ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR
ESTUDIO PREVIO 3431-2022

El cumplimiento del Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, según: *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 riesgos*, la Gobernación de Casanare realizó el análisis del sector Servicios desarrollando aspectos que se reflejan en este documento.

OBJETO DEL CONTRATO: ENTREGAR A TITULO DE COMODATO AL MUNICIPIO DE CHAMEZA MAQUINARIA DEL DEPARTAMENTO, CON EL FIN DE AUNAR ESFUERZOS ECONÓMICOS ADMINISTRATIVOS, TÉCNICOS Y OPERATIVOS PARA LOGRAR LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO.

PRESUPUESTO OFICIAL: El presupuesto oficial estimado corresponde a cero pesos ($ 0,00).

PLAZO DEL CONTRATO: El plazo estimado para la ejecución del contrato es de doce (12) meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio.

INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 del 26 de Mayo de 2015, que señala el deber de la Entidad de hacer durante la etapa de planeación del proceso, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del contrato, procede la entidad a estructurar el análisis económico del Sector.

El estudio abarca los siguientes aspectos: Aspectos generales del mercado que tienen que ver con los aspectos Económicos, Técnicos, Regulatorios, y Otros Aspectos. Este ultimo la entidad debe definir si resulta obligatorio aplicar Acuerdos Marcos de Precios o Instrumentos de Agregación de Demanda, entre otros aspectos. Así mismo, se debe hacer un estudio del comportamiento del gasto histórico, estudio de la oferta y estudio de mercado.

Los aspectos económicos contextualizan el sector a nivel macroeconómico, indicando su participación en la economía del país, las principales variables que lo afectan, agentes que lo conforman, costos generales, agremiaciones importantes, etc.

En los aspectos regulatorios se analizarán las principales normas que regulan a los prestadores del servicio, el propio servicio y en fin, todo lo que influya de manera directa en la adquisición de los insumos que la entidad requiere.

Dentro de las necesidades en materia de mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria de propiedad del Departamento se hace necesario obtener los insumos como repuestos para la operatividad de la maquinaria por medio de empresas dedicadas a este tipo de contratos, con experiencia y capacidad técnica de la mejor calidad.
En las últimas Vigencia la Entidad contrata este servicio por medio de la modalidad de Invitación Publica.

1. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

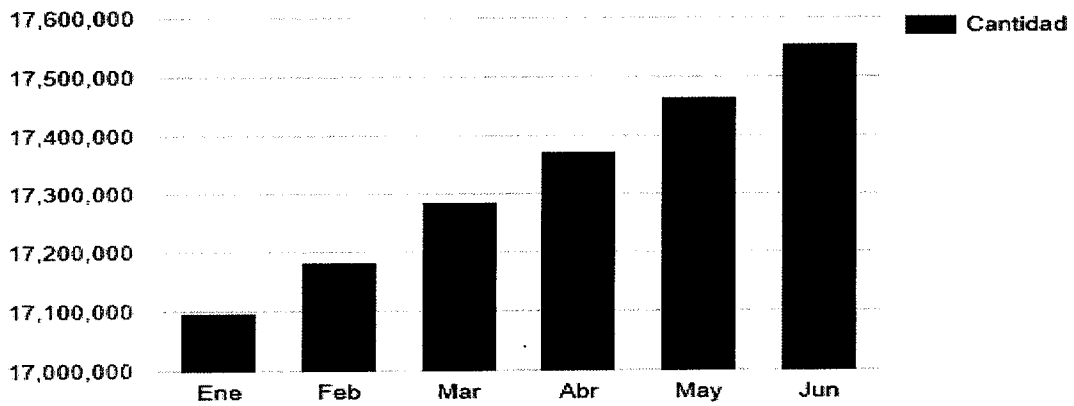
La industria automotriz se ha consolidado como una de las industrias más dinámicas en la economía mundial. Este sector está conformado por la industria de fabricación, ensamblaje y la comercialización de automotores, mercado que es influenciado por variables macroeconómicas como: (i) la tasa de cambio; (ii) el crecimiento de la economía; (iii) la tasa de interés, (iv) la confianza de los consumidores; y (v) las expectativas que generan los acuerdos comerciales.
En el caso del sector automotriz, es necesario tener en cuenta el área de Postventa el cual implica el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos adquiridos. Según el parque automotor registrados en el Registro Único Nacional de Transito (RUNT) a corte de junio de 2022, se tiene un total de 17.556.339. tal como se distribuye a continuación según el tipo de vehículo:

Parque automotor registrado en RUNT
Corte: junio de 2022

Total registrado en el RUNT	**17.556.339**	**100%**
Motos	10.544.841	60%
Vehículos (automóvil, camioneta, camión, bus, buseta, entre otros)	6.822.576	39%
Maquinaria, remolques y semirremolques	188.922	1%

Fuente: https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor

A continuación se ilustra la gráfica del Parque automotor acumulado registrado en el RUNT a nivel nacional en el periodo comprendido de enero a junio del presente año:



Fuente: https://www.runt.com.co/runt-en-cifras/parque-automotor

La industria colombiana de autopartes surgió y se estructuró entre la década del 70 y el 90 bajo las políticas proteccionistas dictaminadas por el gobierno, pero fue cuando se instauro la Resolución 323 de 1999 de la comunidad andina y el Convenio Automotor Andino que se logró una verdadera consolidación de la industria. Colombia tiene el centro de distribución de repuestos más grande en Latinoamérica, con cerca de 70.000 partes y una inversión alrededor de los $40 millones de dólares[1].

1.1 Aspectos Económicos.

De acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme para Colombia, se dividieron las actividades económicas en 15 grandes ramas, en este caso la rama que será analizada es la rama del "Comercio y reparación de vehículos", en este caso, dicha rama dio empleo a 4.250.236 personas, siendo una de las industrias que aporta más el índice de empleo del país.

1.1.1. Producto Interno Bruto. [2]

El PIB para el primer trimestre del 2022pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 8,5% respecto al mismo periodo de 2021 pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 15,3% (contribuye 3 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 11,1% (contribuye 1,4 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 35,7%

[1] https://www.asopartes.com/es/notas-del-presidente/47-noticias-del-sector/841-autopartes
[2] DANE (16 de mayo de 2022). *Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB). I trimestre de 2022* Bogotá D.C

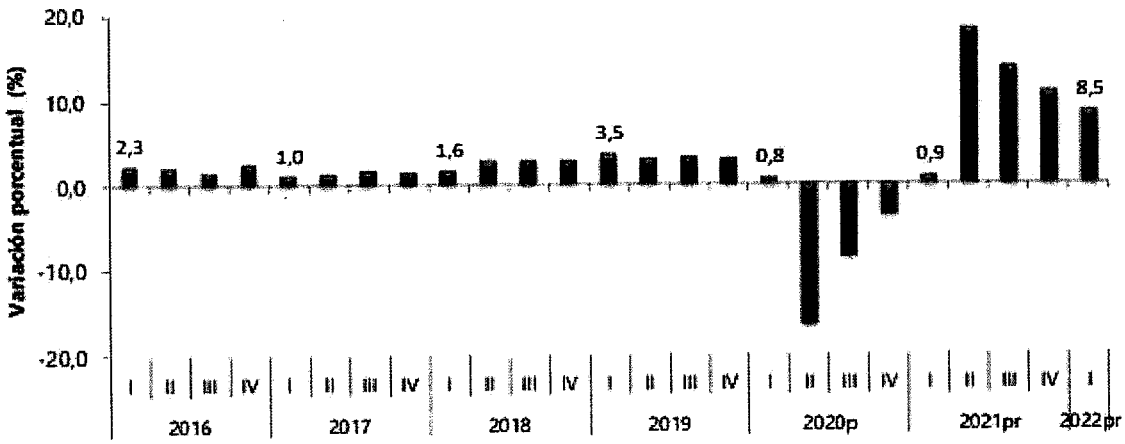
(contribuye 1,1 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada

por efecto estacional y calendario crece 1,0%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- 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 11,9%.
- Información y comunicaciones crece 3,9%.
- Industrias manufactureras crece 1,4%.

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2016-I / 2022pr-I



Fuente: DANE, Cuentas Nacionales

Desde el enfoque de la producción, en el primer trimestre de 2022pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 8,5% respecto al mismo periodo de 2021 pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:
• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 15,3% (contribuye 3 puntos porcentuales a la variación anual).
• Industrias manufactureras crece 11,1% (contribuye 1,4 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 35,7% (contribuye 1,1 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 1,0%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- 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 11,9%.
- Información y comunicaciones crece 3,9%.
- Industrias manufactureras crece 1,4%.

1.1.2 Producto interno bruto a precios corrientes

PIB desde el enfoque de la producción [3]

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2022pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2022pr - I / 2021pr - I	2022pr - I / 2021pr - IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,5	-3,3
Explotación de minas y canteras	1,0	-1,0
Industrias manufactureras	11,1	1,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	4,9	0,6
Construcción	5,2	0,4
Comercio al por mayor y al por menor[3]	15,3	0,7
Información y comunicaciones	20,6	3,9
Actividades financieras y de seguros	-3,2	-6,5
Actividades inmobiliarias	2,1	0,8
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	9,7	1,2
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	6,2	0,9
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	35,7	11,9
Valor agregado bruto	**8,3**	**1,1**
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	11,3	1,1
Producto Interno Bruto	**8,5**	**1,0**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

En el primer trimestre de 2022pr, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca decrece 2,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2021pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 2): • Cultivos agrícolas transitorios;

[3] DANE (16 de mayo de 2022). *Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB). I trimestre de 2022* Bogotá D.C

cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas decrece 3,0%. • Cultivo permanente de café decrece 19,0%. • Ganadería decrece 0,7%. • Silvicultura y extracción de madera crece 80,8%. • Pesca y acuicultura crece 11,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca decrece en 3,3%, explicado por: • Cultivos agrícolas transitorios; cultivos agrícolas permanentes; propagación de plantas (actividades de viveros, excepto viveros forestales); actividades de apoyo a la agricultura y la ganadería y posteriores a la cosecha; explotación mixta (agrícola y pecuaria) y caza ordinaria y mediante trampas; y actividades de servicios conexas decrece 1,5%. • Cultivo permanente de café decrece 4,3%. • Ganadería decrece 0,2%. • Silvicultura y extracción de madera decrece 30,5%. • Pesca y acuicultura decrece 13,9%.

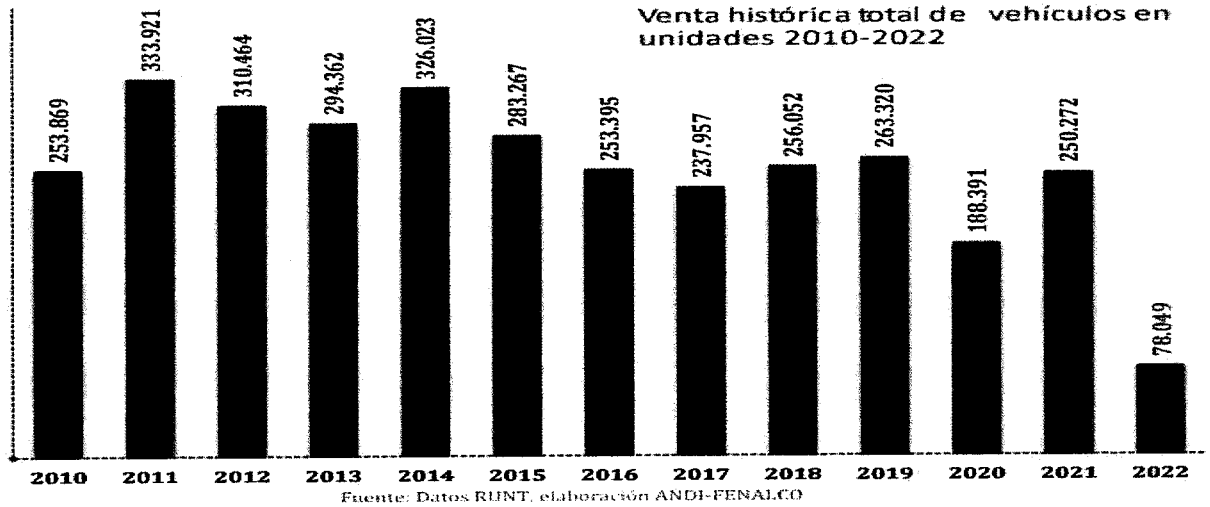
1.1.3 Comportamiento del sector de vehículos periodos 2020-2022[4]

El sector se mantiene resiliente a cierre de abril del 2022 con 78.049 unidades vendidas, con crecimiento acumulado del 2,8%. • A cierre de abril en el país se han vendido más de 1.300 vehículos eléctricos con un crecimiento del 262%, superando el total vendido durante todo el 2021. • La venta de vehículos híbridos nuevos a cierre de abril es de 7.177 unidades con un crecimiento del 119% respecto al mismo periodo del 2021. • Repuntan los vehículos eléctricos con un crecimiento del 326% respecto a abril 2021. • Se mantiene la venta de vehículos de carga, en el 2022 se han registrado 4.970 vehículos nuevos con un crecimiento del 21,5% respecto al mismo periodo 2021.
Bogotá, 02 de mayo de 2022. De acuerdo con la información de matrículas suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en abril de 2022 se matricularon 20.622 vehículos nuevos presentando una aumento del 8,4% respecto a abril del 2021.

En el acumulado a cierre del cuarto mes se han matriculado 78.049 vehículos nuevos, presentando un crecimiento del 2,8% respecto al mismo periodo del 2021.

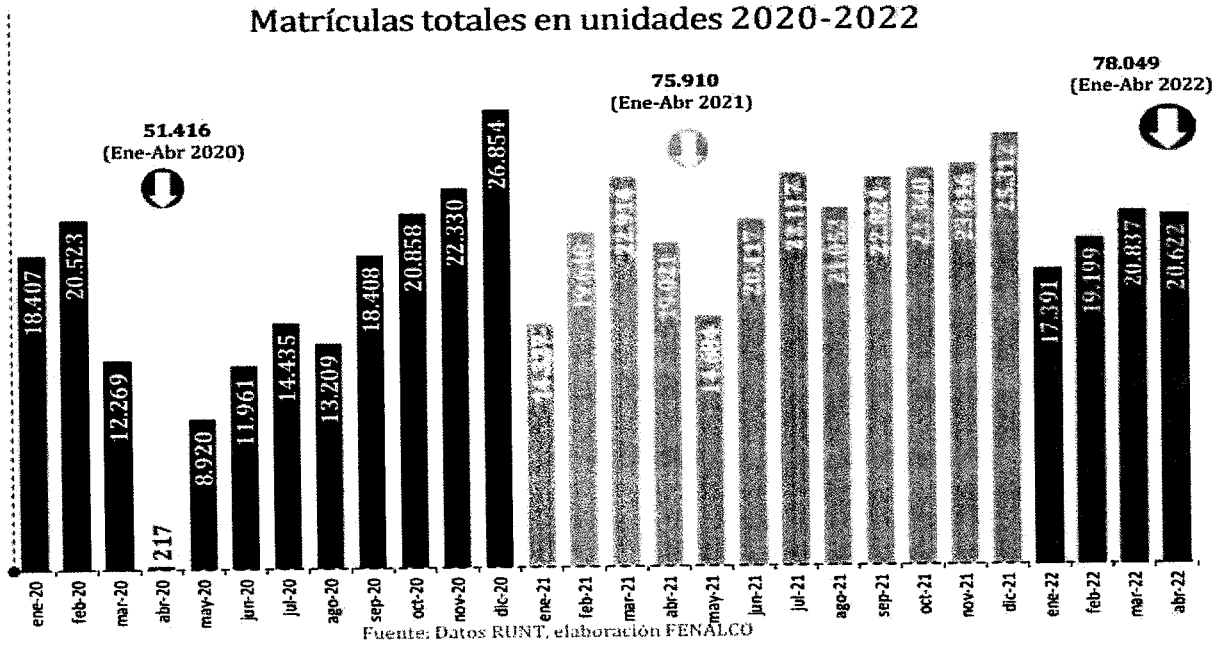
[4] FENALCO-ANDI (abril de 2022). Boletín vehículos nuevos

Venta Histórica Total de Vehículos en Unidades 2010-2022



Fuente: Datos RUNT, elaboración ANDI-FENALCO

Matrículas totales en unidades 2020-2022



Fuente: Datos RUNT, elaboración ANDI-FENALCO

Registros por tipo de vehículo en unidades

Tipo de vehículo	Acumulado 2022	Acumulado 2021	Variación % Año	Abr 2022	Abr 2021	Variación % Mes
Automóviles	33.362	33.169	0,6%	8.623	7.246	19,0%
Utilitarios	29.118	28.822	1,0%	8.130	8.162	-0,4%
Pick Ups	4.518	4.753	-4,9%	1.061	1.287	-17,6%
Taxis	1.675	1.294	29,4%	456	304	50,0%
Comerciales Carga	4.970	4.091	21,5%	1.380	1.060	30,2%
Camionetas	3.041	3.112	-2,3%	760	847	-10,3%
Comerciales Pasajeros	998	409	144,0%	142	59	140,7%
Vans	218	204	6,9%	50	44	13,6%
Cuadriciclos	149	56	166,1%	20	12	66,7%
Total matriculas	**78.049**	**75.910**	**2,8%**	**20.622**	**19.021**	**8,4%**

Fuente: Datos RUNT, elaboración ANDI-FENALCO

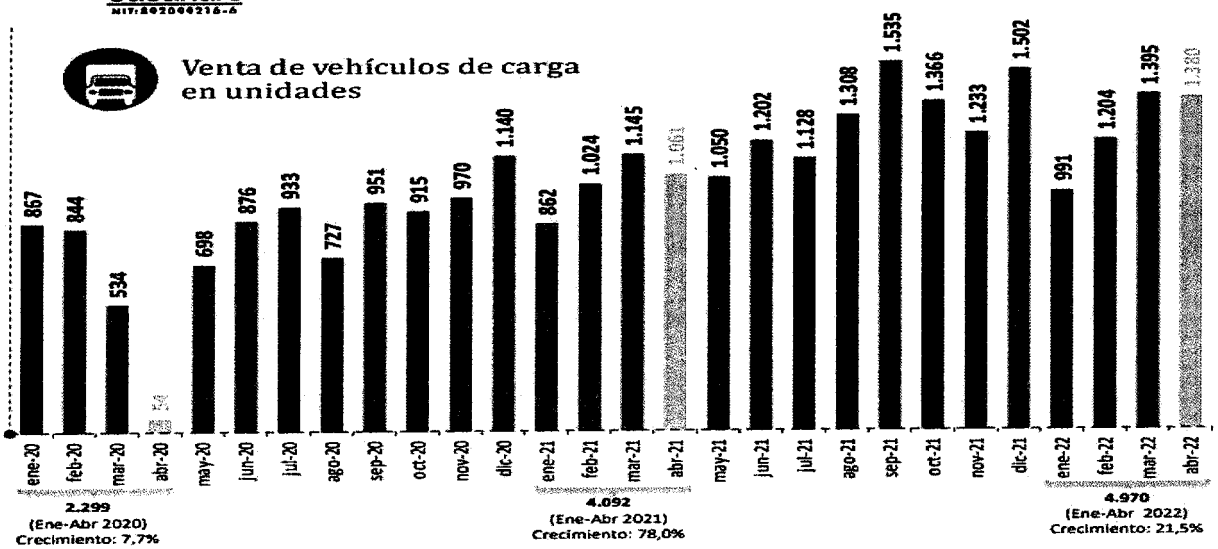
TOP 20 M a r c a s. Acumulado 2022

Posición	MARCAS	Ene-Abr 2022	Ene-Abr 2021	Participación 2022	Variación % Año
1	RENAULT	13.622	15.598	17,5%	-12,7%
2	CHEVROLET	13.410	13.493	17,2%	-0,6%
3	TOYOTA	6.999	4.686	9,0%	49,4%
4	KIA	6.024	4.894	7,7%	23,1%
5	SUZUKI	5.800	2.424	7,4%	139,3%
6	VOLKSWAGEN	4.872	3.849	6,2%	26,6%
7	MAZDA	4.830	8.754	6,2%	-44,8%
8	NISSAN	3.656	6.180	4,7%	-40,8%
9	HYUNDAI	1.978	1.884	2,5%	5,0%
10	FOTON	1.630	1.148	2,1%	42,0%
11	FORD	1.534	1.967	2,0%	-22,0%
12	MERCEDES BENZ	1.305	1.201	1,7%	8,7%
13	JAC	1.075	908	1,4%	18,4%
14	BMW	1.018	1.093	1,3%	-6,9%
15	HONDA	883	265	1,1%	233,2%
16	BYD	823	164	1,1%	401,8%
17	HINO	726	676	0,9%	7,4%
18	DFSK	663	288	0,8%	130,2%
19	JEEP	650	412	0,8%	57,8%
20	PEUGEOT	599	666	0,8%	-10,1%
	OTRAS MARCAS	5.952	5.360	7,6%	11,0%
Total Matriculas		**78.049**	**75.910**	**100%**	**2,8%**

Fuente: Datos RUNT, elaboración ANDI-FENALCO

Las cinco marcas con mayor número de matrículas entre enero y abril fueron: Renault, Chevrolet, Toyota Kia y Suzuki con participaciones de mercado en el orden de 17,5%, 17,2%, 9,0%, 7,7% y 7,4% representando el 58,8% del total de vehículos matriculados en lo que va corrido del 2022.

Venta de Vehículos de Carga en Unidades.



Fuente: Datos RUNT, elaboración ANDI-FENALCO

En Colombia la industria de autopartes tiene una participación aproximada del 20% de la producción total de este sector industrial, hoy en día es considerado como el quinto productor de automóviles de América Latina, todo esto debido a que desde que se estableció en el país ha presentado grandes avances y sigue buscando pasar de ser considerado como un país ensamblador a uno fabricante de autopartes. La industria colombiana de autopartes se caracteriza por el bajo volumen de producción por pieza, la amplia gama de referencias y la versatilidad para modificar las líneas de producción y así atender la demanda del mercado[5].
En Colombia operan actualmente las siguientes ensambladoras de vehículos y de motocicletas[6]:

Tabal No. 1: Ensambladoras de vehículos y motocicletas en Colombia

Ensambladoras de Vehículos	Ensambladoras de Motocicletas
General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)	Autotécnica Colombiana S.A – Auteco (Bajaj, Kymco, Kwasaki, Ktm y Victory)
Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)	AKT (Akt, Tvs y Royal Enfield)
Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)	Incolmotos – Yamaha
Foton	Suzuki
Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)	Fanalca – Honda
Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)	Hero Motors
Navistrans S.A (marca Agrale)	
Daimler (marca Mercedes Benz)	

[5] http://www.andi.com.co/Uploads/ANDI%20Informe%20Coyuntura%20Economica%20-%20Enero%202020.pdf
[6] https://www.asopartes.com/es/notas-del-presidente/47-noticias-del-sector/841-autopartes

Los principales productores de autopartes son los siguientes[7]:

Productor[8]	Tipo de Empresa	NIT	Zona
Alumicolor S.A.S	Aftermarket - TIER 2	900220944-6	Bello, Antioquia
American Rubber de Colombia S.A.S.	Aftermarket	860035346-4	Bogotá, Cundinamarca
APSA Group	TIER 1	900170930-8	Cajicá, Cundinamarca
Arneses y Gomas S.A.	Aftermarket - TIER 1	860043092-2	Bogotá, Cundinamarca

Productor[8]	Tipo de Empresa	NIT	Zona
Autobuses AGA de Colombia S.A.S.	Carrocero	800022005-3	Duitama, Boyacá
Baterías Willard S.A.	Aftermarket - TIER 1	800022558-4	Barranquilla, Atlántico
Bogotana de Mangueras S.A.S.	Aftermarket - TIER 1	830057238-2	Bogotá, Cundinamarca
Bonem S.A.	Aftermarket - TIER 1	890901866-7	Medellín, Antioquia
Busscar de Colombia S.A.S.	Carrocero	816006799-3	Pereira, Risaralda
Cadeli - Cauchos y derivados S.A.S.	TIER 1	900226784-1	Dosquebradas, Risaralda
Caelca S.A.S. - Cauchos el Cacique Colombia SAS	TIER 1	900226455-3	Bogotá, Cundinamarca
Carrocerías Panamericana S.A.S.	Carrocero	890930490-5	Copacabana, Antioquia
CENTELSA	TIER 2	890300431-8	Yumbo, Valle del Cauca
COFRE S.A - Colombiana de Frenos	Aftermarket - TIER 1 - TIER 2	860004655-2	Bogotá, Cundinamarca
Comet Zona Franca S.A.S.	Aftermarket - TIER 1	830145675-5	Bogotá, Cundinamarca
Concauchos y Plásticos	TIER 1 - TIER 2	811011729-1	Medellín, Antioquia
Cuperz S.A.	TIER 1	860032932-7	Bogotá, Cundinamarca
DANA - Transejes Transmisiones Homocinéticas de Colombia S.A.	Aftermarket - TIER 1	800250328-4	Bucaramanga, Santander
Ensambles ZF S.A.S.	TIER 1	900391930-6	Rionegro, Antioquia
Espumlatex S.A.	TIER 1 - TIER 2	860000596-8	Tenjo, Cundinamarca
EXCO COLOMBIANA S.A.S.	TIER 2	860002445-3	Pereira, Risaralda
Fabricamos Retenes - Inversiones MBJ S.A.S.	Aftermarket	901282501-6	Calarcá, Quindío

[7] https://www.portafolio.co/economia/valle-bogota-y-atlantico-los-que-mas-exportan-autopartes-537308

Nota: El listado completo se puede consultar en la siguiente dirección electrónica: http://www.andi.com.co/Uploads/CATALOGO-ESPANOL.pdf.

1.2. ASPECTOS TÉCNICOS

1.2.1 Necesidad que se pretende satisfacer:

La Constitución política de Colombia estableció que son fines esenciales del estado, servir a la comunidad, proveer la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes. Así mismo, asignó a los departamentos el ejercicio de las funciones administrativas de coordinación, complementariedad de la acción municipal, intermediación entre la Nación y los Municipios y la prestación de los servicios que determinen la Constitución y las Leyes (Art 288 Constitucional), así como gestionar y promover el desarrollo integral de su territorio de conformidad con la constitución y las Leyes (art 305 Constitucional), además determinó que habría Plan Nacional de Desarrollo que señala los propósitos y objetivos nacionales. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución, dentro de un marco que garantice la sostenibilidad fiscal (Art. 339 constitucional, Modificado por el Art. 2, Acto Legislativo N° 003 de 2011). La gestión pública se define como un proceso dinámico, integral, sistemático y participativo, que articula la planificación, ejecución, seguimiento, evaluación, control y rendición de cuentas de las estrategias de desarrollo económico, social, cultural, tecnológico, ambiental, político e institucional de una Administración, sobre la base de las metas acordadas de manera democrática. En tal sentido, la planificación orienta la gestión y, por lo tanto, se constituye en la primera fase de dicho proceso. La planificación es un proceso continuo que busca aprovechar las oportunidades, reducir o mitigar las amenazas, potenciar las fortalezas, transformar las debilidades, dar soluciones a problemas y atender las necesidades, a través de estrategias que de manera eficiente apunten al cumplimiento de metas y objetivos. Así, planificar es prever y decidir hoy las acciones que transformarán la situación actual (línea de base) en una situación futura deseable y posible, utilizando eficiente y racionalmente los recursos disponibles. La planificación es importante porque transforma la intención en acción y permite vislumbrar los impactos y consecuencias de los acontecimientos e influir en ellos. En este sentido, la planificación tiene la responsabilidad de las repercusiones futuras de las decisiones asumidas en el momento. La nueva situación fiscal, sus crecientes responsabilidades legales, las nuevas dinámicas regionales y los distintos requerimientos que vienen formulando los municipios y sus comunidades, constituyen un complejo entorno para la gestión y el desenvolvimiento institucional del Departamento de Casanare. Tal realidad, requiere de un nuevo aparato de gestión más cualificado, moderno, transparente y sostenible, que responda a estas realidades y genere confianza social por sus logros, sin afectar la prestación de los servicios públicos, ni los programas sociales, ambientales, productivos y culturales más estratégicos para el futuro del Departamento. En este sentido, la principal tarea en lo institucional se condensa en varios propósitos, entre los cuales, se refuerza la capacidad del Departamento en la planeación y gestión de planes, programas y proyectos de inversión, de tal forma que se dispongan de verdaderos instrumentos para orientar apropiada y estratégicamente el desarrollo sectorial y territorial. Dado lo anterior, mediante la ordenanza No. 002 del 30 de mayo de 2020, se adoptó y aprobó el Plan de Desarrollo Departamental, 2020 – 2023, "ES EL TIEMPO DE CASANARE PRODUCTIVO, EQUITATIVO Y SOSTENIBLE" en el cual, se contemplan cuatro líneas estratégicas que recogen los distintos sectores del Plan de

Desarrollo a modo de estrategias, que irán a guiar la gestión del Gobierno Departamental durante el cuatrienio, estas líneas estratégicas comprenden los sectores y los programas de inversión, mediante los cuales se concretará la acción departamental. Dentro de las líneas estratégicas tenemos la línea N. 3 que enmarca INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PARA LA COMPETITIVIDAD DEL DEPARTAMENTO en el numeral 3.3. el SECTOR TRANSPORTE, y en el 3.3.1. el PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA Y FORTALECER LA CONECTIVIDAD REGIONAL, el cual tiene como propósito consolidar la red vial del departamento mediante la conservación, mejoramiento y ampliación de la infraestructura de la red vial en aras de mejorar la conectividad nacional, regional y local y de este modo asegurar condiciones para el crecimiento económico, la competitividad y bienestar de la sociedad Departamental, en él se encuentra inmerso los proyectos de inversión: "Garantizar la movilidad de las vías terciarias del Departamento de Casanare" y el proyecto "Fortalecimiento a la movilidad de las vías secundarias del Departamento de Casanare", cuyo propósito no es otro que crear y conservar la infraestructura física necesaria para facilitar la movilidad que genera la dinámica económica de intercambio de bienes y servicios entre lo local y lo regional y así mejorar la calidad de vida de los habitantes garantizando la movilidad en su infraestructura donde los beneficios económicos y sociales a mediano y largo plazo son incuantificables. Se debe considerar que más allá de que esta infraestructura sea competencia de los unos o de los otros, (Municipio o Departamento), de acuerdo con el artículo 288 de la Constitución Política Colombia que consagra los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad entre las entidades del Estado, se intervendrán las vías terciarias en coordinación con los alcaldes y de acuerdo a las solicitudes de la comunidad que en su momento alleguen a la secretaria de Infraestructura. De acuerdo con el diagnóstico del plan vial departamental, de los 19 municipios, el 85% por ciento de estos, se encuentra en un nivel de estancamiento, siendo la conectividad la variable que más afectó. De igual forma expresa que la red vial secundaria está sin terminar, tan solo se encuentra pavimentada en un 36%, el resto de la red vial secundaria carece del terraplén que permite brindar transito permanente durante todo el año. Esta Red Vial está sufriendo un acelerado deterioro producto de un gran transito inesperado y de los inviernos tan intensos, por lo cual, se requiere rehabilitar, mejorar y mantener los diferentes tramos de las vías que conforman los ejes viales estratégicos (1,126 km) distribuidos así: de Pavimento 403 km, Afirmado 395 Km., Tierra o trocha 328 K, para la red vial terciaria tenemos las siguientes longitudes: 4.900,90 kilómetros de los 206,44 kilómetros son pavimentados, 2.467,36 kilómetros están en afirmado y 2.227,10 se encuentran en tierra. Los proyectos de inversión cuentan con la siguiente maquinaria: Excavadoras: Total 6; 5 operativas, 4 con Operador Oficial, una no operativa, se requiere 1 operador contratado Retro cargadores. Total 5; Operativos 3, No operativos 2, 1 con Operador Oficial. La infraestructura de transporte como medio estratégico de fortaleza económica y por ende de competitividad, es un compromiso y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y menores costos, los bienes y servicios y las ideas de los Casanareños al resto del país. El impulso a la infraestructura de transporte no solo genera empleo, dinamiza la economía y fortalece la competitividad del sector productivo en los mercados locales, nacionales e internacionales, sino también mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios que consume la población. Por lo anterior y teniendo en cuenta que el Departamento de Casanare tiene una red vial terciaria de aproximadamente 4.710 Kilómetros, con una topografía de montaña lo que implica altas pendientes y presencia de escorrentías durante el mayor tiempo del año, condiciones que causan graves y continuos deterioros de las vías y caminos, por la inexistencias de las obras de arte, geotecnia e hidráulica, el Departamento a través de la Secretaria de infraestructura ha venido mejorando las condiciones de la infraestructura vial a través de mantenimientos y/o mejoramientos realizados con el Banco de maquinaria. Ahora bien, atendiendo a la solicitud del Municipio de

Chameza, enviada al correo institucional obras@casanare.gov.co donde requiere la suscripción de un contrato de comodato para que el municipio pueda garantizar condiciones adecuadas para la circulación vehicular de sus habitantes. En la solicitud y necesidad, se señala que el Municipio de Chameza cuenta con una red de vía que interconecta el casco urbano con las 16 veredas que lo conforman, en una extensión de 120 kms aproximadamente de vías terciarias, con pendientes pronunciadas que oscilan entre el 6% y el 8%. La superficie de rodadura d estas vías se encuentran en material afirmado pero con avanzado estado de deterioro a causa de las frecuentes precipitaciones, por falta de mantenimiento y de obras de drenaje, lo que conlleva a que se generen socavaciones y deslizamientos. Por lo anterior se hace necesario realizar mantenimiento periódico consistente en la conformación, reconstrucción, construcción de la banca existente, ampliación y perfilado de las vías terciarias del municipio. Así mismo señalan, que el mantenimiento de las vías terciarias del municipio, mejorara la intercomunicación de la población del área rural, con el casco urbano, lo que permitirá la comercialización de los productos agrícolas y pecuarios, la disminución de los tiempos de viaje, disminución de accidentalidad, acceso a los servicios de salud y educación; aspectos importantes de desarrollo para la región. Por lo anterior, el municipio señala que para garantizar mantenimientos periódicos se hace necesario contar con la siguiente maquinaria que el departamento puede apoyar a título de comodato:

Una (1) motoniveladora y una (1) excavadora sobre orugas, para así continuar con el beneficio de prestar el servicio en pro del interés del municipio de Chameza. Así mismo, se determina que las vías a intervenir en el plazo de ejecución contractual serían las de las siguientes veredas: La Palma, Tequita Baja, Barriales, Providencia, Tequita Alta, Mundo Viejo, Centro Sur, Chuyagua, Centro Norte, Brisas del Tonce, Morgui, San Rafael, Jordán Bajo, Jordán Alto, Sinagaza y Guruvita; en una extensión de 120kms. Ahora bien, el Departamento en cumplimiento a los principios de colaboración, complementariedad y subsidiariedad entre las entidades del estado, dispuso aportar la maquinaria para el mantenimiento de la red vial terciaria para que los habitantes de la zona rural y en general la Jurisdicción del Municipio de Chameza mejoren las condiciones de transitabilidad de las vías terciarias y tenga la oportunidad de tener un desarrollo socioeconómico rentable. Por lo anterior, el Departamento ve viable entregar al Municipio para el uso y sin contra prestación directa alguna del siguiente bien del Banco de maquinaria:

Una excavadora marca Kobelco modelo SK 210LC año 2007 con No. interno 01-08, No. motor 0387096 y No. de chasis Y009-U3517

Una motoniveladora marca Caterpillar modelo 120G, año 1996, con No. interno 03-12, No. motor 3304/S.N: 9CB04826 y No. de chasis 4HD02674.

El cual será supervisado periódicamente verificando su funcionamiento y cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el MUNICIPIO, como comodatario y exigirá cuando así se determine previo concepto técnico - mecánico el reintegro de la maquinaria que no reúna las condiciones mínimas de funcionamiento. Es pertinente mencionar que la maquinaria objeto del presente estudio de conveniencia será destinada al mantenimiento de las vías terciarias del Municipio de Chameza y por ningún motivo podrán darle uso diferente al señalado en el presente contrato. Dadas la experiencia de siniestros de máquinas en comodatos, se exige que el Municipio garantice que estas máquinas sean incluidas en la póliza todo riesgo, como requisito para la firma del acta de entrega de la maquinaria.

1.2.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL OBJETO O PRODUCTOR A CONTRATAR

Los bienes objeto de comodato son Maquinaria disponible con el fin de intervenir las vías terciarias del Departamento. La maquinaria objeto del presente estudio y contrato de comodato para satisfacer las necesidades en vías terciarias y demás de Jurisdicción del Municipio de Chameza son: Una excavadora marca Kobelco modelo SK 210LC año 2007 con No. interno 01-08, No. motor 0387096 y No. de chasis Y009-U3517; Una motoniveladora marca Caterpillar modelo 120G, año 1996, con No. interno 03-12, No. motor 3304/S.N: 9CB04826 y No. de chasis 4HD02674.

1.2.3 SOPORTES TÉCNICOS

Los documentos técnicos que hacen parte del presente estudio previo son: Informe técnico del estado actual de la maquinaria, justificación técnica por parte del municipio de Chameza del estado actual de las vías y solicitud del municipio de Chameza.

1.2.4 PERSPECTIVA DE RIESGOS

Se anexa la Matriz de Riesgos Estudios Previos FO-AB-63; el cual forma parte integral del presente documento.

1.3 ASPECTOS REGULATORIOS

Artículo 209 de la Carta Política de 1991. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley. El contrato de comodato se encuentra reglado en las siguientes normas: Código Civil: Artículo 2200. El comodato o préstamo de uso es un contrato en que la una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminar el uso. Este contrato no se perfecciona sino por las firmas delas partes. Igualmente, del Artículo 2201, Artículo 2202, Artículo 2203, Artículo 2206, Artículo 2207 del Código Civil. PARA EL TIPO DE CONTRATO A CELEBRAR, EL LITERAL C DEL ARTÍCULO 24 DE LA LEY 80 DE 1993, ESTABLECE QUE ESTA MODALIDAD DE CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PUEDE SER CONTRATADA POR LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN DIRECTA; DEL MISMO MODO, TENIENDO EN CONSIDERACIÓN LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO A CELEBRAR, LA MODALIDAD DE SELECCIÓN OBJETIVA ES LA ESTABLECIDA EN EL LITERAL C, DEL NUMERAL 4, DEL ARTÍCULO 2 DE LA LEY 1150 DE 2007, QUE CONSAGRA – siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos. Los contratos de comodato deben registrarse en el SECOP

en la modalidad de contratación directa, en contratos con único proveedor, en otro tipo de contrato y debe indicar que es un comodato.

Yopal, 17 de noviembre de 2022

SULMA ORIANA LÓPEZ CASTELLANOS
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA (E)
Resolución 1168 del 04/11/2022

DANULFO AGUILAR ECHEVERRIA.
Profesional Contratado
Cto a término fijo No. 001 de 10/11/2022