



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
DESARROLLO
ECONÓMICO

BOGOTÁ

OBSERVATORIO DE
DESARROLLO ECONÓMICO

Nota Editorial

Por: Maderley Pérez Penagos
y Maykol Rodríguez Prieto
Analistas

OCTUBRE DE 2021

El negocio de la bici en Bogotá: su productividad y potencial crecimiento

La bicicleta se ha consolidado como una pieza clave de ciudades con un modelo de movilidad sostenible por ser un modo de transporte sin emisiones de carbono, con bajos costos, que trae beneficios a la salud, y que hace un mejor uso del espacio público, en contraste con la utilización del vehículo privado. Además, es un derecho humano emergente en la medida que materializa la libertad de circulación, la actividad física, la salud y una vida digna (ONU, 2014).

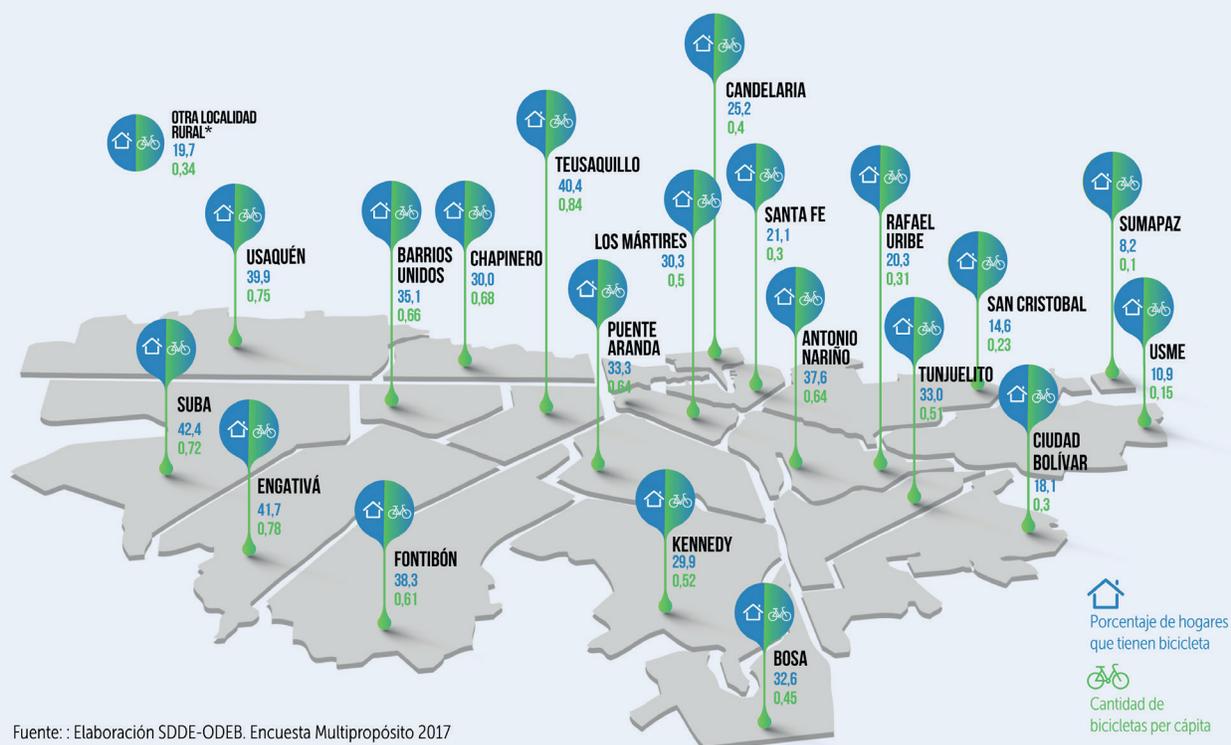
Por estos beneficios, en Bogotá, la bici se ha posicionado como uno de los principales medios de transporte alternativo por estos beneficios. En los años noventa, sólo el 0,1 % de los bogotanos se movilizaba en bicicleta; al finalizar el 2019, la cifra aumentó al 11 % (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). La coyuntura relacionada con el COVID-19, le abrió un espacio aún más importante principalmente porque los viajes a pie o en bicicleta disminuyen la posibilidad de contagio del virus, en comparación con el uso del transporte público. En abril de 2020 se registraron 360.000 viajes diarios en bici y a diciembre del mismo año, ya la cifra aumentaba a 650.000, lo que significó un incremento del 80 % según datos de la Secretaría Distrital de Movilidad de 2020.

Cabe mencionar que, un mercado con gran potencial las inversiones en infraestructura asociada a la bici también han contribuido a esta transformación. Actualmente, la capital cuenta con 635 kilómetros de carriles para ciclistas, 551 corresponden a ciclo rutas permanentes y los 84 restantes a ciclovías temporales y ciclocarriles adyacentes que se implementaron en el marco de la emergencia sanitaria (Secretaría Distrital de Movilidad, 2020). En 2015, Bogotá fue la ciudad con más kilómetros de infraestructura para bicicletas entre 56 ciudades analizadas (BID, 2015).

El mercado de la bici aún tiene potencial de crecimiento en Bogotá. Sólo el 32,3 % de los hogares de Bogotá cuenta con al menos una bicicleta (Encuesta multipropósitos de Bogotá 2017). En localidades como Suba, Engativá y Teusaquillo más del 40 % de los hogares cuentan con una bici, pero en San Cristóbal y Usme la proporción es menor al 15 %. Además, mientras que en Teusaquillo, Usaquén y Engativá hay casi 0,8 bicicletas per cápita, en Usme y San Cristóbal hay 0,15 y 0,23, respectivamente.

Gráfica 1

TOTAL DE BICICLETAS POR HOGARES Y PER CÁPITA EN BOGOTÁ



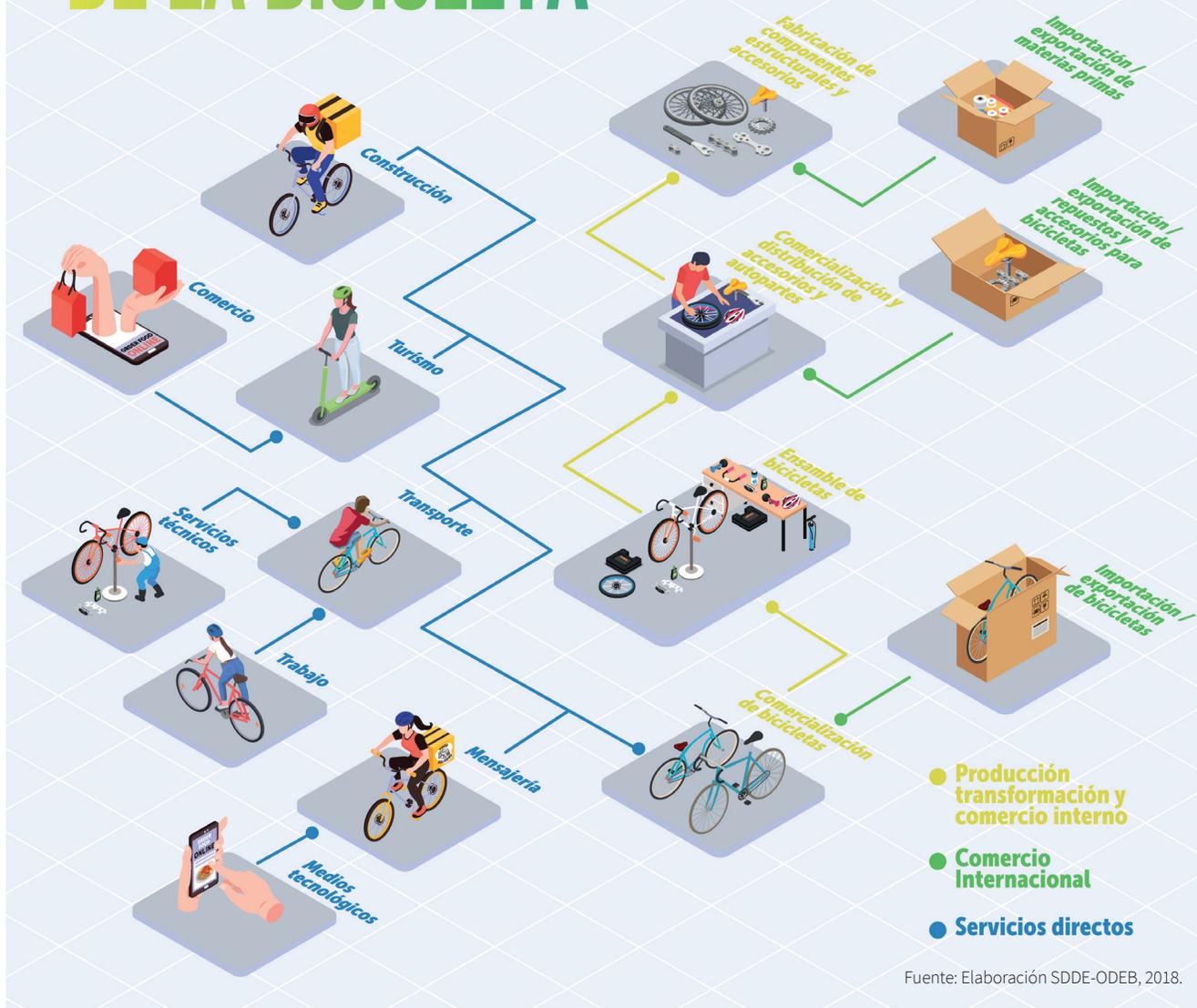
El sector de la bicicleta está creciendo como un renglón económico importante para Bogotá. Se estima que solo la comercialización y mantenimiento genera más de 2.300 empleos en la ciudad y ventas anuales de por lo menos 100.000 millones de pesos. Adicionalmente, la cadena de valor de la bici está asociada a la fabricación de partes e insumos, a la venta de accesorios y vestuario y a los servicios que dependen de su uso como la hotelería, gastronomía, actividades turísticas, publicidad, servicios de mensajería de bienes, incluidos la distribución de alimentos, bebidas y comidas preparadas, entre otros.



La gráfica 2 muestra las tres etapas de la cadena productiva de la bici: (1) Producción, transformación y comercio interno, (2) Comercio internacional, y (3) Servicios directos.

Gráfica 2

CADENA DE PRODUCCIÓN DE LA BICICLETA



Con el objetivo de potenciar y dar pasos para la activación de la economía de esta cadena de valor, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (SDDE) lideró la primera rueda de negocios, alianzas y feria de la Bici, en la que por primera vez en Bogotá se encontraron actores de toda la cadena (producción, comercialización, servicios asociados, entre otros) que contribuyen a la generación de empleo, al incremento de ingresos y a la competitividad de la ciudad. El evento, enmarcado en la Semana de la Bici, se llevó a cabo durante los días 01 y 02 de octubre de 2021 y fue el escenario en el que 155 oferentes y 105 compradores concretaron más de 500 conexiones para dinamizar la economía del sector en la ciudad.

Durante el evento, se mostró el gran potencial de este clúster para la ciudad. Se lograron 2.540 millones de pesos en proyecciones de negocios, inversión y fortalecimiento para emprendedores alrededor de la cadena productiva de la bicicleta y se premiaron las mejores soluciones creadas por empresas y emprendedores de mecanismos de seguridad accesible a todos los bici usuarios.

No obstante, hace falta conocer aún más sobre el sector. La información disponible para la caracterización de las empresas que hacen parte esta cadena productiva es de difícil recolección e identificación, considerando que las actividades económicas desagregadas al nivel requerido no reflejan los temas exclusivos relacionados con la bici. Adicionalmente, la recolección de datos primarios se dificulta por la falta de información primaria (censo) que permita elegir y contar con una muestra aleatoria representativa del sector.

Con el objetivo de iniciar el cierre de esta brecha de información y entender la dinámica

y cadena productiva de la bicicleta en Bogotá, la SDDE, a través del Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB), ha avanzado en la caracterización del sector de la bici. Este año el ODEB encuestó a casi 800 negocios relacionados con la cadena productiva de la bicicleta e indagó sobre la empleabilidad, formas de venta, servicios ofrecidos (mantenimiento, reparación) medios de pago, entre otros. Esta nota presenta los resultados de la encuesta, así como otros insumos para comprender mejor el potencial de este clúster.



Sobre la encuesta

La encuesta de la cadena productiva de la bici se aplicó a 792 negocios ubicados en las 19 localidades de Bogotá en dos levantamientos de información. Es importante señalar que los datos que se presentan corresponden a las observaciones que se levantaron, más no significan todo el universo de negocios de cada localidad y de toda la ciudad.

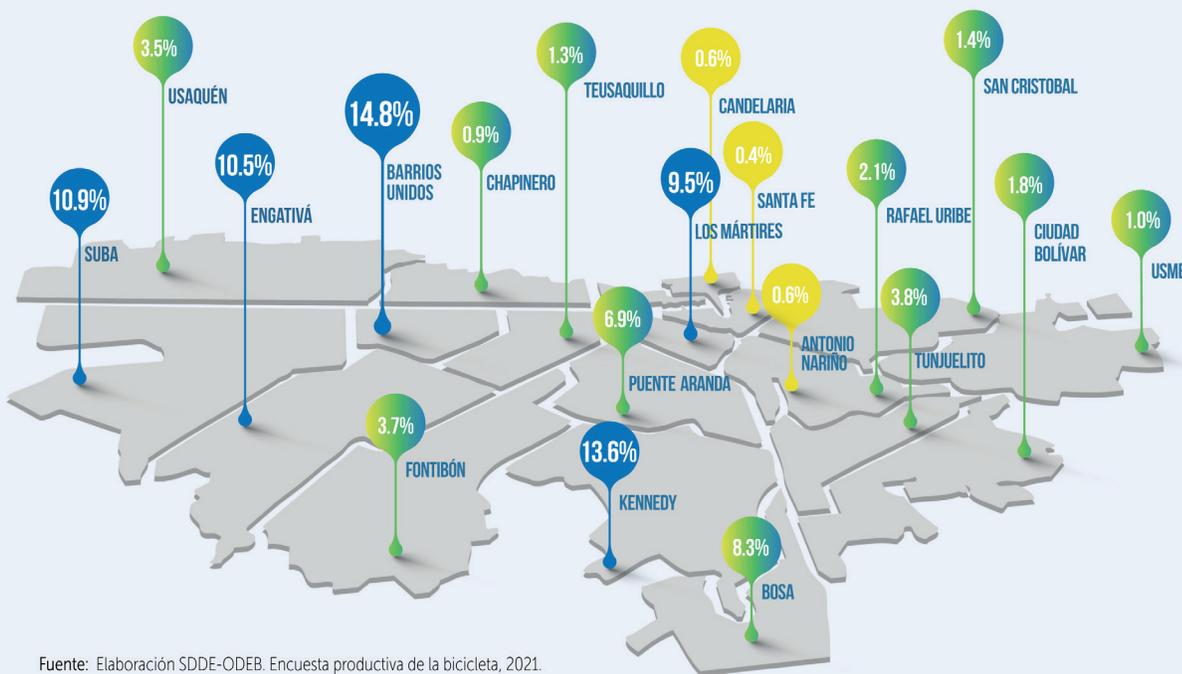
En el primero se abordaron 682 negocios y en el segundo 110. La gráfica 3 muestra la cantidad

de negocios encuestados por localidad, en donde Barrios Unidos (117), Kennedy (108) y Suba (86) fueron las localidades con mayor número de observaciones.

Los negocios se identificaron haciendo un barrido en áreas de la ciudad con una alta concentración de estos según datos de la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB). Adicionalmente, se incluyeron las empresas dedicadas a la bicicleta que participaron en un taller realizado por la Dirección de Competitividad Región (DCBR) de la SDDE en marzo de 2021.

Gráfica 3

CANTIDAD DE NEGOCIOS DEL SECTOR DE LA BICICLETA POR LOCALIDADES

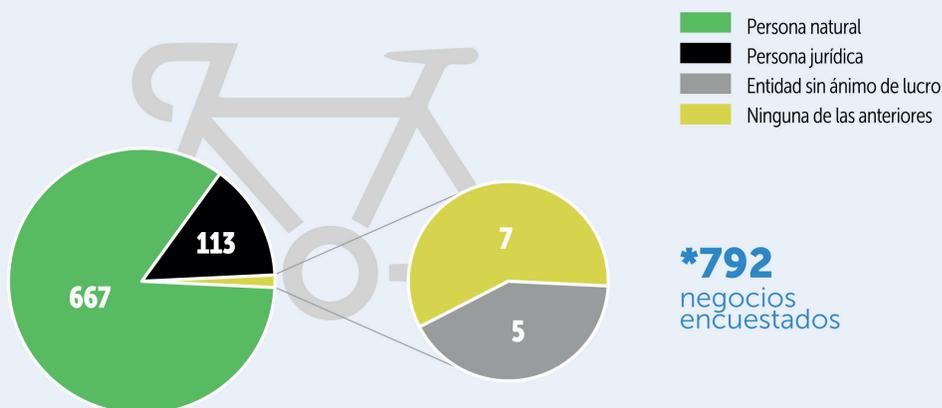


Fuente: Elaboración SDDE-ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021.

* Es importante señalar que los datos corresponden a las observaciones que se levantaron más no representan todo el universo de negocios de cada localidad y toda la ciudad.

Gráfica 4

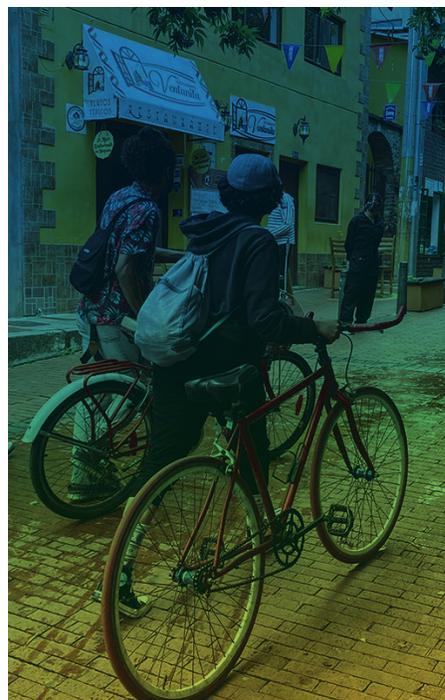
NATURALEZA EMPRESARIAL DE LOS NEGOCIOS ENCUESTADOS



Fuente: Elaboración SDDE-ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021

Los negocios de la cadena de la bici son en su gran mayoría, micro y pequeñas empresas

La mayoría de las empresas encuestadas se registraron como persona natural. Los resultados de la encuesta indicaron que por la naturaleza jurídica que compone cada negocio, 667 de los 792 están constituidos por personas naturales. Un total de 113 por personas jurídicas; 5 por entidades sin ánimo de lucro y 7 negocios respondieron que no cuentan con ningún tipo de registro (Gráfica 4).

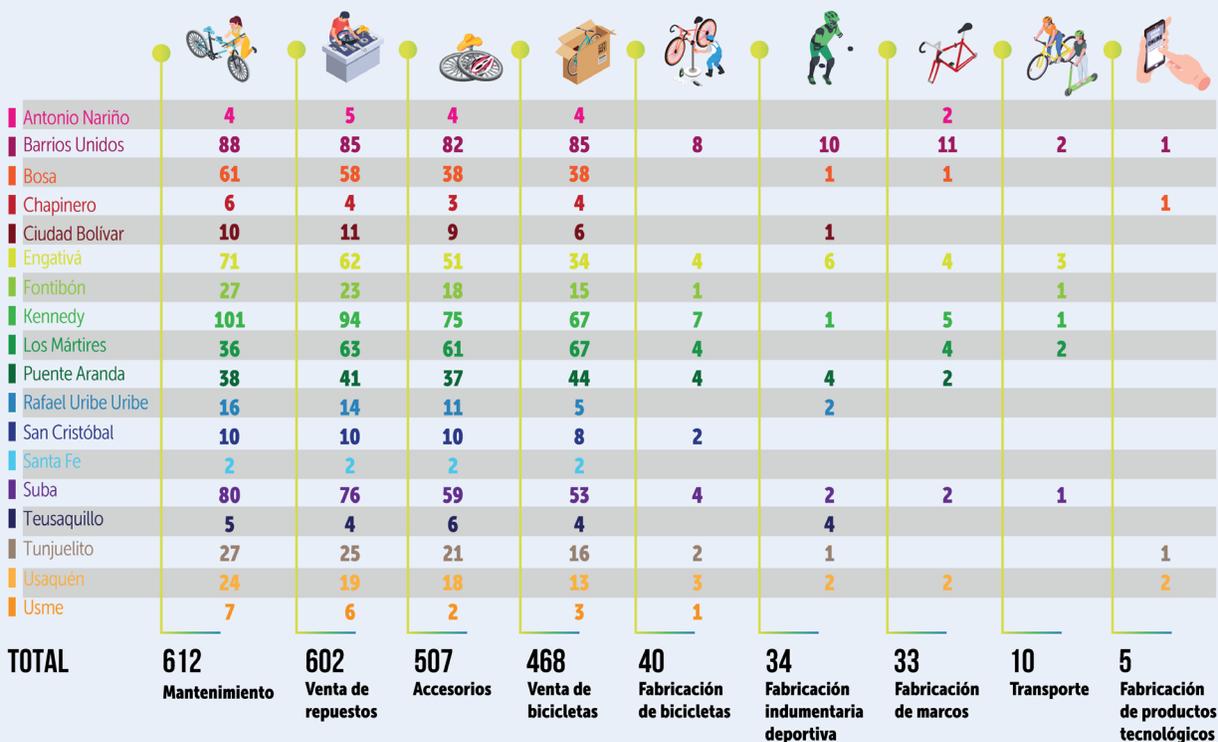


De los servicios registrados en la encuesta, la actividad más común fue la de mantenimiento, que registró un total de 612 negocios. Le sigue, la venta de repuestos con 602; la venta de accesorios con 507; y la venta de bicicletas con 468. Un total de 465 negocios realizan mantenimiento y venta de repuestos en conjunto.

Menos de 50 negocios indicaron tener dentro de sus servicios: fabricación de indumentaria, fabricación de bicicletas, fabricación de marcos y piezas, planes turísticos, transporte, escuelas y/o pistas, fabricación productos tecnológicos, nutrición deportiva, red de servicios, venta de seguros (Gráfica 5).

Gráfica 5

FRECUENCIA SERVICIOS OFRECIDOS POR LOS NEGOCIOS DE LA BICICLETA POR LOCALIDAD



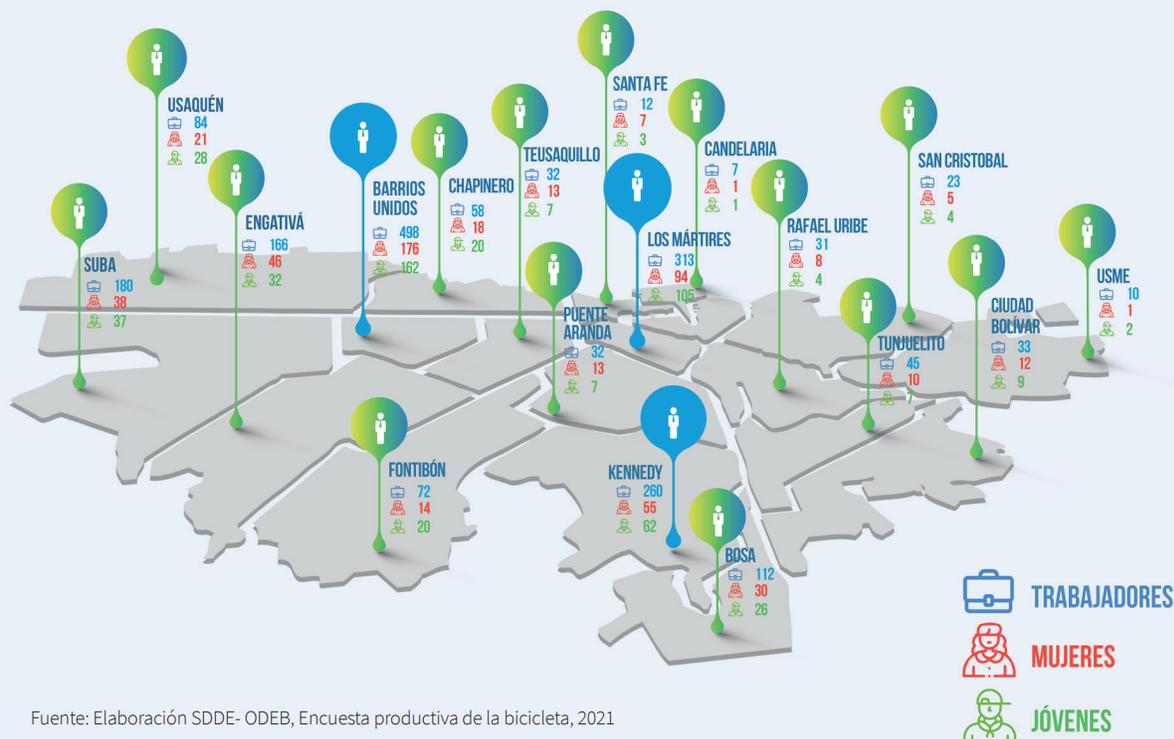
Fuente: Elaboración SDDE-ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021

Las empresas encuestadas tienen pocos empleados. Por número de trabajadores, la mayoría de empresas se clasifican como micro y pequeñas empresas. El 97,09 % de los negocios de la bicicleta que participaron en la medición tienen entre 1 y 10 empleados; el 2,90 % entre 11 y 85. Esto va en línea con la composición de empresas de la ciudad, donde el 99,08 % se registran como micro y pequeña empresa según número de empleados.

La encuesta registró un total de 2.332 trabajadores en los negocios, siendo las localidades de Barrios Unidos, Los Mártires, Kennedy y Suba las que más empleos registran. De este total, el 28,7 % de los trabajadores son jóvenes y el 30,1 % son mujeres (Gráfica 6).

Gráfica 6

CANTIDAD DE TRABAJADORES TOTALES, MUJERES Y JÓVENES POR LOCALIDAD



Fuente: Elaboración SDDE- ODEB, Encuesta productiva de la bicicleta, 2021

(*) Nota: este número corresponde al número de trabajadores de los negocios encuestados que se encontraban en dicha localidad, no es representativo del número de trabajadores por localidad del sector de la cadena de la bicicleta.

La participación de las mujeres en los empleos es baja. El 30,18 % del total de trabajadores en las empresas encuestadas son mujeres. Esto contrasta con los porcentajes generales de la ciudad donde 45,15 % de los empleados son mujeres. Estas participaciones varían entre localidades, pero no ampliamente, por ejemplo, de 498 trabajadores en Barrios Unidos, el 35 % corresponde a trabajadoras mujeres y en Kennedy, de los 260 trabajadores totales, el 21 % son mujeres.

Los medios digitales están empezando a incursionar como medio de venta, lo cual indica que hay más oportunidades de crecimiento

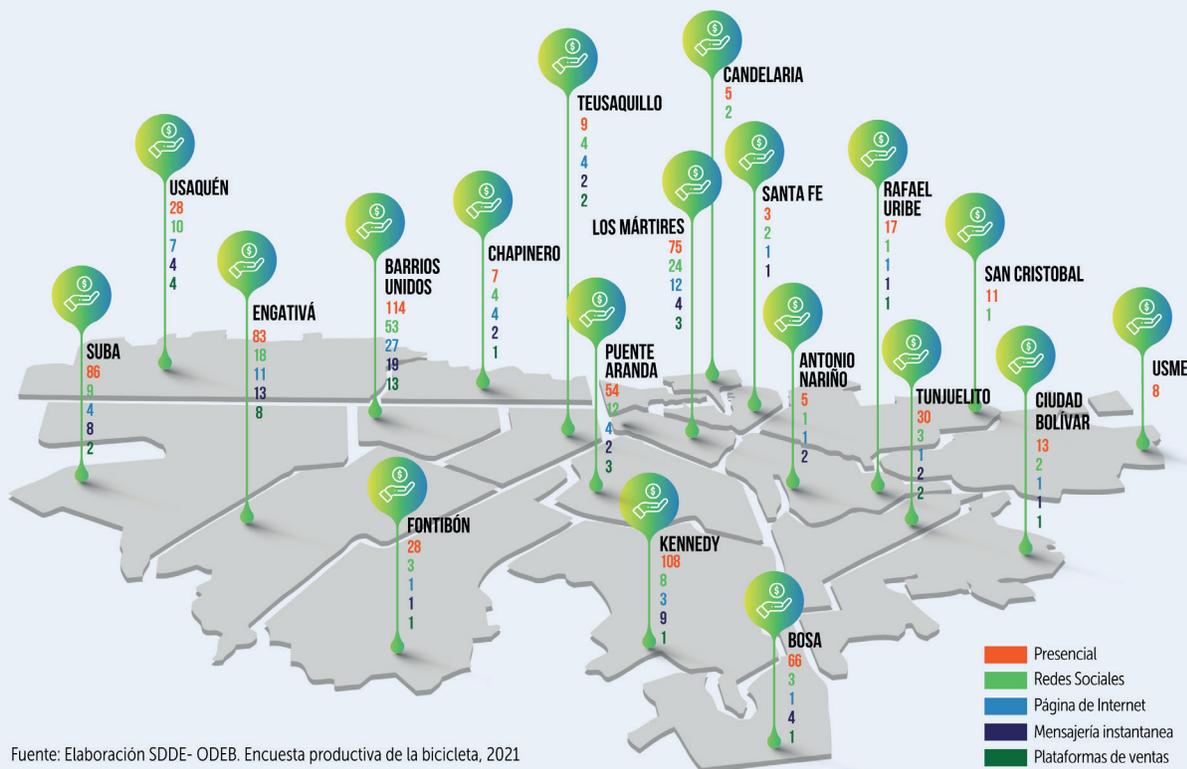
El uso de los medios digitales y las redes sociales como herramienta de promoción y venta para los negocios hoy en día desempeñan un papel fundamental para hacer su oferta más accesible a los usuarios y alcanzar nuevos mercados.

La encuesta aplicada a los 792 negocios de bicis indicó que el 97 % usan ventas presenciales (en local

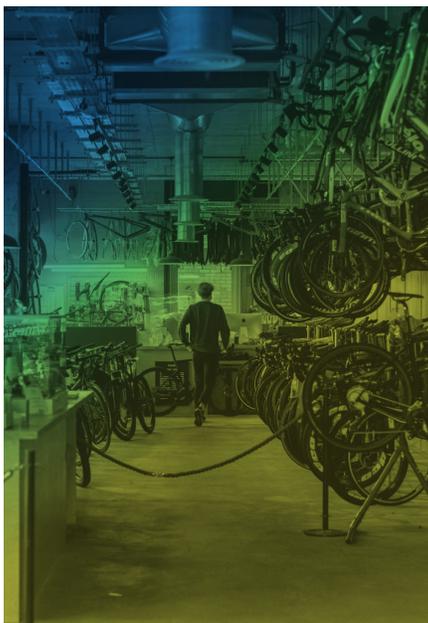
comercial y con vitrina de exhibición) pero solo el 45 % usa medios conexos al Internet. En particular, el 23 % vende a través de redes sociales, el 12 % a través de páginas de Internet y servicios de mensajería como WhatsApp, Line, entre otros y una pequeña proporción, el 16 %, ha incursionado en ventas por medio de plataformas como Linio y Mercado Libre. Por redes sociales, un total de 308 negocios utilizan Facebook y 267 Instagram para promocionar sus servicios y concretar ventas (Gráfica 7).

Gráfica 7

MEDIOS DE VENTA DE LOS NEGOCIOS DE BICIS POR LOCALIDAD



Fuente: Elaboración SDDE- ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021

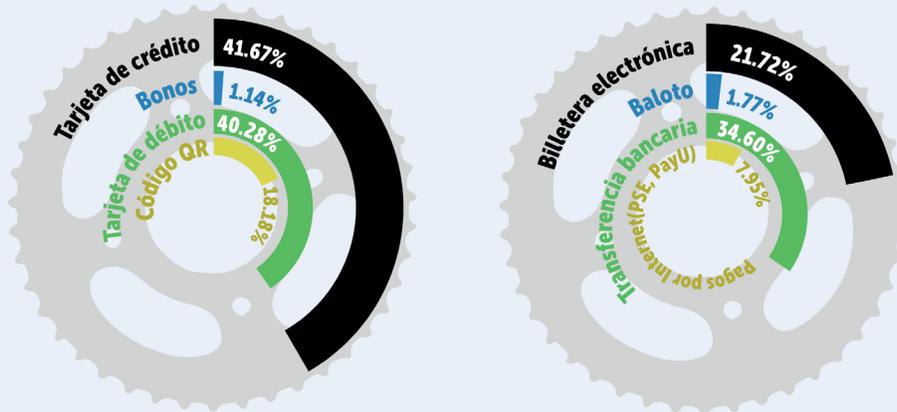


De manera paralela, el 56 % ha incursionado en medios de pago diferentes a efectivo. Un total de 788 negocios indicaron el uso del efectivo como la forma de pago más utilizada para la venta de sus productos. La tarjeta de crédito ocupa el segundo lugar como medio de pago más usado (330), seguido por la tarjeta débito (320) y las transferencias bancarias (278).

Las herramientas como billeteras electrónicas y códigos QR lo usan como medio de pago 173 y 145 negocios respectivamente. Finalmente, 69 negocios indicaron que emplean pagos por Internet como PSE y PayU. Todas las anteriores, son formas de pago que están tomando fuerza y reflejan la necesidad de fortalecer y aumentar los medios de pago enmarcados en el sistema financiero y bancario (Gráfica 8).

Gráfica 8

PORCENTAJE DE NEGOCIOS QUE UTILIZAN FORMAS DE PAGO ADICIONALES AL EFECTIVO



Fuente: Elaboración SDDE- ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021

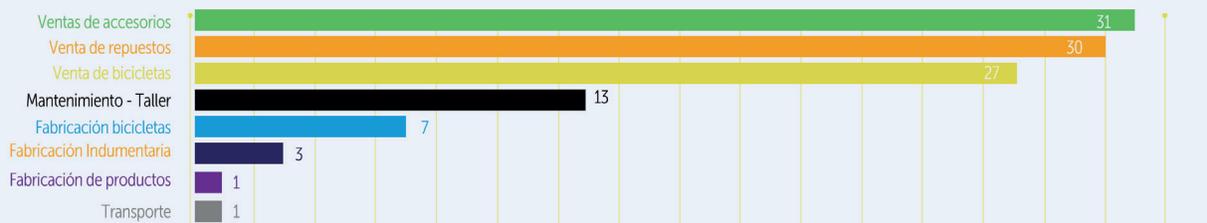
Pocas empresas importan productos relacionados con la bici, pero estas tienen un rol significativo en la cadena de valor

De los 792 negocios encuestados, 50 manifestaron realizar importaciones de países como China, EE.UU., Italia, Taiwán, Alemania, India, Japón, Inglaterra y 742 registraron no efectuar compras en el exterior (Gráfica 9).

La cadena de producción de la bicicleta inicia con la elaboración y comercialización de las piezas y partes estructurales de la bicicleta, las cuales se componen principalmente de hierro, aluminio y fibra de carbono. En Colombia, muchas de las piezas y partes estructurales de la bicicleta (en especial pedales, frenos de tambor, sistemas amortiguadores, platos y sistemas de cambios, entre otros) son importadas, particularmente de Italia, China y Taiwán (DIAN, 2020).

Gráfica 9

CANTIDAD DE NEGOCIOS IMPORTADORES POR SERVICIO



Fuente: Elaboración SDDE- ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021.

De acuerdo con cifras publicadas por Fenalco, las importaciones de bicicletas en el país crecieron un 26 % entre 2019 y 2020 (44.519 unidades en el primer trimestre del año 2020 frente a 35.210 unidades importadas en el mismo periodo en el 2019), y solo en Bogotá, las ventas de este medio de transporte alternativo aumentaron más del 40 %.

Un estudio realizado en el 2018 por el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB) concluye que la gran mayoría de bicicletas ensambladas y comercializadas en Colombia y Bogotá son importadas. Para el 2017, la cifra alcanzó el 97 % de bicicletas ensambladas fuera del país, en

gran parte por la producción en masa y bajos precios de los productos provenientes de China y Taiwán (Gómez, 2019). Según datos de la DIAN de 2020, el 52,62 % (\$39.969.216.001) de las importaciones de Bogotá provienen de China, seguido de Taiwán con el 20,41 % (\$15.504.346.792). Las bicicletas y demás velocípedos sin motor, son las principales importaciones, con un total de \$47.937.572.900 que corresponde al 63,1 % del total de las importaciones relacionadas con el sector, seguido de las partes y accesorios de los vehículos de las partidas 87.11 a 87.13, es decir, para bicicletas, velocípedos, sillas de ruedas, triciclos; con un total de \$10.616.673.197, el 14 %.

A pesar de que las importaciones tienen un papel predominante en la provisión de insumos para el ensamblaje de la bici, existen algunos talleres que aún se especializan en la fabricación de estas piezas en menor escala en el país. Por ejemplo, según Fenalco, en el 2016 se produjeron 150.000 marcos en la ciudad. El valor estimado de la producción nacional asociada a bicicletas, así como de partes estructurales (marcos, tenedores, manubrios) y accesorios, estuvo alrededor de los 5,4 miles de millones de pesos durante el año 2016; de los cuales la producción de partes representó cerca del 42 % del total aproximado (ODEB, 2019).



Gráfica 10

IMPORTACIONES: CANTIDAD DE ARTÍCULOS Y VALOR 2020



ARTÍCULOS TOTALES
4.510.339
VALOR TOTAL
75.951.059.324

Fuente: DIAN. Elaboración SDDE- ODEB

Gráfica 11

IMPORTACIONES SEGÚN PAÍS, CANTIDAD DE ARTÍCULOS Y VALOR 2020

China	64,47%	37,23%	19,64%	6,32%	45,27%	45,98%	37,08%	73,11%	52,16%	55,77%
Cantidad	130.293	1.632.285	763.855	111.383	791.640	161.657	62.205	205.468	90.094	48.430
	\$ 30.904.617.338	\$ 3.952.677.708	\$ 913.463.149	\$ 285.678.668	\$ 1.149.274.185	\$ 912.796.348	\$ 687.940.158	\$ 652.157.719	\$ 328.748.026	\$ 181.862.702
Taiwán	20,47%	20,37%	28,85%	25,62%	23,90%	3,59%	3,34%	5,08%	37,83%	1,14%
Cantidad	1.635	90.916	1.298	21.331	46.564	1.416	1.166	341	3.770	108
	\$ 9.815.028.721	\$ 2.162.816.384	\$ 1.341.472.841	\$ 1.157.646.252	\$ 606.660.461	\$ 71.249.029	\$ 62.051.782	\$ 45.283.277	\$ 238.436.229	\$ 3.701.816
Alemania	9,37%	1,70%	0,24%	0,06%				0,21%		
Cantidad	685	322	8	2				82		
	\$ 4.489.595.938	\$ 180.550.274	\$ 11.080.663	\$ 2.896.160				\$ 1.883.624		
Italia	0,51%	0,24%	44,75%	21,74%	13,08%	28,95%	0,02%			
Cantidad	33	1.094	1.384	1.068	4.250	4.004	50			
	\$ 242.716.132	\$ 25.819.236	\$ 2.080.752.180	\$ 982.244.726	\$ 332.087.522	\$ 574.651.100	\$ 297.896			
*Otros	2,65%	8,70%	5,23%	0,49%	7,26%	21,09%	4,08%	1,72%	8,48%	21,38%
Cantidad	826	133.58	724	4.060	69.873	32.074	2.060	1.272	1.392	30.839
	\$ 1.270.283.477	\$ 923.348.085	\$ 243.173.637	\$ 21.967.278	\$ 438.205.686	\$ 418.646.917	\$ 75.772.064	\$ 15.302.393	\$ 53.422.000	\$ 69.707.115
Francia	0,36%	0,71%	0,97%	42,68%	0,44%		55,47%	19,06%		21,71%
Cantidad	82	1.654	62	17.905	779		11.783	9.943		7.500
	\$ 171.129.829	\$ 75.544.586	\$ 45.240.965	\$ 1.928.526.135	\$ 11.109.919		\$ 1.029.092.596	\$ 170.049.904		\$ 70.794.993
Países Bajos	0,00%	30,13%							0,12%	
Cantidad	1	1.820							6	
	\$ 476.838	\$ 3.198.546.417							\$ 787.621	
Estados Unidos	2,18%	0,92%	0,32%	3,10%	0,06%	0,40%	0,00%	0,82%	1,42%	0,01%
Cantidad	746	1.672	109	596	71	9	2	50	5	7
	\$ 1.043.724.627	\$ 97.370.507	\$ 14.910.165	\$ 140.114.813	\$ 1.488.997	\$ 7.916.636	\$ 21.410	\$ 7.300.647	\$ 8.919.764	\$ 25.059
	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.	Las demás partes y accesorios de los vehículos de las partidas 87,11 a 87,13.	Cuadros y horquillas y sus partes de vehículos de las partidas 87,11 a 87,13.	Pedales y mecanismos de pedales y sus partes, de los vehículos de las partidas 87,11 a 87,13.	Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes, de los vehículos de las partidas 87,11 a 87,13.	Sillines (asientos) para vehículos, de las partidas 87,11 a 87,13.	Neumáticos nuevos de caucho, del tipo de los utilizados en bicicletas.	Aparatos de alumbrado o señalización visual del tipo de los utilizados en bicicletas.	Bujes sin freno y piñones libres, de los vehículos de las partidas 87,11 a 87,13.	Cámaras de caucho del tipo de las utilizadas en bicicletas.

Fuente: DIAN. Elaboración SDDE- ODEB

*Porcentaje de la cantidad de artículos importados por país en cada sector.



Se exporta poco

De los negocios encuestados, 784 realizan ventas en Bogotá, 193 efectúan ventas en el resto del país, y

sólo 14 empresas encuestadas exportan productos relacionados con la bici (Gráfica 12).

Gráfica 12

CANTIDAD DE NEGOCIOS EXPORTADORES POR SERVICIO



Fuente: Elaboración SDDE- ODEB. Encuesta productiva de la bicicleta, 2021.

En el 2020, el porcentaje de las exportaciones de bicicletas y sus partes fue del 15,4 % de las exportaciones. En contraste con las importaciones, las exportaciones están menos concentradas en una sola partida arancelaria. A pesar de que las bicicletas y demás velocípedos representaron el mayor valor de exportación (34,9 %), la exportación de partes también jugó un papel importante. Por ejemplo, cuadros, horquillas y sus partes de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13 que participaron con el 20,8 % en las exportaciones (Gráfica 13).

Ecuador fue el país al cual más artículos y mayor valor se exportaron, con un total de 1.276.726 artículos, equivalente a 7,8 billones de pesos. El 40,5 % del total de artículos corresponden a “las demás partes y accesorios de los vehículos” y el 27,7 % a “frenos, incluidos los bujes con freno y sus partes”.

En cuanto al mayor número de artículos exportados después de Ecuador, se ubica Barbados con 114.150 artículos y Perú con 2.015. Por valor de exportación, luego del país vecino, se sitúa China con 953.007.950 pesos colombianos y Corea del Sur con 792.866.228 pesos colombianos.

Gráfica 13

EXPORTACIONES DE BOGOTÁ SEGÚN PARTIDA ARANCELARIA 2020



ARTÍCULOS TOTALES
1.469.252
VALOR TOTAL
11.705.673.120

Fuente: DIAN. Elaboración SDDE- ODEB

Conclusiones

La importancia que ha alcanzado la bicicleta en la última década en temas de movilidad, economía, ambiente y salud, se consolidó con la llegada del COVID-19, abre la posibilidad de potencializar este clúster económico. Con este objetivo, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico realizó la primera rueda de negocios, alianzas y Feria de la Bici, donde se encontraron actores de toda la cadena (producción, comercialización, servicios asociados, entre otros) que contribuyen a la generación de empleo, al incremento de ingresos y a la competitividad de la ciudad.

De manera paralela, el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá con el ánimo de avanzar en la caracterización del sector de la bici realizó una encuesta la cual denominó “Cadena productiva de la bicicleta”, cuya finalidad fue proporcionar un diagnóstico de las empresas o negocios que tienen como protagonista a la bici y a sus actividades relacionadas. Así como, la dinámica que se da en las localidades de la ciudad para este sector en torno a la empleabilidad, formas de venta, servicios ofrecidos (mantenimiento, reparación) medios de pago, entre otros.

Se obtuvieron 792 observaciones a través de todas las localidades de la ciudad, adicionalmente, se utilizaron bases de la DIAN, para analizar importaciones y exportaciones de este sector. A su vez, se encontró que las empresas son en su mayoría microempresas de personas naturales, donde los medios electrónicos de ventas y pagos empiezan a incursionar, abriendo nuevas oportunidades para expandir el mercado.

Asimismo, se identificaron otros mercados de expansión del clúster, diferentes a los

tradicionales de mantenimiento, venta y fabricación de bicicletas, como lo son, los planes turísticos y deportivos, transporte, nutrición y nuevas tecnologías como medidores de velocidad, kilómetros y GPS. Adicionalmente, se establece una idea del comportamiento de la economía de la bici a través de las distintas localidades, donde Barrios Unidos y Los Mártires siguen siendo las localidades con más negocios, sin embargo, Kennedy y Suba registran un gran número de negocios.



Bibliografía

-  Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2016). Cómo promover el buen uso de la bicicleta. Exposición del ciclista en el ámbito urbano. Diagnóstico y recomendaciones. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Como-promover-el-buen-uso-de-la-bicicleta-Exposicion-del-ciclista-en-ambito-urbano-Diagnostico-y-recomendaciones.pdf>
-  Observatorio de Desarrollo Económico (2021). Encuesta de la Cadena Productiva de la Bicicleta. Ejercicio de campo con aplicación de encuestas (2021). Realizado en las 19 localidades de Bogotá con una muestra de 792 negocios dedicados a la bicicleta.
-  Observatorio de Desarrollo Económico (2019). Caracterización de la economía de la Bicicleta en Bogotá. Recuperado de: <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/crecimiento-economico/caracterizacion-de-la-economia-de-la-bicicleta-en-bogota>
-  Observatorio de Desarrollo Económico (2017). Mercado de la Bicicleta en Bogotá. Recuperado de: <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/competitividad-dinamica-economica-industria-mercado-laboral-general/mercado-de-la-bicicleta-en>
-  Organización de las Naciones Unidas (2014). El ciclismo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. 2014. Recuperado de: <http://www.nu.org.bo/wp-content/uploads/2016/04/Ciclismo-y-ODS.pdf>

Para ampliar información sobre la oferta de servicios de la entidad consulte el siguiente enlace:
http://www.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/tramites_servicios/portafolio-servicios2-compress-2021.pdf