1,38 millones de motos vendidas, lo que ubicaría al mercado colombiano en la octava posición de los que más venden motos en el año, siendo *Bajaj*, *Suzuki* y *AKT* los reyes de este segmento.

En el acumulado del año, de acuerdo con el informe de la *Cámara de la Industria de Motocicletas de la Andi* y *Fenalco*, *Bajaj* es el líder indiscutible del mercado nacional, ya que ha vendido 175.087 unidades hasta septiembre.

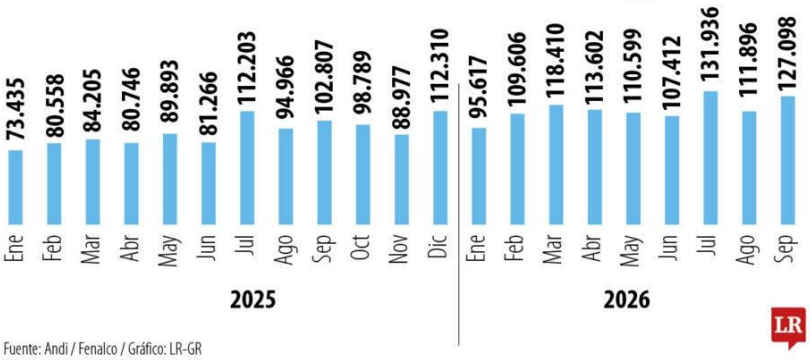
LAS MARCAS QUE MÁS VENDIERON MOTOS EN SEPTIEMBRE

		AKT* (AKT, AKT-VOGE, AKT-SYM)	Unidades
1	BAJAJ	175.087	
2	SUZUKI	158.458	
3	* AKT MOTOS	148.169	
4	HONDA	146.987	
5	YAMAHA	133.165	
6	Hero	80.812	
7	TVS	79.034	
8	VICTORY	47.890	
9	VENTO MOTORCYCLES U.S.A	10.669	
10	BERA MOTORCYCLES	9.366	
11	SYM	6.441	
12	FRATELLI	5.985	
13	ROYAL ENFIELD	5.569	
14	KTM	4.990	
15	KYMCO	4.816	
16	OTRAS MARCAS	8.738	
	TOTAL	1.026.176	

VENTA DE MOTOS ENERO-SEPTIEMBRE 2026:

Valor

Total: 1,02 millones



Fuente: Andi / Fenalco / Gráfico: LR-GR

Arthur Owen, gerente general de *Grupo UMA Colombia*, explicó que cuentan con una participación superior a 17%, en la que sus modelos Boxer y Pulsar son los que más destacan en la marca. **Owen** informó que quieren cerrar este año con cerca de 250.000 unidades, una participación clave dentro de una industria que cerrará con 1,38 millones de motos en 2026.

Luego se encuentra *Suzuki*, presidida por **Juan José Orozco**, presidente *Suzuki Motor* de Colombia, la cual ha vendido 158.458 unidades en lo que va del año, seguido por *AKT*, en cabeza de **Ricardo Molina**, gerente general, la cual comercializó148.169 motos en 2026. Estas tres compañías pusieron juntas un total de 481.714 motos en Colombia, lo que representa casi la mitad (46,94%) del total de la industria (1,02 millones) en lo que va del año.

AKT Motos alcanzó los dos millones de motocicletas ensambladas en Colombia, por lo que su gerente general dijo que "*este hito representa el crecimiento de una compañía que durante 22 años ha trabajado por democratizar el acceso a las motos y acompañar la transformación de la movilidad de miles de colombianos*".

Después del podio se encuentran compañías como *Honda* (146.987), *Yamaha* (133.165), *Hero* (80.812), *TVS* (79.034), *Victory* (47.890), *Vento* (10.669), *Vera* (9.366), *SYM* (6.441), *Fratelli* (5.985), *Royal Enfield* (5.569), *KTM* (4.990), *Kymco* (4.816) y otras marcas (8.738).

Juan Carlos González, presidente de *Incolmotos Yamaha*, dijo que, para este año, la compañía cerrará mercado con aproximadamente 200.000 unidades, teniendo en cuenta que este medio de transporte cumple un papel "fundamental" en la movilidad, pero también en el trabajo, el emprendimiento y la generación de ingresos de millones de colombianos.

González es más optimista con el cierre del mercado este año, ya que enfatizó que Colombia va a cerrar con 1,5 millones de unidades, debido al crecimiento en el acumulado de más de 28% de la industria vs. el mismo periodo de 2025.

Para la *Cámara de la Industria de Motocicletas de la Andi*, superar el millón de motocicletas registradas es una señal "muy positiva" para el país.

Este resultado, según **Iván García**, de la A*ndi*, refleja la confianza de los consumidores, ya que 95% son de hogares de estratos 1, 2 y 3, y consolida a la motocicleta como una herramienta "clave" de movilidad, trabajo y emprendimiento para más de 14 millones de colombianos que tienen uno de estos vehículos.

Las motos son un dinamismo en la economía, debido a que la industria genera más de 130.000 empleos formales en su cadena de valor, inversión y desarrollo productivo en las regiones, según la *Cámara de las Motocicletas de la Andi*.

García concluyó diciendo que en Colombia nueve de cada 10 motocicletas que se registran son de fabricación nacional, lo que pone en ventaja al comercio interno de estos vehículos claves para las familias.

Las ciudades y municipios con el mayor registro de vehículos.

Los municipios y ciudades que tienen más motos registradas hasta agosto en Colombia son Sabaneta (Antioquia), con 653.363 unidades; seguida de Funza (Cundinamarca), con 539.284, y Bogotá (Bogotá D.C.), con 515.865. Entre estas tres suman 1,70 millones de motocicletas, una cifra que supera a la población de Cartagena y que equivale, en otras palabras, a que cada habitante de Barranquilla tiene una moto. El top cinco de ciudades lo terminan Envigado (Antioquia), con 503.442, y Girón, con 419.247 unidades.

Para efectos de determinar los precios de mercado requeridos por la entidad, se solicitaron cotizaciones a empresas dedicadas a ofrecer los bienes para los que se obtuvieron respuestas de las siguientes empresas:

EMPRESA	MEDIO DE SOLICITUD	COTIZACIÓN #
AUTECO LAS MOTOS RIOHACHA	Correo Electrónico	1
AKT MOTOS – RIOHACHA	Correo Electrónico	2
TODOMOTOS OB S.A.S.	Correo Electrónico	3

Para efectos de determinar los precios de mercado que favorezcan a la Entidad, esta obtuvo las siguientes cotizaciones:

DESCRIPCIÓN	CANT	COTIZACIÓN 1	COTIZACIÓN 2	COTIZACIÓN 3
SUMINISTRO DE VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETAS PARA EL SERVICIO DE LOS AGENTES DE TRANSITO DEL INSTITUTO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL. DE RIOHACHA – LA GUAJIRA VER FICHA TÉCNICA	2	$58.823.529	$53.823.529	$63.823.529
IVA		$11.176.471	$10.226.471	$12.126.471
TOTAL		**$70.000.000**	**$64.050.000**	**$75.950.000**

Este valor incluye IVA (si aplica), costos directos, indirectos, impuestos y los demás gastos en los que deba incurrir el contratista en la ejecución total del objeto contractual.

El Precio de referencia es el establecido por el Promedio entre las cotizaciones adjuntadas a este documento.

1.3 ANÁLISIS REGULATORIO Y LEGAL

En general, las normas legales aplicables durante el proceso de selección y ejecución del contrato serán las estipuladas en el pliego de condiciones y las propias vigentes en Colombia sobre la materia o el sector:

- La Circular Externa 10 de 2001 expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio la cual impartió instrucciones sobre los términos y el alcance de la garantía, y estableció los

mecanismos de control del cumplimiento de las normas sobre protección del consumidor aplicables a los Ensambladores, Importadores, Distribuidores, talleres y expendedores de repuestos autorizados del sector (sección 1.2.2 de la Circular).

- La Resolución 0910 de 5 de junio de 2008 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, estableció los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes para los Vehículos.
- El Decreto 2909 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establece la reducción al 0% del arancel de aduanas de un contingente de 750 vehículos eléctricos y al 5% un contingente de 750 vehículos híbridos.
- La Ley 1607 de 26 de diciembre de 2012 en el artículo 75 establece que los vehículos eléctricos no blindados de las partidas 87.02 (vehículos, automóviles eléctricos, para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor, -únicamente para transporte público-), 87.03 (los taxis automóviles eléctricos, únicamente para transporte público) y 87.04 (pick up) no causarán impuesto al consumo. En el artículo 48 se establece una tarifa del 5% en impuesto al valor agregado para los vehículos de las partidas 87.02 y 87.03 de uso particular y público.
- La Resolución 180398 del 30 de agosto de 2013 expedida por el Ministerio de Minas y Energía establece el reglamento técnico de instalaciones eléctricas y por ende la especificación requerida para los cargadores de los Vehículos eléctricos.
- Ley 1702 de 2013 por la cual se crea la Agencia ·Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.
- La Resolución N° 20203040011355 de 2020 por la cual se reglamenta el registro de los organismos de apoyo al Transito ante el sistema de registro único nacional de tránsito RUNT.
- El Decreto 0348 de 2015 por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones

La norma aplicable a este proceso son las que se estipulan en la Constitución Política de Colombia, además de acuerdo con el presupuesto oficial establecido en el proceso referenciado y por ser bienes de características técnicas uniformes. El tipo de selección que se debe aplicar es de un proceso de *SUBASTA INVERSA* en los términos que establece la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, y sus decretos reglamentarios vigentes.

De acuerdo con el Objeto del Presente proceso contractual, le aplican las siguientes normas:

- Ley 80 de 1993, "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".
- Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos".
- Ley 1474 de 2011, "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública".

- Decreto Ley 019 de 2012, "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública".
- Decreto 1082 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional".
- Ley 2069 de 2020 "Por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia"
- Y demás que apliquen a la naturaleza del objeto contractual del presente proceso.

ACUERDOS COMERCIALES

En atención a lo definido en el artículo 2.2.1.1.1.3.1. del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de los bienes y servicios a contratar, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

Las Entidades Estatales deben cumplir las obligaciones del Estado colombiano consagradas en los Acuerdos Comerciales. Los municipios están obligados por los Acuerdos Comerciales con Chile, Guatemala, Los Estados AELC, Suiza, la Unión Europea y por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN.

Que se procede de acuerdo con lo contenido en cada uno de estos acuerdos a verificar si el objeto y valor de la presente convocatoria se encuentra sometido a los mismos de la siguiente manera.

Tabla de Cobertura de Acuerdo Comerciales

ACUERDO COMERCIAL (NIVEL MUNICIPAL)		Entidad incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
ALIANZA PACIFICO	Chile	Si	> $1.148.221.780	No	No
	México	No	N/A	N/A	No
	Perú	Si	> $1.147.016.154	No	No
CANADÁ		No	N/A	N/A	No
CHILE		Si	> $1.148.221.780	Si	No
COREA		No	N/A	N/A	No
COSTA RICA		Si	>$2.030.722.904	No	No
ESTADOS UNIDOS		No	N/A	N/A	No
ESTADOS AELC		Si	> $1.131.227.573	No	No
MÉXICO		No	N/A	N/A	No
TRIÁNGULO NORTE (únicamente con El Salvador y Guatemala)		Si	Desde la menor cuantía de la entidad	No	Si
UNIÓN EUROPEA		**No**	**N/A**	**N/A**	**No**
ISRAEL		No	N/A	N/A	No
REINO UNIDO E IRLANDA DEL NORTE		Si	> $1.148.221.780	No	No
DECISIÓN 439 DE 1998 DE LA SECRETARÍA DE LA CAN.		Si	> 0	No	Si

El objeto del contrato que se derive del presente proceso de selección **SI** se encuentra cubierto por acuerdo comercial, en atención a la cuantía de algunos acuerdos comerciales, pero tiene la opción

de ser aplicable **la excepción del tope para la limitación a Mipyme**. De conformidad al anexo del manual de acuerdos comerciales de Colombia Compra Eficiente.

2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Dentro de este proceso, para efectos de análisis de demanda y conocer algunos determinantes en las modalidades y condiciones de adquisición, formas de pago, experiencia habilitante a exigir de acuerdo con el tercer nivel de desagregación de la codificación UNSPSC y riesgos derivados de los procesos de selección, se analizarán procesos de la misma Entidad contratante, de otras Entidades Estatales y otros consumidores del bien o servicio de diferentes modalidades que guarden similitud con el objeto a contratar.

El Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, ha contratado con objeto similar, los siguientes procesos:

ÍTEM	NÚMERO DE PROCESO	OBJETO	ENTIDAD CONTRATANTE	MODALIDAD SELECCIÓN	VALOR	CONTRATISTA	FORMA DE PAGO
1	**LP-MC-003-2021**	ADQUISICIÓN DE DOS MOTOCICLETAS PARA LOS AGENTES DEL INSTITUTO DE TRANSITO TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL "INSTRAMD"	INSTRAMD	Contratación Mínima Cuantía	$14,000,000.00 Peso Colombiano	GRUPO SUPERMOTOS SAS	100% a la entrega final
2	**PMC 005 2017**	CONTRATAR LA ADQUISICIÓN DE DOS VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETAS PARA EL SERVICIO DE LOS AGENTES DE TRANSITO DEL INSTITUTO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL.	INSTRAMD	Contratación Mínima Cuantía			
3	**SABMC-003-015**	COMPRA DE MOTOCICLETAS PARA LOS OPERATIVOS DE CONTROL DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE RIOHACHA, EN CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 006 DEL 2015, CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE RIOHACHA ¿INSTRAM¿ Y LA POLICÍA NACIONAL¿	INSTRAMD	Selección Abreviada de Menor Cuantía (Ley 1150 de 2007)	$60,000,000.00 Peso Colombiano	KELIBETH GÁMEZ BRITO	100% a la entrega final y un anticipo del 50%

Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales y otros consumidores del bien o servicio.

Este numeral tiene como propósito analizar el tipo de consumidor en el sector objeto de estudio, clientes o entidades contratantes que históricamente hayan utilizado el producto o servicio y posibles consumidores o utilizadores del producto o servicio. Para el efecto, se realizó una búsqueda en el sistema electrónico de Contratación Pública (SECOP I), identificando entidades estatales que hayan realizado contrataciones similares, de tal forma que se considere pertinente su análisis para la presente investigación de sector:

NO. PROCESO	ENTIDAD CONTRATANTE	OBJETO	VALOR	MODALIDAD	CONTRATISTA
SUBASTA INVERSA PRESENCIAL 001-2026	RISARALDA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE BALBOA	ADQUISICIÓN DE UNA MOTOCICLETA PARA LA ESTACIÓN DE POLICÍA QUE OPERA EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE BALBOA RISARALDA	$70,198,700.00 Peso Colombiano	Subasta	SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A
GV-SJ-SA-SIP-042 DE 2026	VICHADA - GOBERNACIÓN	ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES TIPO MOTOCICLETA PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES DEL PROGRAMA DE ENFERMEDADES TRANSMITIDAS POR VECTORES (ETV) EN EL DEPARTAMENTO DEL VICHADA	$116,375,000.00 Peso Colombiano	Subasta	GRUPO BELLO SAS
2026-PCR-SA-SI-015	VICHADA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE PUERTO CARREÑO	ADQUISICIÓN DE DOS (02) VEHÍCULOS TIPO MOTOCARRO CON VOLCO, DESTINADO AL FORTALECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE RECOLECCIÓN, TRANSPORTE Y ATENCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS ACUMULADOS EN PUNTOS CRÍTICOS IDENTIFICADOS EN EL MUNICIPIO DE PUERTO CARREÑO, EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DEL PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS – PGIRS.	$112,000,000.00 Peso Colombiano	Subasta	GERENCIA DE PROYECTOS Y SUMINISTROS GPS S.A.S
SASI-003-2026	RISARALDA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE QUINCHIA	COMPRAVENTA DE MOTOCICLETA PARA LA POLICÍA NACIONAL ESTACIÓN MUNICIPIO DE QUINCHÍA, EN CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 15 DEL DECRETO 399 DEL 2011 Y DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y AL PRESUPUESTO OFICIAL.	$77,300,000.00 Peso Colombiano	Subasta	SALUDCAR OPERACION COLOMBIA S.A.
SUBASTA INVERSA No. SLP-CAS-SASI-003-2026	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN LUIS DE PALENQUE	COMPRA DE MOTOCICLETAS PARA FORTALECER LA OPERATIVIDAD Y MOVILIDAD DE LA	$134,000,000.00 Peso Colombiano	Subasta	HD SOLUCIONES INTEGRALES S.A.S

		FUERZA PÚBLICA, ENMARCADA EN EL PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA (PISCC) 2024–2027, CON EL FIN DE CONTRIBUIR AL MEJORAMIENTO DE LA CONVIVENCIA, LA SEGURIDAD Y EL ORDEN PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE SAN LUIS DE PALENQUE, CASANARE			

La modalidad de contratación de las entidades estatales para el suministro o dotación o adquisición de vehículos a las entidades estatales, en concordancia de las leyes, para el análisis en mención en la presente vigencia así como vigencias anteriores, adquirieron estos bienes por la modalidad de *Subasta Inversa Presencial (SIP)*, por ser Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

Para efecto del presente estudio se ha referenciado una muestra de las empresas registradas en la SUPERSOCIEDADES. como lo sugiere la guía de Colombia Compra Eficiente; ***dicha muestra encaja en los códigos del sector 4511*** *Comercio de vehículos automotores nuevos y* ***4541*** *Comercio de motocicletas y de sus partes, piezas y accesorios según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas (CIIU).* Todo lo anterior para determinar los requisitos financieros y de capacidad organizacional de las empresas o personas naturales con establecimiento, que, por su experiencia, capacidad financiera y organizacional suficiente que eventualmente podría tener la idoneidad para ejecutar el objeto del contrato.

Con base en lo anterior a continuación se presentan algunas de las empresas representativas en el mercado, las cuales acorde a lo que se ha abordado dentro del estudio, componen un conjunto de empresas dentro del sector identificado en los aspectos generales abordados en el presente estudio. Es de aclarar que:

1. El orden presentado de las empresas no constituye ningún tipo de jerarquización.

2. Las empresas presentadas a continuación es una muestra representativa del mercado las cuales desde el punto de vista técnico pueden ejecutar el proceso a adelantar, sin embargo, no representan todo el mercado en sí.

3. El listado de empresas no constituye ninguna recomendación al proceso de contratación a adelantar, se presenta únicamente con fines de estudio de la oferta del mercado objetivo del sector.

ÍNDICES FINANCIEROS.

CAPACIDAD FINANCIERA.

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. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de Riesgo es	Límite[13]
Índice de liquidez	Menor	Mínimo
Índice de endeudamiento	Mayor	Máximo
Razón de cobertura de intereses	Menor	Mínimo

***ÍNDICE DE LIQUIDEZ:** Índice de liquidez: Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

***ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO:** Índice de Endeudamiento: Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

***RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:** Razón de Cobertura de Intereses: Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

NIT	Razón social de la sociedad	ACT. CORR.	PAS. CORR.	LIQ.	PAS. TOTAL	ACT. TOTAL	END.	U.O.	G.I.	R.C.I.
800029569	AUTOSUPERIOR S.A.S	41778127	32735535	1,28	32842465	47498835	0,69	2650948	963549	2,75
800125639	KENWORTH DE LA MONTAÑA SAS	668158469	629464119	1,06	685533805	787195322	0,87	31692374	10441817	3,04
800215494	MARCALI INTERNACIONAL S.A.	9882579	14535747	0,68	20925635	24985361	0,84	2318863	1465499	1,58
830006901	AUTOMOTORES COMAGRO SAS	51580687	48501858	1,06	53238905	71612698	0,74	7052200	1603094	4,40
830011616	AUTOGALIAS SAS	41124694	31883455	1,29	36875335	52759637	0,70	7095439	1031219	6,88
860001576	MARCALI S.A.	27333452	18743485	1,46	24742784	34614272	0,71	3534649	1459433	2,42
860019063	MOTORES Y MÁQUINAS S.A. BIC	488640829	387500360	1,26	440402609	582668284	0,76	54213842	9738853	5,57
860509514	AUTOGERMANA S.A.S	466159617	445380761	1,05	551664645	658834408	0,84	24471322	2779335	8,80
890200179	SANAUTOS SA	113221728	82680412	1,37	114769530	175226863	0,65	19564173	5450843	3,59
900241676	AUTOMOTRIZ ITALOAMERICA S.A.S.	116252197	106131280	1,10	107140930	135361801	0,79	9772105	7339323	1,33
900327290	DERCO COLOMBIA SAS	646241827	562362079	1,15	573321358	750240563	0,76	91648632	36678815	2,50
900353873	SCANIA COLOMBIA SAS	363638216	631037115	0,58	666728877	847075206	0,79	55884978	107719425	0,52
900486347	DISTRIBUIDORA LOS AUTOS DE COLOMBIA SAS	55437930	31679375	1,75	49994850	57694090	0,87	4330928	1370601	3,16
900878893	NEOCARS SAS	45129880	43780145	1,03	287987145	111535880	2,58	72324	68056970	0,00
900969200	AUTOMOTOR.CO S.A.S.	56201600	55265938	1,02	55265938	75703825	0,73	1851509	1173217	1,58

NIT	Razón social de la sociedad	ACT. CORR.	PAS. CORR.	LIQ.	PAS. TOTAL	ACT. TOTAL	END.	U.O.	G.I.	R.C.I.
800249704	COLWAGEN SAS	74420434	63367524	1,17	79181861	105102858	0,75	8511505	2381572	3,57
890903024	COMERCIAL INTERNACIONAL DE EQUIPOS Y MAQUINARÍA S.A.S	962793063	779911849	1,23	830344773	1087151209	0,76	144872930	86873600	1,67
900117244	ARINTIA GROUP SAS	123557128	80536386	1,53	135415410	165376679	0,82	6809137		0,00
800035606	Campesa SA	41663767	29295347	1,42	56397602	72392367	0,78	6309385	4252539	1,48
800218155	COUNTRY MOTORS SA	91279705	67796132	1,35	84872274	121654008	0,70	9515367	4124385	2,31
802005367	BUSES ELITE SAS	14247312	9885692	1,44	10604415	14247712	0,74	1523282	22341	68,18
804014559	BRACHOAUTOS S	16903918	14865452	1,14	15511842	21219593	0,73	1106669	233486	4,74
811006409	DIESEL ANDINO S.A	68032779	56785074	1,20	57075414	82018754	0,70	9115822	3847590	2,37
813007147	REINDUSTRIAS S.A.S.	39692891	48043763	0,83	57698191	67055068	0,86	3736927	3241895	1,15
815000997	almotores sa	59747408	42143772	1,42	50611952	67086583	0,75	7426416	1248545	5,95
824001273	MOTORESTE MOTORS S.A	27475659	19904992	1,38	35852521	46623160	0,77	3033772	2646132	1,15
830115079	AUTO GRANDE S.A	10878481	12156104	0,89	23546400	34058542	0,69	1544613	1190416	1,30
890201902	AUTOMOTORES DEL ESTE AMAYA SERRANO S.A MOTORESTE S.A	4771656	5635882	0,85	6266355	7938099	0,79	285059		0,00
890403068	VEHÍCULOS DE LA COSTA SAS	55072318	52691871	1,05	57629371	70008514	0,82	5271570	4131068	1,28
890925058	Distrikia S.A	34800935	25291124	1,38	35277822	38512458	0,92	1085106	511579	2,12
891201165	AUTOMOTRIZ DEL SUR SAS	6076223	4820738	1,26	6648233	10018741	0,66	787441		0,00
900225704	AUTO BERLIN S.A.	13795412	15163473	0,91	16291067	21085971	0,77	1513098	632681	2,39
900343209	AUTOMOTORES EUROPA SAS	24116092	11084094	2,18	21486677	25959590	0,83	2300894		0,00
900459792	PLAZA ROVIRA SAS	951784	1854091	0,51	3785333	5078825	0,75	48354		0,00
900479868	TRANS AURA SAS	20239503	21199654	0,95	21199654	22336962	0,95	44883	4751	9,45
900735220	BSJ CONSTRUCCIONES S.A.S	3316018	5651096	0,59	10911928	14693632	0,74	110094	107264	1,03
901137260	MOTOR K SAS	23163540	20533486	1,13	20538870	24876683	0,83	2209037	455936	4,85
890900081	AUTOLARTE SAS	95603000	77518485	1,23	94564337	161449409	0,59	15267689	4803902	3,18

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL.

La capacidad organizacional mide es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. El Decreto 1082 de 2015 definió los indicadores de rentabilidad para medir la capacidad organizacional de un proponente teniendo en cuenta que está bien organizado cuando es rentable.

Indicador	Si el indicador es mayor, la probabilidad de Riesgo es	Límite[13]
Rentabilidad del patrimonio	Menor	Mínimo
Rentabilidad del activo	Menor	Mínimo

***RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO**

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

***RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS**

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

NIT	Razón social de la sociedad	U.O.	PAT. TOTAL	R.P.	U.O.	ACT. TOTAL	R.A.
800029569	AUTOSUPERIOR S.A.S	2650948	14656370	0,18	2650948	47498835	0,06
800125639	KENWORTH DE LA MONTAÑA SAS	31692374	101661517	0,31	31692374	787195322	0,04
800215494	MARCALI INTERNACIONAL S.A.	2318863	4059726	0,57	2318863	24985361	0,09
830006901	AUTOMOTORES COMAGRO SAS	7052200	18373793	0,38	7052200	71612698	0,10
830011616	AUTOGALIAS SAS	7095439	15884302	0,45	7095439	52759637	0,13
860001576	MARCALI S.A.	3534649	9871488	0,36	3534649	34614272	0,10
860019063	MOTORES Y MÁQUINAS S.A. BIC	54213842	142265675	0,38	54213842	582668284	0,09
860509514	AUTOGERMANA S.A.S	24471322	107169763	0,23	24471322	658834408	0,04
890200179	SANAUTOS SA	19564173	60457333	0,32	19564173	175226863	0,11
900241676	AUTOMOTRIZ ITALOAMERICA S.A.S.	9772105	28220871	0,35	9772105	135361801	0,07
900327290	DERCO COLOMBIA SAS	91648632	176919205	0,52	91648632	750240563	0,12
900353873	SCANIA COLOMBIA SAS	55884978	180346329	0,31	55884978	847075206	0,07
900486347	DISTRIBUIDORA LOS AUTOS DE COLOMBIA SAS	4330928	7699240	0,56	4330928	57694090	0,08
900878893	NEOCARS SAS	72324	-176451265	0,00	72324	111535880	0,00
900969200	AUTOMOTOR.CO S.A.S.	1851509	20437887	0,09	1851509	75703825	0,02
800249704	COLWAGEN SAS	8511505	25920997	0,33	8511505	105102858	0,08
890903024	COMERCIAL INTERNACIONAL DE EQUIPOS Y MAQUNARIA S.A.S	144872930	256806436	0,56	144872930	1087151209	0,13
900117244	ARINTIA GROUP SAS	6809137	29961269	0,23	6809137	165376679	0,04
800035606	Campesa SA	6309385	15994765	0,39	6309385	72392367	0,09
800218155	COUNTRY MOTORS SA	9515367	36781734	0,26	9515367	121654008	0,08
802005367	BUSES ELITE SAS	1523282	3643297	0,42	1523282	14247712	0,11
804014559	BRACHOAUTOS S	1106669	5707751	0,19	1106669	21219593	0,05
811006409	DIESEL ANDINO S.A	9115822	24943340	0,37	9115822	82018754	0,11
813007147	REINDUSTRIAS S.A.S.	3736927	9356877	0,40	3736927	67055068	0,06
815000997	almotores sa	7426416	16474631	0,45	7426416	67086583	0,11
824001273	MOTORESTE MOTORS S.A	3033772	10770639	0,28	3033772	46623160	0,07
830115079	AUTO GRANDE S.A	1544613	10512142	0,15	1544613	34058542	0,05
890201902	AUTOMOTORES DEL ESTE AMAYA SERRANO S.A MOTORESTE S.A	285059	1671744	0,17	285059	7938099	0,04
890403068	VEHICULOS DE LA COSTA SAS	5271570	12379143	0,43	5271570	70008514	0,08
890925058	Distrikia S.A	1085106	3234636	0,34	1085106	38512458	0,03

891201165	AUTOMOTRIZ DEL SUR SAS	787441	3370508	0,23	787441	10018741	0,08
900225704	AUTO BERLIN S.A.	1513098	4794904	0,32	1513098	21085971	0,07
900343209	AUTOMOTORES EUROPA SAS	2300894	4472913	0,51	2300894	25959590	0,09
900459792	PLAZA ROVIRA SAS	48354	1293492	0,04	48354	5078825	0,01
900479868	TRANS AURA SAS	44883	1137308	0,04	44883	22336962	0,00
900735220	BSJ CONSTRUCCIONES S.A.S	110094	3781704	0,03	110094	14693632	0,01
901092300	DISTRIBUIDORA DE AUTOS DEL CARIBE SAS	449505	2023147	0,22	449505	10409681	0,04
901137260	MOTOR K SAS	2209037	4337813	0,51	2209037	24876683	0,09
890900081	AUTOLARTE SAS	15267689	66885072	0,23	15267689	161449409	0,09

Una vez analizados los datos financieros de la muestra anterior, esto es, los índices de los posibles proveedores en el mercado (tomados de la base de datos de la SUPERSOCIEDADES), esta administración municipal, determina los índices del proceso pretendido, utilizando la herramienta estadística de mayor utilización como es el PROMEDIO O MEDIA ARITMÉTICA sugeridas por la Guía de Colombia Compra Eficiente, como son: Promedio o Media Aritmética, Mediana, Desviación Estándar Muestral. La capacidad financiera y organizacional del oferente se verificará a través del RUP conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 1150 del 2007 en concordancia con el artículo 10 del Decreto 1510 del 2013. Compilado por el Artículo 2.2.1.1.1.5.3. Requisitos habilitantes del Decreto 1082 de 2015.

De igual manera, con el fin de que exista pluralidad de oferente en el proceso y atendiendo al comportamiento de los índices objeto de estudio en procesos anteriores, se determina los siguientes índices de capacidad financiera:

LIQUIDEZ MAYOR O IGUAL A 1.05

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO MENOR O IGUAL A 90%.

RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES MAYOR O IGUAL A 4,26

Nota: *cuando la cuenta de gastos de intereses sea igual a cero ($0), debido a que el proponente no tiene obligaciones financieras, ocasionando que la Razón de Cobertura de Intereses resulte en indefinido o indeterminado, se considera que el proponente cumple con el indicador de Razón de Cobertura de Intereses.*

RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO MAYOR O IGUAL A 0.02

RENTABILIDAD SOBRE EL ACTIVOS MAYOR O IGUAL A 0.01

Este análisis nos permite establecer el presupuesto oficial para esta contratación y los posibles proponentes a participar. A continuación, se detalla las conclusiones del proceso:

EXISTENCIA DE ACUERDO MARCO DE PRECIOS.

El PRESUPUESTO OFICIAL del presente proyecto es de **SETENTA MILLONES DE PESOS M/CTE. ($70.000.000,00)**, incluido IVA y todos los tributos que se generen con ocasión a la celebración, ejecución y liquidación del contrato.

Se realizó la revisión en Colombia Compra Eficiente de los Acuerdo Marco de Precios vigentes encontrando que el *Acuerdo Marco de Vehículos III- CCE-163-III-AMP-2020 – Prorroga 4* para la adquisición de Vehículos, Vigente desde el 27 de diciembre de 2020 hasta el 27 de junio de 2025 y se encontró lo siguiente:

- ✓ *Que conforme a la **ficha técnica,** el Acuerdo Marco de Precios para la adquisición de Vehículos, Vehículos Eléctricos y Vehículos Híbridos para transporte terrestre número CCE-163-III-AMP-2020, de tal manera que no se cobija la adquisición de VEHÍCULOS TIPO MOTOCICLETAS.*
- ✓ *Que al respecto, la Circula 004 del 2021 expedida por la Agencia Nacional de Contratación COLOMBIA COMPRA EFICIENTE CCE, para ENTIDADES ESTATALES SOMETIDAS AL ESTATUTO GENERAL DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, indicó: "Teniendo en cuenta que el solo hecho de solicitar la estructuración de un nuevo acuerdo marco de precio no implica la existencia posterior inmediata del mismo, la entidad estatal se encontrará habilitada para -en el entretanto- adelantar el procedimiento de selección a través del cual satisfaga su necesidad, empleando cualquiera de los mecanismos consagrados por la normatividad vigente en la materia, según corresponda. Una vez la Agencia Nacional de Contratación - Colombia Compra Eficiente- suscriba el nuevo acuerdo solicitado, las entidades estatales sujetas al régimen general de contratación administrativa, se encontrarán obligadas a emplear los catálogos derivados de aquel, conforme lo establecido por el artículo 2.2.1.2.1.2.9. Del Decreto 1082 de 2015 y lo consignado en esta Circular.".*

ANÁLISIS DE RIESGOS Y LA FORMA DE MITIGARLOS

Para el presente procedimiento contractual, en atención a la Ley 1150 de 2007 y los artículos 2.2.1.1.1.3.1 y 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, entiéndase por Riesgo la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que afecten el desarrollo del mismo, generando una variación sobre el resultado esperado, tanto en relación con los costos como con las actividades a desarrollar en la ejecución contractual.

Corresponderá al contratista seleccionado la asunción del Riesgo previsible propio de este tipo de contratación asumiendo su costo, siempre que el mismo no se encuentre expresamente a cargo de la entidad en el contrato.

De acuerdo con procedimiento de la referencia, nos permitimos establecer la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el presente procedimiento.

De acuerdo con la metodología de Colombia Compra Eficiente, en concordancia con el documento Conpes 3714, a continuación, se identifican los Riesgos del Proceso de Contratación desde su planeación hasta su liquidación los cuales se encuentran contenidos en el documento Análisis y Estimación de Riesgos del presente proceso de Selección Abreviada por Subasta Inversa.

Como es la forma de pago de las entidades.

La entidad estatal es autónoma en cuanto a definir la forma de pago de acuerdo con las condiciones previstas en la ley, ahora bien, el Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, realiza el análisis de las muestras descritas anteriormente, así como el histórico de la

misma y deduce que la forma más eficiente de pago es el 100% contra entrega de los bienes a entregar conforme a las condiciones técnicas exigidas y para el buen desarrollo del contrato pactar un anticipo hasta del 50%, desembolsando este pacto de anticipo en aras de que el contratista cumpla con las condiciones técnicas previstas, previa aprobación de la garantía otorgada para tales fines.

El referido análisis incluyó aspectos técnicos, regulatorios, comerciales, jurídicos, económicos, financieros (indicadores financieros y de capacidad organizacional).

En este orden de ideas, el resultado de los diferentes componentes abarcados por el presente estudio, servirán de insumo para la elaboración del documento de estudios previos, de que trata el artículo 2.2.1.1.2.1.1 de Decreto 1082 de 2015, así como del proyecto de pliego de condiciones y el pliego definitivo, teniendo en cuenta la inclusión en tales cuerpos documentales de los requisitos habilitantes contenidos en el artículo 5 de la Ley 1150 y desarrollados en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, y los que serán objeto de calificación o asignación de puntaje, con el propósito que exista coherencia, proporcionalidad y razonabilidad en la exigencia de los mismos, facilitándole a el Instituto de Tránsito, Transporte y Movilidad Distrital de Riohacha – INSTRAMD, seleccionar la oferta más favorable, en términos de selección objetiva para la escogencia de un contratista que desarrolle el presente proceso de contratación.

FUENTE DE INFORMACIÓN:

www.colombiacompra.gov.co
https://definicion.de
www.dane.gov.co
http://www.defensoria.gov.co
www.andi.com.co

RESPONSABLE:

Original Firmado
KEVIN REDONDO VALDEBLANQUEZ
DIRECTOR DEL INSTITUTO DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DISTRITAL (INSTRAMD)