Municipio de
El Santuario

ANÁLISIS DEL SECTOR
SELECCIÓN MINIMA CUANTIA

Ley 1150 de 2007 - Decreto 1082 de 2015 – articulo 2.2.1.1.1.6.1.

PLAN DE DESARROLLO	Con la Gente por el Santuario
Línea Estratégica	4.línea estratégica gobernanza y fortalecimiento
Programa	4.1 seguridad y convivencia ciudadana.

1. OBJETO: SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA PARQUE AUTOMOTOR DE LA FUERZA PUBLICA”

1.1 ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA LEGAL:

En cumplimiento del Artículo 315 de la Constituci6n Política y el Artículo 3° de la Ley 136 de 1994, modificado por el Artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, el municipio como entidad territorial, enmarcada en los principios de coordinaci6n, concurrencia, subsidiariedad, complementariedad, eficiencia, responsabilidad y transparencia, participaci6n, sostenibilidad. asociatividad, economía y buen gobierno (Artículos 3° y 4° de la Ley 1551 de 2012); requiere permitir una adecuada movilidad de la fuerza pública y de sus funcionarios que se encuentran en servicio en el municipio. Es por ello que se hace necesario el suministro de combustible para el 6ptimo y efectivo funcionamiento de los vehículos de su propiedad, tenencia, posesi6n o arrendamiento, con el fin de que les permita realizar las funciones Constitucionales y legales asignadas. Este apoyo es de carácter eminentemente comunitario, preventivo, solidario y en busca de la soluci6n efectiva a las demandas ciudadanas en materia de programas sociales, de seguridad y convivencia, actividades que se realizan en cumplimiento del artículo 315 de la Constituci6n Política de 1991. El suministro de combustible que se da fa a los miembros de la Fuerza Pública se ha fa con el prop6sito de preservar el orden público y garantizar el libre ejercicio de las libertades públicas y la convivencia pacífica de todos los habitantes del territorio nacional, acorde a lo establecido en el numeral cuarto del Artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, "Corresponde al municipio (...) elaborar e implementar los planes integrales de seguridad ciudadana, en coordinaci6n con las autoridades locales de policía y promover la convivencia entre sus habitantes". Lo anterior, atendiendo que la protecci6n del orden público, es una de las funciones propias del municipio, debiendo en consecuencia procurar por la realizaci6n de todas las acciones que en derecho correspondan frente al sostenimiento del orden dentro del territorio, motivo por el cual se debe de dotar de combustible suficiente para el normal funcionamiento de la policía, el tránsito municipal y el Ejercito con sede en el municipio. A fin de ejercer mayor control a los actores que generan violencia o que con su comportamiento contrario a la convivencia, generan problemas de tranquilidad ciudadana, de adelantar actividades de prevenci6n del delito, de evitar la alteraci6n de la seguridad y el orden público o de propender por la convivencia ciudadana y demás programas de promoci6n y prevenci6n, los miembros de la fuerza pública deben desplazarse dentro de la jurisdicci6n para realizar: i). Puestos de control. ii). Implementar programas de seguridad y convivencia. iii). Realizar control preventivo a través de patrullaje para la imposici6n de 6rdenes de comparendos ante la comisi6n de comportamientos contrarios a la convivencia. iv). Realizar desplazamientos a lugares de ocurrencia de delitos o alteraciones de la seguridad pública o de la convivencia. v). Apoyar eventos de la Administraci6n Municipal o de los funcionarios de los diferentes niveles de Gobierno. vi). Realizar campañas de socializaci6n del Plan Integral de Seguridad y Convivencia Municipal o del C6digo Nacional de Policía. vii). Realizar patrullajes rutinarios de plan cuadrantes y de Distritos y Municipios seguros. viii). Acompañar el traslado de detenidos desde la estaci6n de policía a la Fiscalía, a los Juzgados. a los centros de salud local, regional y departamental, así como a cárceles por disposici6n del

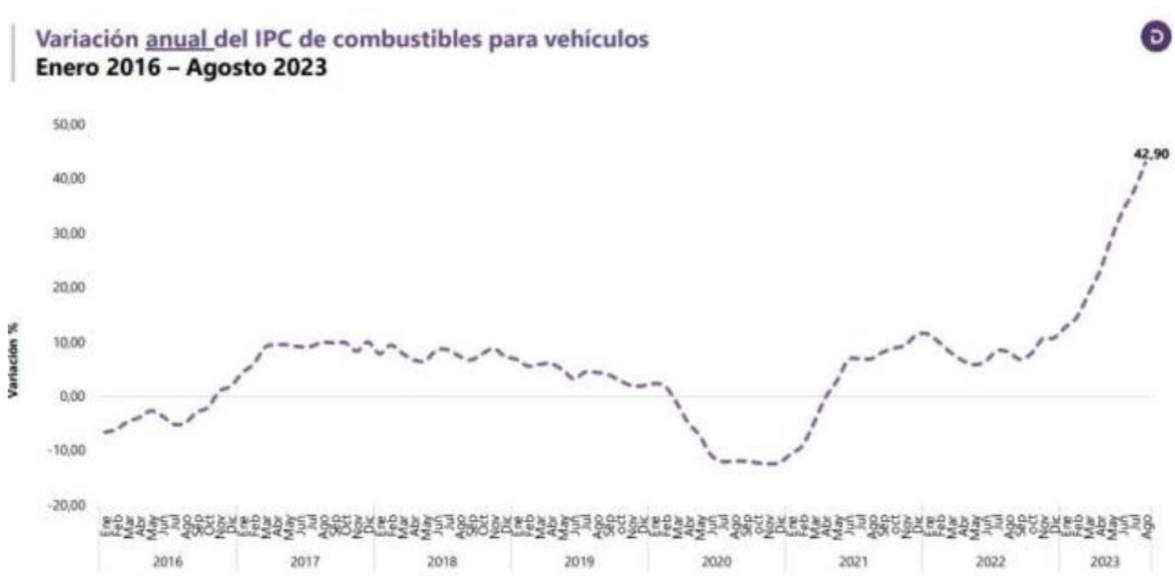
lNPEC o de autoridad judicial, ix) Realizar control preventivo o correctivo en las vías del municipio, mediante los agentes de tránsito, x) Atender los requerimientos en el tema de tránsito que surjan en el Municipio, entre otras actividades.

1.2. ASPECTO ECONÓMICO

Anualmente en Colombia se movilizan alrededor de 130 millones de toneladas de carga por vía terrestre; 47 millones de pasajeros se transportan en avión; y el 96% de los cerca de 6,9 millones de vehículos y 10,9 millones de motos, que conforman el parque automotor, se movilizan con gasolina y ACPM. No son cifras menores, es toda la economía nacional movilizada gracias al trabajo, continuo y responsable, de los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos.

Toda esta dinámica económica se vio reflejada en el aumento del consumo de combustibles en 2022; así lo revela el informe 'Mercado de combustibles líquidos en Colombia en un contexto de transición energética', elaborado por la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP). Respecto al año 2021, la demanda total de combustibles líquidos en 2022 creció 14% y alcanzó los 345 mil barriles días (KBD). **El consumo de diésel y gasolinas aumentó 12%,** mientras que el de jet fuel aumentó 48%. Se espera que en 2023 el consumo de combustibles crezca 2,5%.

De acuerdo con el último boletín del Dane, la inflación alcanzó **el 11,43% en agosto.** Aunque se espera que esta cifra se minimice a un solo dígito, el alza en el costo del combustible ha sido uno de los principales factores del **aumento en el Índice de Precios al Consumidor (IPC).**



*"En agosto de 2023 la variación anual del IPC fue 11,43%, es decir, **0,59 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior**, cuando fue de 10,84%",*

Además, en cuanto a la variación de la inflación en lo que lleva del año, se declara que es la **división de Transporte la que presenta el mayor registro, con el 13,57%**. Esta división cuanta con unas subclases, en la que destaca el **costo del combustible para vehículos con el 34,23%.**

Por lo cual, se reafirma que **el incremento en** el precio de la gasolina **es un factor fundamental en el aumento del IPC** del 2023 en Colombia.

2. **ANÁLISIS REGULATORIO**.

Tipo	N°	Año de Emisión	Emisor	Alcance	Producto(s)
LEY	1205	2008	Congreso de Colombia	***"Por medio de la cual se mejora la calidad de vida a través de la calidad del diésel y se dictan otras disposiciones"***	Combustibles Diesel
LEY	1753	2015	Congreso de Colombia	*"Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. "Todos por un nuevo país"*	Combustibles líquidos derivados del petróleo
DTO	4299	2005	Presidencia de la República	*"Por el cual se reglamenta el Artículo 61° de la Ley 812 de 2003 y se establecen otras disposiciones"*	Combustibles líquidos derivados del petróleo
DTO	1333	2007	Presidencia de la República	*"Por el cual se modifica el Decreto 4299 de 2005 y se establecen otras disposiciones"*	Disposiciones. Combustibles líquidos derivados del petróleo
DTO	1717	2008	Presidencia de la República	*"Por el cual se modifica el Decreto 4299 de 2005 y se establecen otras disposiciones"*	Combustibles líquidos derivados del petróleo
RES	182087	2007	MME a y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial	*"Por la cual se modifican los criterios de calidad de los biocombustibles para su uso en motores Diesel como componente de la mezcla con el combustible Diesel de origen fósil en procesos de combustión. Por la cual se modifica el artículo 4° de la Resolución 898 del 23 de agosto de 1995"*	1. Biocombustible para mezclar con los combustibles Diesel 2. Combustible Diesel corriente y sus mezclas con biocombustibles 3. Combustible Diesel extra y sus mezclas con biocombustible para consumo en Bogotá, D.C.
RES	1499	2011	MME y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial	*"Por la cual se modifica el Artículo 4 de la Resolución 898 de 1995"*	Diesel Renovable

	RES	1180	2006	MME y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial	*"Por la cual se modifican parcialmente las Resoluciones 1565 y 1289 del 27 de diciembre de 2004 y 7 de septiembre de 2005, respectivamente"*	1. Gasolina básica (corriente y extra) 2. Gasolina oxigenada (corriente y extra) con etanol anhidro combustible	
	DTO	1609	2002	Presidencia de la República	*"Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera"*	Mercancías peligrosas	

Municipio de
El Santuario

PERSPECTIVA FINANCIERA

Los combustibles en Colombia se rigen de conformidad con las políticas y directrices emitidas por el Ministerio de Minas y Energía, asimismo FEDESARROLLO ha abordado el tema de conformidad con el estudio realizado en su investigación titulado *"Política de Regulación de Precios de Combustibles Líquidos para uso Automotor"*[1], en el cual plasma de forma concienzuda y acertada mencionado asunto de la siguiente forma: La política de precios de los combustibles líquidos en Colombia tiene una larga trayectoria. En los últimos quince años, esta política se ha orientado a propiciar decisiones racionales de los agentes tanto en la inversión como en el consumo. Tras años de haber sido definida en función de los objetivos de la estabilización de los precios en la economía, se decidió dar lugar a las señales del mercado para propiciar una dinámica de eficiencia en la asignación de los recursos, sin olvidar consideraciones de equidad y de reducción de la volatilidad de los precios.

Este proceso fue reforzado al presentarse la reforma institucional que escindió las funciones estatales de Ecopetrol en la Agencia Nacional de Hidrocarburos en 2003, y el proceso de capitalización de Ecopetrol en 2007, el cual comprometió al accionista principal de la empresa petrolera, la Nación, con la adopción de las mejores prácticas de gobierno corporativo.

La regulación de los precios de los combustibles líquidos de uso automotor aún es responsabilidad del gobierno nacional aunque ya se avanzó en el sentido de pasar la función de la determinación del precio de la gasolina de avión Jet A1 a la CREG.

La política energética integral de largo plazo debe definir, entre otros, los parámetros bajo los cuales debe actuar el regulador: cuál será la matriz energética del país, mediante cuáles mecanismos se estimulará el uso de las energías no convencionales, de las renovables y de los combustibles fósiles; de quién será la responsabilidad del suministro de combustibles y si se remunerará la redundancia de las redes de transporte y de otros activos que garanticen la confiabilidad del suministro; cuál será la tributación que compense las externalidades negativas del consumo de combustibles y cuáles serán los mecanismos para propiciar la equidad en el acceso y uso de la energía de los distintos grupos de la sociedad. De igual forma, se debería definir en esa política la financiación de los objetivos de la política. La definición de estas premisas y criterios, entre otros, deben permitirle al regulador el diseño de los mejores instrumentos para lograr los fines buscados por la sociedad. En este trabajo se aborda en primer lugar, el análisis de la evolución de la regulación de los precios de los combustibles líquidos en los últimos años, con énfasis en los criterios y la racionalidad económica de las fórmulas a través del tiempo. Se separa el análisis de tres componentes:

El ingreso al productor, la remuneración de otros eslabones de la cadena de combustibles líquidos y los impuestos. Se establece que la noción de subsidio surge de la diferencia entre el precio de paridad y el precio de referencia, en el eslabón del ingreso al productor que remunera al productor/importador. De otro lado, el precio de venta al público puede ser mayor que en otros países, a pesar de la existencia del subsidio, debido principalmente a las diferencias en las cargas impositivas. En el componente de transporte por poliductos, regulado como un monopolio natural con reconocimiento de la distancia, de los costos variables y la

Inversión, queda por definir de una manera transparente la remuneración del sistema de internación de combustibles y la solución de la inversión para los extremos de la red y la confiabilidad del sistema. Una medida que está en estudio es la que parte de reconocer que los poliductos enfrentan la competencia del transporte por carro tanques y que se podría establecer una metodología que combine los parámetros de distancia y estampilla para mejorar las señales del mercado en este segmento. En cuanto a los márgenes de distribución, la periodicidad de los ajustes debe ser respetada. En cuanto al sistema impositivo debe haber una definición precisa de los objetivos que busca y del nivel que deben tener los

impuestos. Si se trata de obtener una meta de recaudo, o si se diseñan para compensar las externalidades negativas de la contaminación o la congestión del transporte, o si tienen una destinación específica, como la sobretasa.

De acuerdo con las orientaciones de la OCDE, debe establecerse un sistema fiscal verde lo que supone, entre otros instrumentos del crecimiento sostenible, un examen del conjunto de los impuestos existentes sobre los combustibles para no incurrir en excesos que afecten la eficiencia en el sector y en la economía. En segundo lugar, varios ejercicios macroeconómicos buscaron establecer los efectos de los cambios en los precios de los combustibles sobre la economía. En primera instancia, unos cálculos a partir de modelos de insumo producto arrojan una elasticidad entre el precio de los combustibles y el IPC de 0,046, la cual es muy baja, pero similar a la encontrada en otros estudios. Es decir, ante un aumento o disminución del precio de los combustibles de 10%, la inflación aumenta o disminuye en 0,46%.

Por otro lado, el índice de precios al productor del sector de transporte recibe el mayor impacto, ante una caída de 10% en el precio de los combustibles, el IPP sectorial cae 2.39%. Esto resulta razonable, teniendo en cuenta que los combustibles son un insumo central de este sector. De otro lado, el efecto sobre la producción de una caída de 10% del precio de los combustibles genera un aumento del PIB del 0,19%, que se lee como una elasticidad del producto al precio también muy baja de 0.019. A su vez, el sector de transportes es el más beneficiado por esto, con un aumento en la producción de 0,79%. Los resultados de estos ejercicios con modelos Leontief apuntan a que es razonable pensar en una regla de precios de combustibles que minimice sus fluctuaciones, de forma que contribuyan a la estabilidad macroeconómica. En el caso de la inflación, la elasticidad calculada frente a cambios en los precios de los combustibles muestra que puede existir una transmisión de precios de combustibles al nivel de precios general de la economía. No obstante, se debe tener cautela con la interpretación de estos resultados, pues la metodología empleada no integra elementos de juicio que son importantes para el análisis macroeconómico, como la formación de expectativas y la política monetaria. La reducción en el precio de los combustibles tiene un efecto expansivo sobre el PIB, explicado por su importancia como componente de costo de todos los sectores, y en particular del sector transporte.

Esto explica también el efecto positivo sobre el consumo de los hogares: una reducción de 10% en el precio de los combustibles se traduce en un aumento entre 0.62% y 0.87% del consumo de los hogares. De otro lado, la reducción de 10% en el precio de los combustibles contribuye a reducir el precio de la canasta de consumo de los hogares entre 0.6% y 0.7%. Un segundo ejercicio con el Modelo de equilibrio general computable de FEDESARROLLO muestra unos resultados levemente superiores que implican una elasticidad entre el precio de los combustibles y el IPC entre 0,06 y 0,07, y una elasticidad entre el precio de los combustibles y el PIB entre 0,03 y 0,06, dependiendo del cierre. Estas magnitudes son comparables con los resultados de los ejercicios anteriores con el modelo Insumo Producto que se han desarrollado en este trabajo y, aunque son pequeñas, no son despreciables. Por otro lado, los resultados a nivel sectorial indican que el sector más beneficiado por la caída de precios de los combustibles es el transportador, tanto a corto como a largo plazo, con un aumento de 1,7% en su producción en el corto (largo) plazo, y una caída de su costo de producción, medido por el IPP, de 4,8%, tanto en el corto como el largo plazo. Esto es razonable, teniendo en cuenta la importancia de los combustibles como insumo de dicho sector. Más generalmente, dado que en el corto plazo la demanda es relativamente inelástica (pues se supone la inversión constante), el choque de los precios de los combustibles beneficia a todos los sectores, debido a que constituye principalmente una caída de los costos de producción. Sin embargo, en el largo plazo, la caída del precio de los combustibles también tiene el efecto de reasignar los recursos de la economía, en cuanto las demandas sectoriales se ajustan. Esto resulta en detrimento de sectores como Edificaciones y obras civiles y Silvicultura, pesca, y caza.

[1] Tomado Internet, FEDESARROLLO, Centro de Investigación Económico y Social.

Municipio de
El Santuario

Otro aspecto de interés es la incidencia en el recaudo fiscal: el impacto de la caída del 10% en los precios de los combustibles sobre los ingresos del gobierno.

Se aprecia que las variaciones en los precios de los combustibles tienen efectos negativos muy pequeños sobre el recaudo, generando una caída de apenas 0,09% del PIB en el ingreso total del gobierno, con ambos cierres macroeconómicos. Para finalizar el análisis macroeconómico, se establece que si bien los modelos de equilibrio general computable son un avance frente a los modelos Leontief en la medida que introducen sustituibilidad entre bienes e integran endógenamente las demandas de consumo final, estos no abarcan un modelamiento de la política monetaria. La política monetaria tiene la capacidad de ser un mediador fundamental entre choques de oferta (como choques a los precios de los combustibles) y la inflación, por lo que este aspecto debe ser tomado en cuenta en el análisis. Los choques sobre los precios de los combustibles tienen un impacto directo sobre la inflación y también pueden tener efectos indirectos, en la medida que afectan otros precios de la economía, a través de los costos, los cuales terminan por afectar los precios de la canasta de consumo de los hogares y, por ende, a el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

Tanto el efecto directo del cambio del precio de los combustibles como los efectos indirectos, podrían reflejarse en las expectativas de inflación y requerir cambios en las decisiones de política monetaria, si los cambios en las expectativas no son compatibles con la meta de inflación.

En última instancia, el grado de credibilidad de la política monetaria es crucial para determinar la posible transmisión de choques de precios regulados o de choques de oferta a las expectativas de inflación. En la medida en que la política monetaria sea más creíble, las expectativas de inflación de los agentes dependerán cada vez menos de la inflación corriente o pasada, y tenderán a alinearse con la meta.

En esta situación, se esperaría que la transmisión de los choques de precios de combustibles a las expectativas de inflación fuese relativamente baja, lo que significa que sus efectos indirectos sobre la inflación estarían hasta cierto punto contenidos, tanto en magnitud como en el tiempo. En este caso, probablemente no habría necesidad de una política activa por parte del Banco de la República, excepto para reafirmar ante el público el carácter transitorio de los choques de precios.

EL valor del combustible es regulado por el gobierno nacional de manera periódica, y generalmente al alza, lo que imposibilita a la entidad y a los proveedores garantizar los precios del mismo durante la ejecución contractual puesto que se fracturaría el equilibrio económico del contrato. Por esta razón la entidad municipal no solicito cotizaciones para justificar el precio del contrato sino que decidió destinar un presupuesto, el cual se ira agotando de acuerdo a los suministros realizados, mismos que serán facturados y cancelados de acuerdo a los valores regulados por el gobierno nacional mes tras mes.

En todo caso la factura contemplara todos los costos relativos a deducciones, tasas y contribuciones.

Precio de la gasolina en Colombia por ciudades

Al mantenerse el precio de la gasolina con el más reciente aumento (anunciado el pasado 4 de noviembre), en lo que queda del año y hasta tanto se anuncie el que sería el último incremento mensual, este es el **precio de la gasolina en las principales ciudades de Colombia:**

- **Bogotá:** $15.573
- **Cali:** $15.597
- **Medellín:** $15.506
- **Villavicencio:** $15.673
- **Barranquilla:** $15.244
- **Bucaramanga:** $15.334

- **Manizales:** $15.557
- **Pereira:** $15.541
- **Cúcuta:** $13.625
- **Pasto:** $13.316
- **Cartagena:** $15.203
- **Montería:** $15.453
- **Ibagué:** $15.508

3. ANALISIS DE LA OFERTA

2.1. Indicación de si el proceso de contratación esta cobijado por un acuerdo marco, de conformidad con el Decreto 310 de 2021.

Teniendo en cuenta las disposiciones reguladas en el artículo 274 de la Ley 1450 de 2011, la cual adiciono el numeral 5 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, estableciendo la modalidad de selección de **MÍNIMA CUANTIA**, seguidamente la Ley Anticorrupción, Ley 1474 de 2011, articulo 94; modalidad de selección que fue reglamentada por los artículos 2.2.1.2.1.5.1 y 2.2.1.2.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015, se entreve que esta modalidad de contratación opera cuando el monto de la contratación no supera el 10% de la menor cuantía de la entidad. Acto seguido se ordena: **ESTE PROCEDIMIENTO SE ESTABLECE INDEPENDIENTEMENTE DEL OBJETO A CONTRATAR.**

Por consiguiente, cuando la modalidad de selección es de mínima cuantía no es de carácter obligatorio adquirir Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes de Común Utilización a través de los **ACUERDOS MARCO** de Precios previamente justificados, diseñados, organizados y celebrados por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente-.

Ahora bien, acogiéndonos a las consideraciones efectuadas por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, Radicación numero 11001 03 26 000 2016 00017 00, expediente 56307, de fecha 29 de marzo de 2017, la sala concluyo: "…Siempre que exista un Acuerdo Marco de Precios para adquirir bienes o servicios de características técnicas uniformes y el presupuesto del proceso de contratación sea equivalente a la mínima cuantía de la entidad, debe acudirse al procedimiento de selección de mínima cuantía independientemente del objeto a contratar…"

3.2. ¿Quién Ofrece los servicios?

Para la CREG existen diversas relaciones de control competitivo desde la integración total hasta las regidas por contratos relacionales con gobernanza hibrida: "(…)
• El mayorista es (directa o indirectamente) propietario y operador de la estación de servicio.
• El mayorista es (directa o indirectamente) propietario de la estación de servicio, pero la operación está en cabeza de un tercero.
• El mayorista opera (directa o indirectamente) la estación de servicio, pero la propiedad en cabeza de un tercero.
• La propiedad y la operación de la estación de servicio están en cabeza de un tercero, pero existe una franquicia entre el distribuidor mayorista y el distribuidor minorista.
• La propiedad y la operación de la estación de servicio están en cabeza de un tercero que es independiente respecto del distribuidor mayorista."

3.3. ¿Cuál es la dinámica de producción, distribución y entrega de bienes, obras o servicios?

Distribución Mayorista. Los distribuidores mayoristas adquieren los combustibles líquidos del refinador o importador y se encargan de la distribución desde las plantas de abastecimiento hasta el siguiente agente de la cadena, por ejemplo, los distribuidores minoristas. Algunas características de este mercado en la cadena de distribución son:

1) El producto comercializado tiene características homogéneas. No obstante, los distribuidores mayoristas le incorporan aditivos lo que mejora el rendimiento y actúa como factor de diferenciación de producto.

2) El mercado es altamente concentrado. Según UPME para 2018 en el país operaban 21 distribuidores mayoristas. Sin embargo, para 2018 cuatro empresas (Terpel, Primax51, Chevron-Texaco y Biomax) controlaron cerca de 85% de la distribución de combustibles a las estaciones de servicios a nivel nacional. 3) El alcance geográfico del mercado mayorista. Econometría en consultoría desarrollada para la CREG52 elaboró un desarrollo metodológico para definir mercados relevantes en la distribución mayorista. Estos fueron los mercados identificados: "(…) a. Arauca, Vichada, Guainía, Vaupés, Amazonas y Putumayo b. Guaviare c. Guajira d. Norte de Santander Nariño f. Caquetá g. Sur del Cesar y zona aledaña en Santander h. Costa Atlántica (excepto La Guajira y la parte del Cesar del mercado anterior) i. Gran mercado del interior"

Distribución minorista. De acuerdo con el Decreto 1073 de 2015, no existe ninguna restricción en cuanto al número de EDS que se ubican en una vía, municipio o área, y recae sobre las autoridades competentes municipales la certificación del uso y utilización del suelo70. No obstante, la libre entrada de competidores se ve dificultada por un conjunto de requisitos institucionales. Dentro de estas reglas, por ejemplo, está la destinación de uso de suelo consagrado en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de cada municipio. Lo anterior ya que define las áreas en las que potencialmente se puede ubicar las estaciones de servicio (EDS). La limitación espacial podría crear un mercado especulativo de terrenos que, potencialmente, incrementaría el monto de las inversiones necesarias para poner en marcha una nueva EDS. Ahora, sí la ubicación de la EDS es rural y se ubican en vías nacionales, deben cumplir también con las exigencias de las concesiones viales. Además, las dinámicas demográficas, los comportamientos de los flujos vehiculares, la instalación de infraestructura para la prestación de servicios adicionales (e.g. montallantas, cafetería) y el sistema de banderas afectan la demanda potencial de una estación de servicio. El sistema de abanderamiento se sustenta en la suscripción de un contrato de exclusividad de suministro74 de combustibles líquidos derivados del petróleo con un distribuidor mayorista. Este tipo de contratos relacionales, usualmente imponen cuotas mínimas en volumen y la identificación visual marcaria del distribuidor mayorista. Una excepción a estos contratos de exclusividad se presenta cuando el distribuidor mayorista es propietario de los activos de la estación de distribución minorista. En este caso tenemos una integración vertical completa entre la cadena de distribución mayorista y minorista. Si bien, por un lado, es posible que de este tipo de operaciones se deriven efectos que podrían ser pro competitivos (i.e. racionalización de costos de coordinación y eliminación de doble marginalización). Por otro lado, es posible que, bajo ciertas circunstancias, los efectos pro competitivos no se materialicen en una mejor en el bienestar social. Esto, por cuanto el agente integrado podría tener incentivos para restringir la competencia horizontalmente en el segmento de distribución mayorista o minorista.

4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1. Adquisiciones previas de la entidad:

	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022

Municipio de
El Santuario

MODALIDAD DE SELECCIÓN	Invitación pública de mínima cuantía	Invitación pública de mínima cuantía	Invitación pública de mínima cuantía	Invitación pública de mínima cuantía
Objeto	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LA FUERZA PUBLICA	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LA FUERZA PUBLICA	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LA FUERZA PUBLICA	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA LA FUERZA PUBLICA
Valor	$9.528.500	$13.988.000	$19.625.232	$19.625.232
Plazo	2 de mayo de 2019 hasta 31 de diciembre de 2019	27 de marzo hasta 31 de diciembre de 2020	29 de enero de 2021 hasta 31 de diciembre de 2021	3 de febrero de 2023 hasta 31 de diciembre de 2022

FARID RODRIGUEZ CAUSIL

Secretario General y de Gobierno