ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES POR PARTE DE LAS ENTIDADES ESTATALES.

ENTIDAD QUE CONTRATARA:	**MUNICIPIO DE LA PAZ- CESAR**
DEPENDENCIA QUE POSEE LA NECESIDAD:	**SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL**
MODALIDAD DEL PROCESO:	**MINIMA CUANTIA**
OBJETO DEL CONTRATO:	**MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL BANCO DE MAQUINARIA, ESPECÍFICAMENTE DEL BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DEL MUNICIPIO DE LA PAZ, CESAR.**
VALOR:	**DIECIOCHO MILLONES DE PESOS ($18.000.000)**

De conformidad con el artículo 2.2. 111. 6.1 del decreto 1082 de 2015 "*La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de Análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso".*

Que en aplicación de la citada norma, la guía para la elaboración de los estudios del sector y demás guías y manuales expedidos por Colombia Compra eficiente, el Municipio de La Paz- Cesar, procede a realizar el análisis del sector económico y de los oferentes teniendo en cuenta datos históricos tomados de la contratación de la Entidad, la contratación publicada en el SECOP y organismos señalados para el efecto, relacionados con el objeto a contratar:

ANTECEDENTES

El acceso físico a la movilidad, en el sector rural y urbano del municipio es una prioridad para los habitantes en el desarrollo de sus actividades y transporte de productos desde el campo, que requiere la disponibilidad de vías en un adecuado estado.
Las vías del sector urbano contemplan dos tipos de pavimento: asfalto de 6,23 km correspondiente a la vía nacional y en concreto rígido las calles de barrios y sectores urbanos con 16,9 Km, sin pavimento y en mal estado son 21,16
Las vías terciarias por su parte conectan al sector urbano con corregimientos y veredas. Se encuentran en estado de deterioro, con dificultades para su tránsito, lo cual evidencia las inequidades entre lo rural y lo urbano, más aún cuando los habitantes del sector rural deben movilizarse para acudir a servicios de salud, educación y para transportar los productos de cultivos que deben comercializar. Suman alrededor de 361 kilómetros y requieren intervenciones 312 Km que equivale al 86% del total de vías, con calzadas, gaviones, placa huella, cunetas, entre otras.

Descripción de la situación existente con respecto al problema. Magnitud Actual del Problema

Actualmente, la población rural del municipio enfrenta serias dificultades en la intercomunicación terrestre debido al mal estado de las vías y la falta de un mantenimiento adecuado. Muchas de estas vías presentan un deterioro considerable en la superficie de rodadura y no se han atendido puntos críticos, lo que agrava la situación. Además, se observa que algunos tratamientos de mantenimiento previos se realizaron con deficiencias, y el municipio carece de un plan periódico o rutinario de mantenimiento vial. Estas condiciones generan un aumento en los tiempos de viaje y afectan negativamente la comercialización de productos locales, lo que, a su vez, impacta el desarrollo socioeconómico de la región. Asimismo, el incremento en los tiempos de desplazamiento repercute en el acceso oportuno a servicios médicos y en la asistencia de estudiantes a los centros educativos, además de elevar los costos de transporte tanto de carga como de pasajeros.

La insuficiente inversión de recursos en programas de mantenimiento y mejoramiento de vías rurales, junto con la falta de un banco de maquinaria adecuado para su mantenimiento, limita aún más las posibilidades de resolver estas problemáticas y de impulsar el desarrollo de la zona.

Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

Actualmente, 361 kilómetros de vías terciarias en el municipio requieren intervenciones urgentes. De este total, 312 kilómetros, que representan el 86%, necesitan mejoras significativas para garantizar su funcionalidad y seguridad. Fuente: Plan de Desarrollo Municipal “Siempre con la Gente” 2024-2027.

En cuanto a la capacidad para la atención de las vías, solo se dispone de dos equipos para atender los 361 kilómetros de vías en mal estado, lo que limita considerablemente la eficacia y la velocidad de las intervenciones. Fuente: Plan de Desarrollo Municipal “Siempre con la Gente” 2024-2027.

Servicios mantenimiento maquinaria – Vías

La ley 715 de 2001, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias y se dictan otras disposiciones, en su artículo 76 establece las competencias del Municipio en el sector Transporte, precisando que además de las establecidas en la Constitución y en otras disposiciones, corresponde a los municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del sistema general de participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especialejercer las siguientes competencias.

En materia de transporte

Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa oindirectamente. Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán acargo de la Nación.

JUSTIFICACION

La Ley 105 de 1993, que regula aspectos fundamentales del transporte en Colombia, establece la redistribución de competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, además de reglamentar la planeación en el sector. Esta ley otorga al Ministerio de Transporte la responsabilidad de coordinar y asegurar que las acciones de mantenimiento y mejora de la infraestructura vial se ejecuten de manera integral y coherente, promoviendo un sistema de transporte eficiente y conectado. De igual manera, el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013 establece como función pública la planificación, ejecución, mantenimiento y mejoramiento de proyectos y obras de infraestructura de transporte, reflejando el compromiso de la Constitución Política de fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país. Este marco normativo subraya la relevancia de la infraestructura vial para garantizar la competitividad del país y el ejercicio pleno de los derechos de los ciudadanos.

A su vez, la Ley 715 de 2001, en su artículo 76, delega a los municipios la responsabilidad de construir y mantener la infraestructura local, incluyendo vías urbanas, suburbanas y veredales, así como instalaciones portuarias, fluviales y marítimas. Esta disposición resalta la importancia de la gestión local en la identificación de prioridades de infraestructura, fomentando un enfoque participativo y adaptado a las necesidades comunitarias. Por su parte, la Ley 1523 de 2012 adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres, destacando la necesidad de diseñar planes preventivos y de respuesta ante situaciones de emergencia para proteger a la población y la infraestructura crítica.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DEL CONTRATO A CELEBRAR:

MEJORAMIENTO DE LA CAPACIDAD DE OPERACIÓN DEL BANCO DE MAQUINARIA, ESPECÍFICAMENTE DEL BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DEL MUNICIPIO DE LA PAZ, CESAR.

ALCANCE DEL OBJETO.

Mejorar la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Los Objetivos del contrato a Celebrar se describen a continuación:

- Mejorar el estado de superficie de rodadura de las vías terciarias
- Fortalecer el banco de maquinaria disponible para mantenimiento vial.
- Aumentar la inversión de recursos en programas de mantenimiento y mejoramiento de vías rurales
- Atender puntos críticos de la red vial terciaria del Municipio.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR IDENTIFICADO EN EL CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS.

El objeto del contrato a celebrar esta identificado dentro del Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) hasta el tercer nivel, como se indica en la siguiente Tabla:

SEGMENTO	DESCRIPCIÓN
73161500	**MANUFACTURA DE MAQUINARIA**
72151800	**SERVICIO DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE INTALACION DE MAQUINARIA**
78181500	**SERVICIO DE MANTENIMEINTO Y REPARACION DE VEHICULOS**

DESCRIPCIOND E LAS ACTIVIIDADES

Se pretende realizar un mantenimiento correctivo y preventivo la maquinaria amarilla por lo que se requiere que cuenten con los requisitos mínimos para que puedan desarrollar su labor.

Mantenimiento Preventivo

Se define como la disciplina cuya finalidad consiste en mantener las máquinas y equipos en un estado óptimo de operación, lo que incluye servicios, pruebas, inspecciones, ajustes, reemplazo, reinstalaciones, calibración, reparación y reconstrucción. Principalmente se basa en el desarrollo de conceptos, criterios y técnicas requeridas para el mantenimiento, proporcionando una guía de las políticas o criterios para la toma de decisiones en la administración y la aplicación de programas de mantenimiento. El mantenimiento preventivo ayuda a la minimización de los mantenimientos correctivos y se ha convertido en una necesidad para la Entidad. Su importancia se debe, en primera instancia, al objetivo de maximizar la disponibilidad de los equipos, lo que a su vez va ligado directamente a la minimización de los costos en los que se incurre en esta ocasión. El Mantenimiento

preventivo, se debe realizar a través de la información técnica de las rutinas de mantenimiento proporcionada por los fabricantes de los equipos y las recomendaciones de los operadores expertos en cada uno de los tipos de maquinarias y vehículos. Los objetivos del mantenimiento preventivo se pueden sintetizar en la consecución de dos logros de fundamental importancia y de vital necesidad para una buena economía del fisco municipal en el área de mantenimiento, como son: 1) Disponibilidad de la máquina, con máxima eficiencia funcional, alta confiabilidad operativa y elevado grado de seguridad industrial, y 2) Reducción al máximo del desgaste o deterioro de los equipos, preservando el capital invertido en dichos equipos o medios.

Mantenimiento correctivo

El mantenimiento correctivo es aquel en que solo se interviene el equipo, maquina o vehículo después de su fallo. Este tipo de mantenimiento, aplicado en muchas situaciones, tiene como principal ventaja la reducción de los costos de inspecciones y reparaciones. Es evidente que sólo se aplicará en aquellas situaciones en que los elementos sean de bajo costo y baja criticidad de funcionamiento del equipo.

Este mantenimiento por tanto resulta ideal en casos en que la restitución o reparación no afecte en gran medida los trabajos y servicios que prestan a la entidad o cuando la adquisición de un equipo nuevo resulte más oneroso y menos rentable que una práctica correctiva. El mantenimiento correctivo, sin embargo, no debe estar exento de tareas rutinarias de engrase, lubricación y/o sustitución de componentes que permitan alargar la vida útil del equipo, a menos que se trate de una instalación o componente en las fases finales de su vida útil. Esta actividad basa su acción en la corrección de daños o fallas luego de que éstos se han producido y se fundamenta en la improvisación y representa el más alto costo para la Entidad. En términos generales, se denomina mantenimiento correctivo, aquel que corrige los defectos observados en los equipos o máquinas, es la forma más básica de mantenimiento y consiste en localizar averías o defectos y corregirlos o repararlos, se realiza luego que ocurra una falla o avería en el equipo que por su naturaleza no pueden planificarse en el tiempo, representa costos por reparación y repuestos no presupuestadas, pues puede implicar el cambio de algunas piezas del equipo en caso de ser necesario.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS EXIGIDAS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO:

ITEM No. 2.1	**MANTENIMIENTO PREVENTIVO**
1. UNIDAD DE MEDIDA.	**UNIDAD**
2. DESCRIPCIÓN. Esta actividad consiste en el mantenimiento preventivo presentados en la maquina bulldozer Caterpillar D6K2 XL, logrando reestablecer las condiciones optimas	
3. ACTIVIDADES PREVIAS A CONSIDERAR PARA LA EJECUCIÓN DEL ÍTEM. • La inspección y revisión regular de los componentes críticos del equipo	
4. PROCEDIMIENTO DE EJECUCION. 1. Inspección visual detallada: Revisar el equipo en busca de signos de desgaste o daño. 2. Reemplazar elementos e insumos necesarios para realizar el mantenimiento 3. Pruebas de funcionamiento: Realizar pruebas de funcionamiento para verificar el rendimiento del equipo.	
5. ENSAYOS A REALIZAR. Inspección	
6. TOLERANCIAS PARA ACEPTACION.	
7. MATERIALES. • INSUMOS Y REPUESTOS MENORES	
8. EQUIPOS Y HERRAMIENTAS.	

• HERRAMIENTAS MANUALES ESPECIALIZADAS	
9. DESPERDICIOS. Incluidos Si [X] No [ ]	**10. MANO DE OBRA.** Incluida Si [X] No [ ]
11. REFERENCIAS Y OTRAS NORMAS O ESPECIFICACIONES.	
12. MEDIDA Y FORMA DE PAGO. Se medirá y pagará por UNIDAD de mantenimiento completado, debidamente ejecutada la actividad y recibida a satisfacción por el supervisor.	
13. NO CONFORMIDAD. En caso de no conformidad con estas especificaciones, durante su ejecución ó a su terminación, las actividades se considerarán como mal ejecutadas. En este evento, el Constratista deberá reconstruirlas a su costo y sin que implique modificaciones y/o adiciones en el plazo y en el valor del contrato.	

Las especificaciones técnicas detalladas del servicio se encuentran estipuladas en el DOCUMENTO TECNICO anexo al estudio previo.

CADENA DE VALOR DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

La cadena productiva de autopartes-automotor en Colombia comprende la actividad de ensamble de vehículos automotores, y la fabricación de partes y piezas de vehículos utilizadas en el ensamble como repuestos. Además utiliza insumos producidos de otras cadenas productivas como las de metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho) y textiles.

En la producción de autopartes hay un mayor número de empresas dedicadas a la fabricación de partes de los vehículos para proveer a las ensambladoras o para abastecer el mercado de repuestos. Las empresas de autopartes han logrado reconocimiento importante por la calidad de sus productos, la incorporación de innovaciones y la presencia en mercados internacionales.

En este segmento también hay una importante presencia de pequeñas y medianas empresas.

Esta cadena no responde a una línea de transformación de materias primas; la actividad de ensamble de vehículos incluye operaciones de armada, montaje y pintura. El material desarmado para el ensamble -CKD2- es el principal insumo de la industria automotriz ya que representa cerca de 60% de los costos de producción de un vehículo y se importa de las casas matrices o filiales de las compañías.

En la construcción de un automotor, intervienen cerca de 60 materiales diferentes que varían desde el acero al aglomerado vegetal y desde el níquel hasta el nailon. La grafica 1 describe los productos de la cadena agrupándolos por afinidad productiva bajo la denominación de eslabón, como se puede apreciar en la gráfica, los eslabones confluyen hacia la línea de ensamble donde se monta cada una de las partes del vehículo. En esta combinación de productos se destaca la producción nacional de los productos del eslabón dirección, frenos y suspensión, e instalaciones y equipo eléctrico, la operación de ensamble primario comprende el montaje de todas las piezas que componen el motor del vehiculó, así como de la carrocería y las ruedas, las unidades de CKD de la cadena corresponden a tecnologías importadas, no desarrolladas en el país.

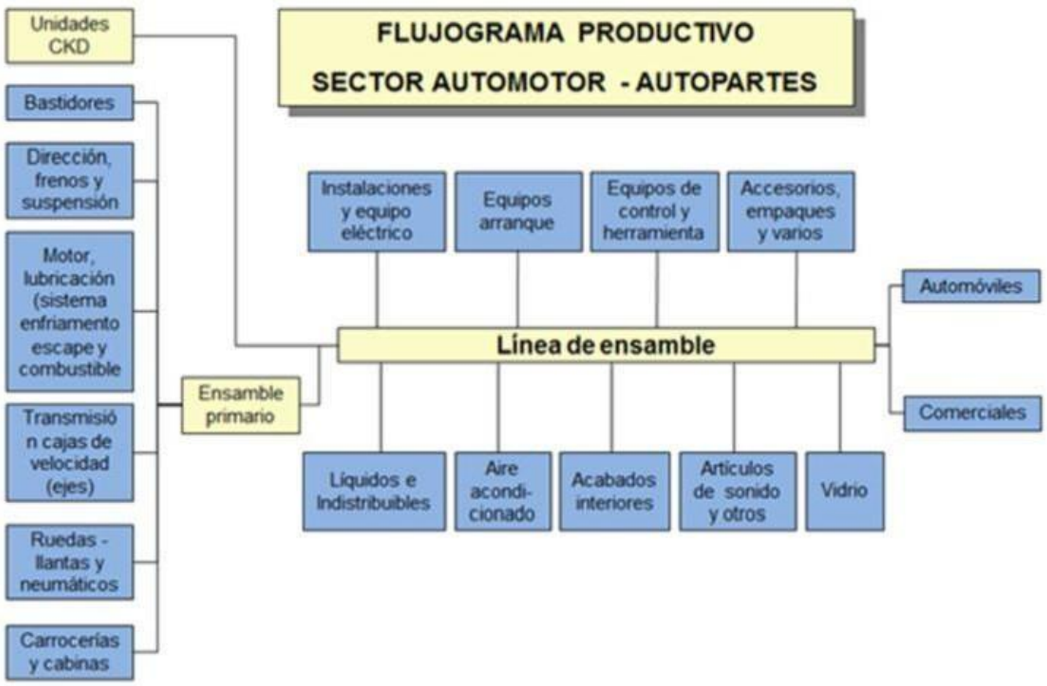
SECTOR AUTOMOTRIZ

Es reconocido a nivel mundial como sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la

actividad industrial. Sus altos aportes a la innovación y a la transferencia de tecnología lo constituyen en uno de los sectores lideres y una de las locomotoras para el de desarrollo de Colombia**.**

Entre enero y abril de 2022, las ventas de automóviles han aumentado un 2,7% respecto al mismo periodo del 2021, siendo este último un año de comportamiento extraordinario.





En Colombia operan de manera activa las siguientes ensambladoras de vehículos:

1. Compañía Colombiana Automotriz (marca Mazda)
2. General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)
3. SOFASA (marca Renault)
4. Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)
5. Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
6. Compañía de Auto ensamble Nissan (marca Nissan)
7. Navistrans S.A: Agrale
8. Daimler

Las cuatro primeras empresas concentran el 99% de la producción, en términos de unidades.

SECTOR AUTOPARTES

CARACTERIZACION DEL SECTOR

Colombia sigue acelerando su ritmo de ventas de autopartes en el exterior. Con las 204 compañías nacionales que ejercen esta actividad se exportaron 136 millones de dólares a 55 destinos, entre enero y abril de 2022. Esto representó un crecimiento del 16,5 % frente al mismo lapso de 2021, principalmente por mayores compras de Estados Unidos, Ecuador, México y Perú. Sobresale también que las exportaciones de autopartes en 2019 fueron de 328 millones de dólares, antes de la pandemia generada por el covid-19, mientras que en 2021 alcanzaron 356,8 millones de dólares.

De acuerdo con la firma TradeMap, en 2021 las importaciones mundiales de autopartes llegaron a los 828.510 millones de dólares y representó un crecimiento de 18 % con respecto a 2020, cuando llegó a 643.924 millones de dólares. y recuperó la tendencia creciente luego de dos años (2019 y 2020) de caída. Los principales países importadores en 2021 fueron Estados Unidos (150.556 millones de dólares), Alemania (78.935 millones de dólares), México (48.584 millones de dólares), China (42.177 millones de dólares) y Francia (31.863 millones de dólares). Vale destacar que la producción de carros nuevos perdió bastante ritmo en pandemia y los usados se valorizaron.

Lo anterior ha beneficiado a Colombia como proveedor al ser especialista en reposición de autopartes. De acuerdo con Flavia Santoro Trujillo, presidenta de ProColombia, el país le

ha sacado provecho a sus fortalezas, entre ellas “la mano de obra calificada y especializada en procesos industriales, una oferta con productos socialmente responsables y amigables con el medio ambiente, y tiempos de entrega adecuados para abastecer la demanda internacional, hacen del país un socio comercial ideal”.

El país cuenta con una extensa red de empresas relacionadas con la actividad autopartista. Hay cerca de 600 empresas en la actividad de fabricación de autopartes y accesorios para vehículos; más de 4.800 empresas en la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos y motos, y aproximadamente 6.400 en la actividad de comercio de autopartes y accesorios para vehículos. Asimismo, las empresas cumplen con estándares internacionales como ISO 9001 IATF 16994, ISO 14001, OHSAS 18001, AS 9100D.

Vitrina comercial

Para seguir impulsando el posicionamiento de las autopartes colombianas, ProColombia acompañó una misión de ocho empresas nacionales que participó en la feria Automotive Meetings del 21 al 23 de junio en Querétaro, México, una vitrina comercial especializada en el sector automotriz con un formato de *matchmaking* enfocado en la cadena de suministro. En las anteriores versiones, la feria contó con la participación de marcas líderes fabricantes de vehículos pesados, buses, camiones, vehículos ligeros, vehículos especiales, entre otros.

El listado de empresas nacionales que participó en la feria estuvo compuesto por Fasecol (Risaralda), que desarrolla arneses eléctricos; Met Group (Risaralda), que elabora sillas para vehículos y ruteros para sistemas de transporte; Transtec (Cundinamarca), que fabrica fallebas para bus, tomacorrientes y ventiladores; Mowin Techlologies (Risaralda), con ruteros electrónicos para la industria automotriz; Riduco (Caldas), con piezas plásticas para la industria automotriz (parachoques, panel frontal y manijas); TNK (Cundinamarca), con terminales y axiales para dirección y suspensión; Tractec (Boyacá), con suspensiones para remolques y semirremolques, y Multipartes (Valle del Cauca), con espejos retrovisores externos e internos, luces direccionales, entre otras autopartes.

Esta feria permitió a las empresas colombianas conocer las tendencias del mercado, hacer acercamientos con potenciales clientes del sector e identificar oportunidades para sus respectivos productos, lo cual servirá para que el país se siga posicionando como uno de los grandes jugadores de autopartes en el continente”, manifestó Santoro.

ESTUDIO DE LA OFERTA

GENERALIDADES DE LA OFERTA

El suministro de bienes a requeridos para satisfacer la necesidad planteada, tiene una gran cantidad de proveedores no solamente a nivel regional sino de orden nacional, lo que permite la participación de muchas empresas que compiten por precios, lo que es beneficioso para la entidad, porque al existir competencia los costos de adquisición se reducen y se pueden adquirir más elementos, lo que nos permitirá una mayor cobertura en la necesidad real para la entidad.

Dentro del sector comercial en la economía colombiana, encontramos varias empresas La entidad no restringe ninguna participación de agentes presentes en el canal de distribución, pero si enfoco el estudio del sector y sondeo de proveedores, sin que ello sea excluyente de nuevos oferentes, siempre que logren cumplir con el objetivo de la contratación y especialmente el cumplimiento de los requisitos técnicos.

que se dedican a explotar dicha actividad y que por tanto pueden generar una amplia competencia y oferta en el mercado para el suministro de estos elementos.

SONDEO DE MERCADO:

Se obtuvieron cotizaciones de posibles oferentes que cotizaron los ítems, descritos en la necesidad, con las cuales se pudo determinar los precios promedio unitarios de las cotizaciones, concluyendo el valor base unitario para establecer el presupuesto oficial asignado.

Para establecer el valor del contrato, además del valor promedio obtenido de las cotizaciones solicitadas por la entidad, se tuvo en cuenta otras variables o gastos en que debe incurrir el contratista para la celebración y ejecución del contrato, las cuales son adicionales a las que normalmente se generan en una negociación entre particulares, tales como impuestos, tasas y contribuciones que genera un contrato de compraventa.

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE MERCADO

Calculado el promedio de las cotizaciones, más los costos indirectos en que debe incurrir el contratista para la celebración y ejecución del contrato, el presupuesto oficial, se estima en la suma de **DIECIOCHO MILLONES DE PESOS ($18.000.000),** valor que incluirá todos los gastos directos e indirectos, gravámenes, tributos y demás costos en que incurra EL CONTRATISTA por causa u ocasión de la ejecución del contrato incluido el IVA.

VARIABLES UTILIZADAS PARA CALCULAR EL PRESUPUESTO DE LA CONTRATACIÓN Y LOS RUBROS QUE LO COMPONEN.

Las variables utilizadas por el Municipio de La Paz – Cesar, para calcular el presupuesto de la contratación, de su monto y de sus posibles costos asociados fueron:

- La Proyección de los Elementos y Partes que se requieren para el mantenimiento preventivo y correctivo de la máquina.
- La Mano de Obra
- Los gastos en que deberá incurrir el contratista para el cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato. (impuestos, garantías etc.)
- La utilidad razonable del contratista

ANÁLISIS DE LA OFERTA:

De acuerdo con la información verificada en el portal Único de Contratación, muchas entidades del Estado han realizado inversiones para la adquisición de elementos y equipos similares.

¿QUIEN VENDE?

En Colombia existen muchas empresas dedicadas al servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de maquinaria pesada y al suministro de elemento, partes y autopartes, por lo tanto, existe la posibilidad de obtener varias ofertas para la satisfacción de la necesidad que hoy presenta el Municipio de La Paz con el BULDOZER de su propiedad.

ANÁLISIS DE RIESGO.

Análisis del Riesgo	Aplica (x)	Forma de Mitigarlo
Retraso en el cumplimiento de las especificaciones técnicas	x	Las partes contractuales procederán a elaborar un plan de mejoramiento que permita ajustar el cumplimiento de las especificaciones a los tiempos requeridos
Incumplimiento de las obligaciones contractuales.	x	Se aplicaran multas sucesivas equivalentes al 10% del valor mensual del contrato.
Defisiente Calidad del Servicio	x	Se aplicaran multas sucesivas equivalentes al 10% del valor mensual del contrato

La ocurrencia del riesgo será determinada por el supervisor del contrato de acuerdo a los requerimientos realizados y a la respuesta del contratista a los mismos.

ACUERDOS COMERCIALES

En observancia del numeral 8 del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, a continuación, se muestra la aplicación o no de los Acuerdos Internacionales o Tratados de Libre Comercio de acuerdo a los valores a partir de los cuales se aplican, así:

El Municipio, está obligado por los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea; y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN. Salvo por algunas excepciones, todas las Entidades Estatales descentralizadas del nivel municipal (incluidas las entidades descentralizadas indirectas)8 y los esquemas asociativos integrados por Entidades Estatales del nivel municipal están obligados por los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala); y, por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN. Las contralorías y personerías del nivel municipal están obligadas por los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala); y, por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN. Las universidades del nivel municipal están obligadas por el Acuerdo Comercial con Chile; y, por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN.

VALORES

El Acuerdo Comercial con Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú) es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de $655’366.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de $16.384’153.000. El Acuerdo Comercial con Chile es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de $643’264.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de $16.081’602.000. El Acuerdo Comercial con Costa Rica es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de $1.162’733.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de $16.389’628.000. El Acuerdo Comercial con los Estados AELC es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de $852’074.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de $21.301’857.000. **El valor para el Acuerdo Comercial con el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala) corresponde al valor de la menor cuantía de la Entidad Estatal**. El Acuerdo Comercial con la Unión Europea es aplicable a los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de $859’752.000; y (ii) para servicios de construcción a partir de $21.493’810.000. **La Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN es aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas, independientemente del valor del Proceso de Contratación**.

EXCEPCIONES

Acuerdo Comercial		*Valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable*	*Excepciones*
Alianza Pacífico	*Chile- Perú*	*Bienes y servicios $655’366.000 Servicios $16.384’153.000 de construcción*	*1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 55, 62*
Chile		*Chile Bienes y servicios $643’264.000 Servicios de construcción $16.081’602.000*	*1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18,19, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 47*
Costa Rica		*Bienes y servicios $1.162’733.000 Servicios $16.389’628.000 de construcción*	*1, 3, 4, 5, 6 ,7, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 57, 59, 62*
Estados AELC		*Bienes y servicios $852’074.000 Servicios $21.301’857.000 de construcción*	*1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37*
Triángulo Norte	*Guatemala*	*Valor de la menor cuantía de la Entidad Estatal*	*1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 21, 50, 51, 52, 53, 60*
	El Salvador		*1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 38, 48, 49, 60*
Unión Europea		*Bienes y servicios $859’752.000 Servicios $21.493’810.000 de construcción*	*1, 4, 5, 6, 7,10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17,19, 23, 28, 29, 32, 34, 35, 37, 57*

En la guía para determinar los Acuerdos Comerciales a los cuales está sujeto un Proceso de Contratación (Versión M-MACPC-12) publicada por Colombia Compra Eficiente, se encuentra El Anexo 1 del manual que contiene las excepciones a la aplicación de los Acuerdos Comerciales para las Entidades Estatales del nivel municipal obligadas. La numeración de tales excepciones corresponde a las identificadas en el Anexo 4 de la referida guía o manual.

Aplicación de los Acuerdos Comerciales para Entidades Estatales del nivel municipal

LISTA DE ACUERDOS COMERCIALES APLICABLES AL PROCESO DE CONTRATACIÓN:

Acuerdo Comercial	Entidad estatal incluida Sí/No	La cuantía del proceso lo somete al capítulo de compras publicas Sí/No	Los bienes y servicios a contratar se encuentran excluidos de la cobertura del capítulo de compras publicas Sí/No	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial Sí/No
Alianza Pacífico (Chile- Perú)	SI	NO	NO	NO
los Estados AELC	SI	NO	NO	NO
Unión (Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia,Eslovenia, Estonia, Francia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia) Europea Austria, Bulgaria, Croacia, España, Finlandia, Grecia,	SI	NO	NO	NO
Triángulo Norte (Guatemala- El Salvador)	SI	SI	NO	SI
Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN	SI	SI	NO	SI

Atendiendo lo dispuesto en el artículo **2.2.1.2.4.1.3** del Decreto 1082 de 2015, se señala que por la cuantía y el objeto de la presente contratación, se observa que dos acuerdos comerciales resultan aplicables al proceso de contratación: la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN y Acuerdo Comercial con el Triángulo Norte (Guatemala- El Salvador) en consecuencia le resultan dos obligaciones que adquiere la entidad así:

A. TRATO NACIONAL

La Entidad Estatal dará a los servicios prestados por proponentes de la CAN y del Triángulo Norte (Guatemala- El Salvador) el mismo trato que da a los servicios colombianos. Así la Entidad Estatal concederá a dichos bienes y servicios el puntaje adicional de que trata la Ley 816 de 2003 y las preferencias en caso de empates de acuerdo con el artículo **2.2.1.1.2.2.9** del Decreto 1082 de 2015. A efectos de lo establecido en el parágrafo 2° del artículo 20 de la Ley 80 de1993 y el parágrafo del artículo 1o de la Ley 816 de 003 modificado por el artículo 51 del Decreto-ley 019 de 2012.

Adicional a lo anterior, La Entidad concede trato nacional a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno nacional haya certificado que los oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado.

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en relación con un Estado en particular. Para constatar que los oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional en un Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública del respectivo Estado para lo cual puede solicitar el apoyo técnico del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y de Colombia Compra Eficiente, dentro de sus competencias legales.
La vigencia de los certificados DE TRATO NACIONAL será de dos años contados a partir de la fecha de su expedición, sin perjuicio de que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o Colombia Compra Eficiente soliciten al Ministerio de Relaciones Exteriores su revisión con ocasión de la expedición de nueva normativa en el Estado sobre el cual se

expide el certificado. Colombia Compra Eficiente puede determinar vía circular la forma como el Ministerio de Relaciones Exteriores debe constatar que los oferentes de bienes y Servicios nacionales gozan de trato nacional y de revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública para la expedición del certificado.

Que una vez realizado el análisis del sector económico para el desarrollo del proceso de contratación se procede a seguir con el proceso de la referencia. Para constancia firma el Funcionario responsable.

ORIGINAL FIRMADO

EDGARDO AROCA MINDIOLA
Secretario de Planeación
Municipio de La Paz - Cesar