ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

CMC-077-2024

Objeto: SERVICIO DE CHATARRIZACIÓN Y/O DESINTEGRACIÓN DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES DECLARADOS EN ABANDONO POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD QUE SE ENCUENTRAN INMOVILIZADOS EN EL PARQUEADERO MUNICIPAL, DE ACUERDO CON EL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN LA LEY 1730 DE 2014.

De conformidad a lo establecido el presente estudio es elaborado en respuesta al decreto 1082 de 2015 articulo 2.2.1.1.1.6.1 el cual establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector relativo al objeto del proceso de contratación que servirá como base para la elaboración de los estudios previos; La metodología a emplear es dirigida por Colombia Compra Eficiente a través del documento GUIA PARA LA ELABORACION DE ESTUDIOS DEL SECTOR.

1. ANÁLISIS DEL MERCADO:

Se deben analizar las generalidades del bien o servicio a contratar para obtener información suficiente de precios, calidad, condiciones y plazos con otros clientes de los proveedores ya sean públicos o privados.

En este aspecto, la Entidad procede a revisar los aspectos generales del servicio a contratar, analizando las siguientes perspectivas:

Sectores económicos: 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 a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

<u>División según la economía clásica</u>

Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes: Sector primario o sector agropecuario.

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

Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.

<u>Sector secundario o industrial</u>

Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.

Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación: Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.

Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

Sector terciario o de servicios

Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización. Lo anterior da origen a los siguientes sectores económicos, los cuales son:

Sector agropecuario: Corresponde al sector primario mencionado anteriormente.

Sector de servicios: Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente.

Sector industrial: Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente.

Sector de transporte: Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.

Sector de comercio: Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, San Andresitos, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional.

Sector financiero: En este sector se incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.

Sector de la construcción: En este sector se incluyen las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.

Sector minero y energético: Se incluyen en él todas las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía; etc.).

Sector solidario: En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.

Sector de comunicaciones: En este sector se incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, empresas de publicidad, periódicos, editoriales, etc.).

Sector económico al cual pertenece:

El objeto del contrato a ejecutar, según la clasificación del PIB por Ramas de Actividad Económica pertenece a la rama del Sector terciario o sector de servicios.

Análisis Técnico:

El proceso de chatarrización consiste en la destrucción de los elementos y componentes metálicos del automotor hasta convertir las partes metálicas ferrosa de desecho en chatarra y ser finalmente trasformadas para producir acero. Cuando hablamos de desintegración y chatarrización es importante tener en cuenta los siguientes aspectos:

La vida útil de un vehículo será determinada por diversas condiciones de operatividad real del mismo. Estas condiciones deben permitir el acceso a recursos y procedimientos para iniciar voluntariamente su gestión final. La decisión de iniciar el proceso de desintegración y chatarrización podrá ser a partir de:

- Abandono y/o generación de impactos ambientales, de una decisión administrativa en caso de que el propietario no adelante el proceso.
- Otras consideraciones, como la recomendación del fabricante en términos de un máximo número de kilómetros recorridos. En este caso el fabricante deberá informar de manera detallada sobre el ciclo de vida del vehículo, sus elementos, facilidad de reciclaje de estos, etc.
- Los Costos de mantenimiento: en el caso de los vehículos de transporte, en general, la decisión de remplazar un equipo se toma cuando éste alcanza la obsolescencia por desgaste, la cual obedece al deterioro físico del equipo como consecuencia de su uso a través del tiempo.

A su vez, el proceso de deterioro físico del equipo está asociado con unos gastos de operación y mantenimiento en que se incurre a lo largo de la vida de servicio, los cuales son una de las variables más importantes para decidir en qué momento un equipo debe ser remplazado por uno nuevo de las mismas o similares características.

Se deben propiciar conductas mediante campañas de concientización sobre el manejo sostenible de productos al final de su vida útil; así como un vehículo debe desecharse de manera sostenible, acatando la reglamentación respectiva, la cual busca también beneficiar a sectores que aprovechan y valorizan lo que para algunos son residuos.

La entidad desintegradora y chatarrizadora habilitada, deberá cumplir con los requisitos técnicos y ambientales definidos por la normativa vigente y acoger las guías o manuales que para ello se expidan, en aras de mantener estándares altos de calidad en el desarrollo del proceso de desintegración y chatarrización.

Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil por un siniestro o por decisión del dueño que haga dicha consideración; la entidad desintegradora deberá informar al departamento administrativo y financiero para que se dispongan los recursos necesarios para la desintegración y chatarrización.

En cuanto al proceso para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil, todo vehículo automotor que haya alcanzado el final de su vida útil debe ser desintegrado y chatarrizado mediante un procedimiento que evite, mitigue y/o maneje los impactos ambientales negativos directos o indirectos que se puedan generar producto del proceso, y que puedan afectar los recursos naturales renovables y el ambiente, en especial la atmósfera, el agua, el suelo y el paisaje, así como la salud humana. Al mismo tiempo, el procedimiento implementado para la desintegración y chatarrización vehicular debe propender por la maximización de la cantidad de residuos peligrosos y no peligrosos, que clasificados por corriente de residuo, sean tratados por gestores especializados y, consecuentemente, buscar reducir, al mínimo posible, la cantidad de desecho no aprovechable que es necesario disponer de forma definitiva. El proceso de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, chatarrización vehicular de automotores es aplicable a toda la tipología de vehículos automotores: motocicletas, otros vehículos tipo motocicleta, vehículos livianos (automóviles, camperos, camionetas), vehículos de transporte de carga, de transporte de pasajeros, vehículos especiales, etc., así como de cualquier clase de servicio: público, particular, oficial, especial, diplomático. El proceso inicia con la decisión que toma el propietario o poseedor de un vehículo automotor para desintegrarlo y chatarrizarlo.

El beneficio que trae al país, la desintegración y chatarrización física de vehículos, que han llegado al final de su vida útil es la reducción en consumo de combustibles, costos y emisiones; además de un menor número de accidentes al contar con un parque vehicular en mejor estado. Y a la empresa o entidad que lo realiza, costos por constante mantenimiento, pagos de impuestos sin usar el vehículo, gastos de alquiler de bodega, entre otros.

Como implementación de las políticas gubernamentales en materia de desintegración y chatarrización vehicular, se tiene una relación estrecha con:

- La Política para la Gestión Integral de Residuos (Ministerio del Medio Ambiente. Política para la Gestión Integral de Residuos), que apuesta por la optimización de las actividades asociadas al manejo de los diferentes flujos de residuos que, desde la perspectiva de los destinatarios, presenta dos grandes componentes: Uno relacionado con el saneamiento ambiental como obligación a cargo del Estado, y otro referido a la vinculación del sector privado y de la población en general en su condición de generadores de residuos. Los objetivos de dicha política son aplicables en el marco de un modelo de desintegración de vehículos al final de su vida útil, porque ésta propende por la reducción de residuos en el origen, la optimización de aprovechamientos y tratamientos, y la minimización de los residuos que se destinan a disposición final.
- La Política Ambiental para la Gestión Integral de Residuos o Desechos Peligrosos (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Política Ambiental para la Gestión Integral de Residuos o Desechos Peligrosos), que emplea el concepto de gestión integrada de los Respel (Registro de Generadores de Residuos o Desechos Peligrosos) a lo largo del ciclo de vida, promoviendo la prevención de la generación, el aprovechamiento y la valorización, temas que son tenidos en cuenta en la concepción de un modelo de desintegración vehicular que incorpora consideraciones ambientales.

- La Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire), que pretende impulsar una gestión de la calidad del aire con enfoque integral, en el corto, mediano y largo plazo, en aras de alcanzar unos niveles de calidad del aire adecuados para proteger la salud y el bienestar humano, en el marco del desarrollo sostenible.

En la composición física de un vehículo automotor se pueden encontrar los siguientes tipos de materiales: plástico, caucho, vidrio, no ferroso, respel, metal ferroso, textil, aluminio y, espuma.

Es importante tener en cuenta que la desintegración y chatarrización de vehículos lleva consigo un impacto ambiental:

- El proceso de desintegración y chatarrización vehicular impacta negativa y fuertemente el componente geosférico, principalmente en aspectos ambientales como: la calidad del suelo, erosión y textura. Es posible afirmar que este componente es el más afectado porque las etapas de proceso que maneja la entidad chatarrizadora ocurren a la intemperie, sin ningún tipo de cobertura superior o inferior que garantice que no se está trabajando sobre el entorno natural.
- El componente impactado positivamente por las actividades de chatarrización es el socioeconómico, dado que las entidades encargadas son una fuente generadora de empleo. Igualmente, la posibilidad de ofrecer empleo exige que las empresas brinden seguridad, afiliación a la salud para los trabajadores y sus familias, y oportunidades para el mejoramiento de vida social y moral de los empleados.

Cancelación de matrícula de un vehículo automotor. Es importante tener en cuenta que luego del proceso de desintegración y chatarrización de vehículos automotores, se debe realizar un proceso de cancelación de matrículas ante el organismo de tránsito respectivo. El cual consiste en la anulación del registro inicial y licencia de tránsito de un vehículo automotor, ante un organismo de tránsito a solicitud de su titular.

Estudio del Mercado:

Este proceso cuyo objeto es: SERVICIO DE CHATARRIZACIÓN Y/O DESINTEGRACIÓN DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES DECLARADOS EN ABANDONO POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD QUE SE ENCUENTRAN INMOVILIZADOS EN EL PARQUEADERO MUNICIPAL, DE ACUERDO CON EL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO EN LA LEY 1730 DE 2014, no genera erogación económica alguna a cargo del Municipio de Santa Fe de Antioquia, puesto que en este caso el contratista estimará su ganancia conforme a las reglas del mercado y las reglas establecidas en el proceso de contratación por parte del Municipio de Santa Fe de Antioquia conforme a las mismas reglas del mercado, ingresará lo correspondiente al reconocimiento económico resultante del proceso de desintegración por parte de la empresa desintegradora que se escoja para adelantar el objeto contractual.

El valor estimado de dicho reconocimiento es el resultado de multiplicar la cantidad de kilos de chatarra de los vehículos entregados, por el mayor valor del kilogramo ofertado por las desintegradoras invitadas a ofertar.

Conforme al estudio de mercado realizado el valor estimado esperado será el siguiente:

VEINTIUN MILLONES CUATROCIENTOS VEINTE MIL PESOS M/C ($21.420.000), de acuerdo con el promedio de peso de cada vehículo y el valor unitario establecido por kilo. No obstante, el valor final a pagar por el contratista, será aquel que resulte de multiplicar los kilos totales según certificado de pesaje después de desintegrados y/o chatarrizados los vehículos, por el valor por kilo ofrecido.

De acuerdo con el avalúo se tiene que:

DEPRECIACIÓN: *La depreciación es el mecanismo mediante el cual se reconoce el desgaste que sufre un bien por el uso que se haga de él.*

Analizando cada uno de los métodos que se podrían utilizar para poder determinar el valor comercial, de los vehículos a avaluar observamos que los métodos anteriores no son procedentes para aplicarlos, teniendo en cuenta el decreto 3019 de 1.989 y donde se habla de la vida útil que en este caso para vehículos es de 5 años.

En observancia concluimos que los vehículos objeto de este avaluó superan los 5 años de vida útil han entrado en un estado de deterioro causado por el abandono y la exposición a factores climáticos, situación que concluye su avalúo como chatarra.

Adicionalmente observamos que los vehículos que no han cumplido su vida útil muestran un deterioro total y su avaluó se determina igualmente como chatarra.

De acuerdo al presente estudio e investigación se concluye que los vehículos en abandono están expuestos a una depreciación acelerada y por lo tanto carecen de valor comercial y residual por la exposición a los factores climáticos además del deterioro propio de los activos que se dejan sin funcionamiento.

NUMERO DE MOTOCICLETAS IDENTICABLES	*112*
PESO PROMEDIO MOTOCICLETA EN KG	*100*
TOTAL PESO EN KG LOTE DE MOTOS	*11.200*
VALOR PROMEDIO PAGADO POR KG EN PESOS	*600*
TOTAL VALOR PAGADO POR CHATARRIZACION LOTE DE 112 MOTOS	*$ 6.720.000*

NUMERO DE MOTOCICLETAS INIDENTIFICABLES	*245*
PESO PROMEDIO MOTOCICLETA EN KG	*100*
TOTAL PESO EN KG LOTE DE MOTOS	*24.500*
VALOR PROMEDIO PAGADO POR KG EN PESOS	*600*
TOTAL VALOR PAGADO POR CHATARRIZACION LOTE DE 245 MOTOS	*$ 14.700.000*

El certificado de desintegración servirá a los dueños de las motocicletas para la cancelación de las matrículas, procedimiento que, en todo caso, estará a cargo del respectivo dueño de cada vehículo. No obstante, los demás costos de transporte, operativos, logísticos, serán asumidos por el contratista.

Análisis legal:

Resolución Mintransporte 646 de 2014: Establece los requisitos que deben cumplir las entidades desintegradoras para obtener la habilitación por parte del Ministerio de Transporte para realizar la desintegración total de los vehículos de servicio diferente a carga.

Entre los requisitos para la habilitación se encuentra el de presentar el Certificado expedido por la autoridad ambiental competente, en el que se autorice la actividad de desintegración vehicular, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Para las entidades desintegradoras que a la fecha de expedida la Res. 646 de 2014, tuviesen vigente la habilitación expedida por el Ministerio de Transporte para efectuar la desintegración de vehículos de servicio público de carga, se determina que se entenderán autorizadas para efectuar este proceso, siempre y cuando dentro de los 6 meses siguientes a la citada expedición acredite el cumplimiento de los requisitos antes mencionados.

Esta resolución específica que la entidad desintegradora debe, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción del vehículo, realizar la desintegración del vehículo de acuerdo con los procesos que, desde el punto de vista ambiental, reglamente el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Igualmente determina que la entidad desintegradora debe expedir el certificado de desintegración física total del vehículo el mismo día que concluya su desintegración, acreditando el cumplimiento de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las piezas, equipos y demás elementos integrantes del automotor, así como su disposición final conforme a lo establecido en las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

Como obligaciones de las entidades desintegradoras, la Res. 646 de 2014 determina que éstas deben adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a la normativa ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como contar con un registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular que incluya los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

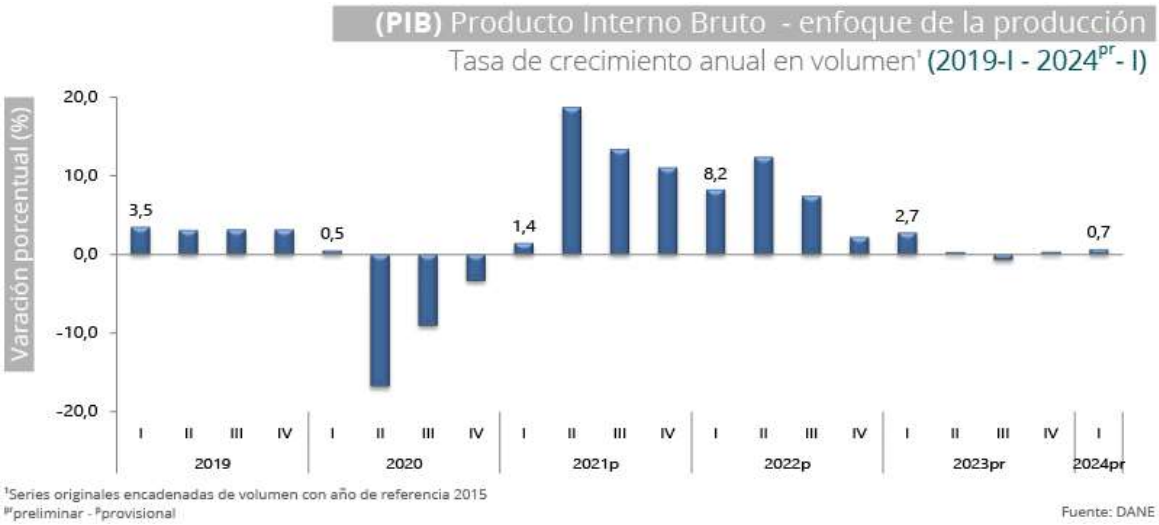
Resolución Minambiente 1606 de 2015: Reglamenta las condiciones y requisitos ambientales que las entidades desintegradoras deben cumplir para desarrollar el proceso de desintegración de vehículos automotores.

La Res. 1606 de 2015 establece que las entidades desintegradoras deben contar con condiciones mínimas respecto a instalaciones, equipos y procedimientos para cada una de las 6 etapas en las que está dividido el proceso de desintegración vehicular.

La citada resolución determina el procedimiento que se debe adelantar para obtener la certificación ambiental para la desintegración vehicular. Igualmente establece que las entidades desintegradoras deben contar con un registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular, que incluya los datos relacionados en el artículo 7 y deben efectuar un reporte anual de los mismos a la autoridad ambiental competente. Finalmente establece que las entidades desintegradoras deben facilitar a la autoridad ambiental competente, en el momento en el que ésta lo requiera, el acceso a los datos ingresados en el registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular.

VARIABLES ECONÓMICAS QUE AFECTAN EL SECTOR

Producto Interno Bruto -PIB: En el primer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr



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 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual.

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 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 1,1%. 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 3,7%.

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,0%.

- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 1,9%.

Actividades profesionales, científicas y técnicas: En el primer trimestre de 2024pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece 0,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 1,6%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece 1,7%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece en 0,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:
- Actividades profesionales, científicas y técnicas decrece 0,4%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece 0,1%.

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y tecnicas[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Primer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024[pr]-I / 2023[pr]-I	2024[pr]-I / 2023[pr]-IV
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,6	-0,4
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	-1,7	-0,1
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**-0,2**	**-0,1**

Fuente: DANE,PIB_T
[Pr]preliminar
[1]Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

IPC (índice de Precios al Consumidor): En mayo de 2024 la variación mensual del IPC fue 0,43%, la variación año corrido fue 3,78% y la anual 7,16%.

(IPC) Índice de Precios al Consumidor

Variación mensual, año corrido y anual - total nacional - 2023 - 2024 (mayo)

IPC	Mayo					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
IPC total	0,43	**0,43**	5,83	**3,78**	12,36	**7,16**

Fuente: DANE. IPC

TRM - (Tasa Representativa del Mercado): La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

Actualmente la Superintendencia Financiera de Colombia es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior.

En promedio, la TRM en el mes de enero de 2024 se ubica en un promedio aproximado de $3.901,57 COP

La TRM se ha comportado de la siguiente manera:

¿Cómo afecta el alza del dólar al sector?: El aumento en el valor del dólar afecta negativamente el consumo interno del país – es decir, a nosotros como consumidores – pues seguramente habrá notado que con el mismo dinero ya no puede comprar la misma cantidad de productos que compraba en el pasado y, ante la falta de competitividad de los productos importados, los precios de los productores nacionales se resistirán a bajar. También, afecta a los importadores de materias primas, vehículos y al Gobierno, que tiene que pagar la deuda externa en dólares.

Inflación: La inflación estimada por el emisor para el último mes del año se ubicaría en 9,49% y para finales de 2024 se reduciría casi a la mitad

Se proyecta que este indicador presente una disminución al cierre del 2023, ubicándose en el 9,49%, cifra que ajusta ligeramente a la baja las previsiones anteriores a noviembre.

Estas proyecciones reflejan una expectativa de inflación mensual que oscilaría entre un mínimo de 0,35% y un máximo de 0,91% para el último mes del año. Considerando el largo plazo, se estima que hacia finales del 2024

la inflación alcanzaría el 5,61%, representando así un aumento respecto al 5,37 % esperado previamente. Para el 2025, los especialistas pronostican que la inflación se situará en el 3,85 %.

La encuesta revela un ligero cambio en la percepción de los economistas sobre el comportamiento de la economía colombiana en un horizonte temporal que se extiende hasta el 2025. Este ajuste en la proyección inflacionaria para el año entrante sugiere una variación mínima en comparación con las expectativas de noviembre, que señalaban una inflación del 9,51%, con un rango de fluctuación que iba del 8,97% al 10,01%.

2. Análisis de la necesidad:

La Secretaría de Movilidad, dependencia que tiene como responsabilidad principal, definir las políticas de movilidad, así como la planeación, diseño, coordinación, ejecución y evaluación de estrategias de carácter informativo, corporativo, institucional y de movilización de la Administración Municipal; la responsabilidad de adelantar los diferentes procesos contractuales que se susciten con ocasión de apoyar el proceso de regulación y control vial, atendiendo a su quehacer misional.

Dentro de las funciones específicas de la Secretaría de Movilidad, se destacan:

- Planificar, regular y controlar los aspectos relacionados con la actividad transportadora terrestre, la circulación peatonal y vehicular, de acuerdo con el modelo de desarrollo social y económico de la Ciudad Madre, brindando servicios que cubran las necesidades del usuario y fomentando la cultura de la seguridad vial y un medio ambiente sano.
- Planificar y desarrollar políticas que conlleven a la Seguridad Vial, mediante diferentes estrategias que generen cultura de la movilidad.
- Dirigir, formular políticas institucionales y adoptar planes, programas y proyectos tendientes a garantizar un adecuado control y regulación a la movilidad y a la seguridad vial.
- Regular, ejecutar y controlar las políticas y normas del tránsito y transporte del municipio de Santa Fe de Antioquia.
- Orientar las actividades de la dependencia con base, en principios de educación ciudadana en movilidad, respeto al medio ambiente y del espacio público.

El Artículo 6° de la Ley 769 de 2002, precisó que los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción son: a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito; c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos.

El artículo 122 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010, contempla las sanciones que pueden aplicar las autoridades de tránsito de conformidad con sus competencias sancionatorias, dentro de las que se encuentra, conforme al numeral 6, la “Inmovilización del vehículo”, la cual, según el artículo 125 de la Ley 769 de 2002 “consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción

El legislador mediante la expedición de la Ley 1730 de 2014 "Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, reza que si pasado un (1) año sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dió origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y haciendo caso estricto a ley 1730 de 2014, la Secretaría de Movilidad realizó la publicación de los vehículos inmovilizados que llevaban más de un año en el parqueadero municipal, la publicación se realizó el día 28 de julio de 2024 en el periódico el COLOMBIANO S.A.S.

Luego dice la Ley 1730 que, *vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dió lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúas pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.*

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Que en la fecha 16 de septiembre de 2024 la secretaría de Movilidad expidió la Resolución 2013 "Por medio de la cual se declara administrativamente el abandono de vehículos que llevan más de un (1) años inmovilizados en los patios oficiales de la Secretaría de Movilidad de Santa Fe De Antioquia, se impone la obligación de pagar una suma de dinero generada por el servicio de parqueadero y/o grúa a los propietarios y/o poseedores y se dictan otras disposiciones".

Frente a la Resolución 2013 del 16/09/2024 se presentaron dos (2) recursos frente a los cuales se dio la respectiva respuesta. En uno de los casos se puso a disposición de la fiscalía una motocicleta que estaba en el listado y que había sido hurtada, y en el segundo caso se excluyó una motocicleta dado que la placa publicada no correspondía a la que se encontraba en los patios. En ambos casos, las motocicletas no ingresan a la enajenación que se realizará.

El legislador contempló en la citada ley, que el proceso de enajenación de los automotores de la referencia procede previa tasación del precio unitario de cada uno, es pertinente resaltar que esos bienes deberán ser objeto de un avalúo por parte de un perito debidamente inscrito ante el Registro Abierto de Avaluadores y designado por la Secretaría de Movilidad, en aras de determinar el valor de cada uno de los bienes objeto de este pronunciamiento, de conformidad con los métodos, técnicas, actuaciones, criterios y herramientas que se consideren necesarios y pertinentes para el dictamen, a la luz de la Ley 1673 de 2013,Decreto 556 de 2014, el Decreto Nacional No. 422 de 2000 y demás normas aplicables.

La secretaría de Movilidad contrató los servicios de una avaluadora a través del contrato de prestación CPS-180-2024 celebrado con la señora Martha Lucia Herrera Villa, quien realizó el respectivo avalúo de los vehículos que llevan más de un año inmovilizados y que son objeto del proceso de la Ley 1730 de 2014.
El artículo 1° de la Ley 1730 de 2014, parágrafo 7, contempla que ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Una vez surtida la figura de la declaratoria de abandono, la Secretaría de Movilidad procederá a enajenar los automotores anteriormente identificados. De acuerdo a esto, la Secretaría dispuso la cuenta especial No. 24000008454 en el banco Bancolombia, en cumplimiento del inciso 8° del artículo 1° de la Ley 1730 de 2014, en la que se consignarán los dineros producto de la enajenación de los vehículos individualizados en el presente acto administrativo, discriminando el valor correspondiente a cada uno de ellos.

Con fundamento en los principios que rigen la función administrativa establecidos en el artículo 209 de la Constitución y el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, especialmente el principio de publicidad, una vez esta Secretaría expida el presente acto administrativo lo notificó a los propietarios y/o poseedores de cada uno de los automotores identificados, en calidad de principales vinculados al proceso, con la finalidad de que estos ciudadanos puedan ejercer su derecho fundamental al debido proceso y la defensa.

Después de realizar el procedimiento que exige la Ley 1730 de 2014, tales como la publicación en un medio de comunicación de amplia circulación nacional territorial, declarar el abandono, realizar las notificaciones y realizar el avalúo para la enajenación, y teniendo en cuenta que son vehículos en estado inservible y con muy alto grado

de deterioro, se procederá a realizar contratar el servicio de chatarrización y/o desintegración de los vehículos automotores declarados en abandono por la secretaría de movilidad que se encuentran inmovilizados en el parqueadero municipal, dando cumplimiento a la ley 1730 de 2014.

3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA:

Con el ánimo de identificar experiencias de contratación similares que permitan definir parámetros claves para la estructuración del presente proceso, se realizó una revisión en el sistema electrónico de contratación pública SECOP de la entidad, y se pudo establecer que el Municipio de Santa Fe de Antioquia adelantó procesos contractuales con relación con el objeto contractual actual.

NUMERO DE PROCESO Y PRESUPUESTO OFICIAL	TIPO CONTRATACION	ENTIDAD	OBJETO DEL CONTRATO
SA-029-2018 $140.000.000	Subasta	ANTIOQUIA MUNICIPIO DE SANTA FE	VENTA POR SUBASTA PÚBLICA MEDIANTE ENAJENACIÓN DIRECTA POR OFERTA EN SOBRE CERRADO DE EXCAVADORA SOBRE ORUGA MARCA CATERPILLAR 312C, SERIE CAE00821 DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA
CMC-060-2024 $ 13.105.440	Mínima Cuantía	ANTIOQUIA MUNICIPIO DE SANTA FE	SERVICIO DE CHATARRIZACIÓN Y/O DESINTEGRACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN ESTADO DE INUTILIZACIÓN, INSERVIBLE U OBSOLETO, PERTENECIENTES AL MUNICIPIO DE SANTA FE DE ANTIOQUIA

Teniendo en cuenta la recomendación dada por Colombia Compra Eficiente en el sentido de “identificar y analizar cómo han sido otros procesos de contratación realizados por otras entidades estatales, especialmente si dichos procesos de contratación se han desarrollado por entidades estatales grandes, que hacen adquisiciones por altos montos de dinero y tienen presencia a nivel nacional”.

Municipio, departamento Entidad contratante	Modalidad de contratación	Objeto	Presupuesto de la Entidad

ICBF REGIONAL BOGOTA **ICBF-MC-015-2024-BOG**	Mínima cuantía	SERVICIO DE DESTRUCCIÓN, DESINTEGRACIÓN Y CHATARRIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN ESTADO DE INUTILIZACIÓN, INSERVIBLE U OBSOLETO	$0
INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA **IMP-MC-192-2023**	Mínima cuantía	DESINTEGRACIÓN Y DESNATURALIZACIÓN DE LOS AUTOMOTORES EN ESTADO DE INUTILIZACIÓN, INSERVIBLE U OBSOLETO, RESULTANTES DE LA APLICACIÓN DE LA LEY 1730 DE 2014	$0
ALCALDÍA MUNICIPAL DE GIRARDOT **MC-031-2022**	Mínima cuantía	PRESTACION DE SERVICIOS PARA LA DESTRUCCIÓN, DESINTEGRACIÓN Y/O DESNATURALIZACIÓN DE LOS AUTOMOTORES EN ESTADO DE INUTILIZACIÓN, INSERVIBLE U OBSOLETO, QUE RESULTEN DE LA APLICACIÓN DE LA LEY 1730 DE 2014	$44.620.800
GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA **IPMC-SMO-0039-2023**	Mínima cuantía	Prestación de servicios para la destrucción, desintegración y/o desnaturalización de automotores en estado de inutilización, inservibles u obsoletos, resultantes de la aplicación de la Ley 1730 de 2014	$42.029.260
INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS **ITTA-SMC-0017-2023**	Mínima cuantía	ENAJENACIÓN PARA LA CHATARRIZACIÓN, DESNATURALIZACIÓN Y DESINTEGRACIÓN FISICA DE VEHICULOS INMOVILIZADOS DECLARADOS EN ABANDONO POR EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACÍAS-META	$18.400.000

ALCALDÍA MUNICIPIO DE PALMIRA **MP-STT-MC-PS-122- 2023**	Mínima cuantía	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA REALIZAR EL PROCESO DE DECLARACIÓN DE ABANDONO Y POSTERIOR ENAJENACIÓN, DESTRUCCIÓN, DESINTEGRACIÓN Y/O DESNATURALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DECLARADOS COMO CHATARRA	$0
DIRECCION GENERAL MARITIMA – INRED **MC-064-SG**	Mínima cuantía	Servicio integral de recolección, transporte especializado, corte, clasificación, pesaje, destrucción, chatarrización, reciclaje y disposición final del material dado de baja y demás desechos producidos por el Grupo Intendencia Regional de Dimar No.1 y sus unidades adscritas administrativamente, de acuerdo a especificaciones técnicas	$20.000.000
DISTRISEGURIDAD **PMC-005-2023**	Mínima cuantía	SERVICIOS DE DESINTEGRACION FISICA DEL PARQUE AUTOMOTOR DE DISTRISEGURIDAD QUE SE ENCUENTRA FUERA DE SERVICIO POR ESTADO DE DESGASTE DETERIORO Y OBSOLESCENCIA.	$0

4. ANÁLISIS DE LA OFERTA:

Dentro de las entidades o asociaciones que ofrecen los servicios de desintegración chatarrización, encontramos los siguientes, entre otras: Las siguientes son las entidades desintegradoras registradas ante el Ministerio de Transporte para expedir el certificado de desintegración física total para vehículos de transporte terrestre automotor de carga, y que además cuentan con certificado ambiental, de conformidad con la normativa vigente, Resolución1606/2015:

DESINTEGRADORAS DE VEHICULOS DE CARGA			
DESINTEGRADORA	**RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN**	**CERTIFICACION AMBIENTAL**	**SEDES DONDE PUEDE OPERAR**
DIACO S.A.	RESOLUCION 1442 DE 2004	DECISIÓN 1707-3674 DEL 19 DE JULIO DE 2017, EXPEDIDA POR CORANTIOQUIA.	**MEDELLÍN** AUTOPISTA MEDELLÍN -BOGOTÁ KM 7, VEREDA EL LLANO, MUNICIPIO DE COPACABANA.
		RESOLUCION 000726 DEL 24-07-2018, EXPEDIDA POR EL AREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	**BUCARAMANGA** KILÓMETRO 3 VÍA CAFÉ MADRID PALENQUE PARQUE INDUSTRIAL FASE II CHIMITA LOTE 25 C.
		RESOLUCION 00825 DEL 01-05-2019, EXPEDIDA POR LA SECRETARIA DE AMBIENTE DE BOGOTÁ D.C.	**BOGOTÁ D.C.** CALLE 15 F NO. 12 A-91 LOCALIDAD DE FONTIBÓN
UNIÓN TEMPORAL RYM S.A.S.	RESOLUCION 730 /2016 - 1536/2016 Y 3896/2016	RESOLUCION 210 DEL 14 DE JUNIO DE 2016, EXPEDIDA POR EPA CARTAGENA	**CARTAGENA** CALLE 10 NO 56B- 17, KILÓMETRO 1 VÍA MAMONAL BARRIO NUEVO
		RESOLUCION No. 5-5779/2018 EXPEDIDO POR LA CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE RISARALDA	**DOSQUEBRADAS- RISARALDA:** LOTE KM 3 VIA ROMELIA EL POLLO SECTOR TRAMO DE PLAYA RICA SANTA ISABEL LOTE 2
		RESOLUCIÓN 0710 NO. 0713 000626 DE 2017 EXPEDIDA POR LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA	**YUMBO – VALLE** CRA. 31 NO. 10 -207 ARROYOHONDO MUNICIPIO DE YUMBO
		RESOLUCIÓN 2270 DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 2018 EXPEDIDA POR EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ.	**BELLO - ANTIOQUIA** CRA. 44 NO. 38 – 51.BARRIO CALLE VIEJA

SIDERÚRGICA DE OCCIDENTE S.A.	RESOLUCION 3847 DE 2013	RESOLUCION 0710 NO. 713 1106-2016 DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 2016, EXPEDIDA POR LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA.	**YUMBO-VALLE** CALLE 12 A # 37-15 URBANIZACION ACOPI
UNIÓN TEMPORAL SCT MERL S.A.S	RESOLUCIÓN 3953 DE 2013/ RESOLUCION 1854	RESOLUCION 0710 – 713 -000063 DEL 31-01-2018 POR LA COORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA	**YUMBO-VALLE.** CARRERA 38 NO. 14-16, SECTOR ACOPI, MUNICIPIO DE YUMBO
		RESOLUCION 0907 DEL 31 DE MAYO DE 2016 DAMAB.	**BARRANQUILLA:** EN LA RESOLUCIÓN DICE ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA: CRA. 13 NO. 1E – 14 MANZANA L PATIO G.
		RESOLUCION 3255 DE 2018 DE LA SECRETARIA DE AMBIENTE DE BOGOTA	**BOGOTÁ** CALLE 14 C NO 123-30 BARRIO EL CHANCO I DE LA LOCALIDAD DE FONTIBÓN EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C
		RESOLUCION 160AN-1612 18583 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 2016 DE CORANTIOQUIA.	**BELLO ANTIOQUIA:** KM 2 AUTOPISTA MEDELLÍN BOGOTÁ.
SIDENAL	RESOLUCION 000405 DE 2005	RESOLUCION 2108 DEL 11 DE JULIO DE 2019 DE LA CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA-CAR	**TOCANCIPÀ** VEREDA TIBITO, MUNICIPIO DE TOCANCIPÀ

- RECUPERACIONES NARANJO RECYCLING
- IMPORTACIONES MANIZALES
- GERDAU DIACO
- UNION TEMPORAL SEC MERL s,AS.
- DESINTEGRACIÓN Y DESINTEGRACIÓN TL
- ECOSISTEMAS DEL ORIENTE

- CI METALES LA UNIÓN
- MUNDO METALES MINCHO
- SIDERÚRGICA DEL OCCIDENTE SAS
- COLOMBIASEO ESP

5. PERSPECTIVA DE RIESGOS:

El riesgo contractual en general son aquellas circunstancias que pueden presentarse durante el desarrollo o ejecución del contrato y que pueden alterar el equilibrio financiero del mismo. El Decreto 1082 de 2015, define riesgo como un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de Contratación o en la ejecución de un contrato. También, el Decreto 1082 de 2015, establece que la Entidad Estatal debe evaluar el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente.

VER MATRIZ DE RIESGOS EN EL ESTUDIO PREVIO