1. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO

ENTIDAD QUE CONTRATARA:	**MUNICIPIO DE LA PAZ – CESAR**
MODALIDAD DEL PROCESO	**SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA INVERSA -000 DE 2026**
OBJETO DE LA CONVOCATORIA:	**SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL DE LA PAZ - CESAR**
PRESUPUESTO DE LA CONVOCATORIA:	**TRESCIENTOS NOVENTA MILLONES DE PESOS ($390.000.000)**
PLAZO ESTIMADO DEL CONTRATO A CELEBRAR	**SIETE (7) MESES**

INTRODUCCIÓN:

La función de compras debe estar orientada a satisfacer las necesidades de la entidad estatal y a obtener el mayor valor por el dinero público. En consecuencia por mandato legal se hace necesario realizar un estudio detallado de todos los aspectos importantes que componen el sector en el que encuentra ubicado el objeto a contratar ya que permite ofrecer herramientas que nos ubiquen el contexto, determinando fortalezas, riesgos, oportunidades a la que se expone el objeto del presente proceso de contratación.

El Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector, es decir el mercado relativo al objeto del proceso de contratación, desde la perspectiva Legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo.

Colombia Compra eficiente mediante la Guía para Elaborar Estudios del Sector explica la metodología de investigación que se deben tener en cuenta para realizar el estudio del mercado.

ANEXO DEL ESTUDIO DEL SECTOR

El Municipio de La Paz- Cesar, atendiendo lo establecido por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente, realiza el siguiente análisis con el fin de caracterizar el sector y establecer un marco de referencia uniforme para esclarecer el proceso de contratación que se pretende adelantar.

IMPORTANCIA DEL SECTOR:

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

El sistema de transporte requiere de varios elementos, que interactúan entre sí, para la práctica del transporte y sus beneficios:

La infraestructura, que es la parte física de las condiciones que se requieren para dar aplicación al transporte, es decir se necesitan de vías y carreteras para el transporte terrestre urbano, provincial, regional e internacional, se necesitan aeropuertos y rutas aéreas para el transporte aéreo, asimismo se requieren canales y rutas de navegación para el transporte naviero ya sean estos por mar o por ríos y lagos. Otra parte de la infraestructura son las paradas y los semáforos en cuanto al transporte urbano, en el transporte aéreo son las torres de control y el radar, y en las navales son los puertos y los radares.

El vehículo o móvil, es el instrumento que permite el traslado de personas, cosas u objetos, de un lugar a otro.
El operador de transporte, es la persona encargada de la conducción del vehículo o móvil, en la cual se van a trasladar personas, cosas u objetos.
Las normas y leyes, Es la parte principal del sistema de transportes, es la que dictamina la manera de trasladarse de un lugar a otro, asimismo es la que regula y norma la operación de todos los demandantes y ofertantes del servicio de transporte.

Clasificación:

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso. Por ejemplo, es transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y en transporte privado.

Transporte de pasajeros, transporte de carga: El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para éste se cuentan el tiempo de viaje y el confort.

Transporte urbano, transporte inter-urbano: Esta clasificación es muy importante por las diferencias que implican los dos tipos de viajes. Mientras los viajes urbanos son cortos, muy frecuentes y recurrentes, los viajes interurbanos son largos, menos frecuentes y recurrentes.

Transporte público, transporte privado: Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad.
El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que:

- En transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta
- En transporte privado el usuario puede seleccionar la hora de partida, mientras que en transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios.
- En transporte privado el usuario puede inferir en la rapidez del viaje, mientras que en transporte público el tiempo de viaje está dado por las paradas, los horarios y la velocidad de operación.
- En el transporte público el usuario recibe un servicio a cambio de un pago, conocido técnicamente como tarifa, mientras que en transporte privado, el usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos.

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

Aspectos Generales del Mercado:

De acuerdo con la clasificación, el objeto se ubica en el sector servicio.

El sector Servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes. No compran bienes materiales de forma directa, sino servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de la población.

Incluye subsectores como comercio, transportes, comunicaciones, centro de llamadas, finanzas, turismo, hostelería, ocio, cultura, espectáculos, la administración pública y los denominados servicios públicos, los presta el Estado o la iniciativa privada (sanidad, educación, atención a la dependencia), entre otros.

Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se lo considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: la distribución y el consumo.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL CONTEXTO LOCAL, NACIONAL E INTERNACIONAL:

En el primer trimestre (enero-marzo) de 2025, el ICTIP presentó una variación trimestral de 4,42%, en comparación con el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2024. Los grupos Peajes y uso de terminales (6,74%) y Costos fijos (6,25%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (3,19%), Combustibles (1,93%) e Insumos (0,99%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 1. ICTIP Variación trimestral según grupos de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	**1,93**	**0,56**	1,60	0,45
Insumos	8,78	**0,99**	**0,09**	0,29	0,03
Costos fijos	32,99	**6,25**	**2,15**	6,52	2,29
Peajes y uso de terminales	20,39	**6,74**	**1,41**	12,43	2,46
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	**3,19**	**0,21**	1,79	0,12
Total	**100,00**	**4,42**	**4,42**	**5,35**	**5,35**

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación trimestral del ICTIP (4,42%), se registró en el grupo de Costos fijos, el cual aportó 2,15 puntos porcentuales.

Variación y contribución trimestral por clases de costos2

Por clases de costos, al comparar el primer trimestre (enero-marzo) de 2025 con el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2024, los principales aportes positivos a la variación trimestral fueron: Mano de obra conductores(es) y ayudante(s) (10,88%), Peajes (7,71%), Combustibles (1,93%), Uso de terminales (5,41%) y Seguros (4,65%).

Tabla 2. ICTIP Variación y contribución trimestral según las principales clases de costos
Primer trimestre (enero-marzo) 2025

Clases de Costos	Variación Trimestral (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	10,88	2,20
Peajes	7,71	0,94
Combustibles	1,93	0,56
Uso de terminales	5,41	0,48
Seguros	4,65	0,14
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	7,31	0,10
Servicios de estación	2,78	0,04
Impuestos y revisiones	5,58	0,02
Partes y piezas utilizadas en los frenos	2,77	0,01
Llantas ubicadas en la dirección	0,65	0,01

Fuente: DANE, ICTIP.

Resultados anuales (Primer trimestre 2025 /Primer trimestre 2024)

Variación y contribución anual por grupos de costos3

En el primer trimestre (enero-marzo) de 2025, el ICTIP presentó una variación anual de 7,74% en comparación con el primer trimestre (enero-marzo) de 2024. Los grupos Combustibles (12,08%) y Peajes y uso de terminales (9,24%) registraron variaciones por encima del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Costos fijos (6,28%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (2,84%) e Insumos (0,70%) presentaron variaciones por debajo del promedio nacional.

Tabla 3. ICTIP Variación y contribución anual según grupos de costos
Cuarto trimestre (enero-marzo) 2024 – 2025

Grupo de costos	Peso %	2025 Variación %	2025 Contribución Puntos porcentuales	2024 Variación %	2024 Contribución Puntos porcentuales
Combustibles	31,00	**12,08**	**3,31**	6,10	1,67
Insumos	8,78	**0,70**	**0,07**	0,56	0,06
Costos fijos	32,99	**6,28**	**2,22**	4,46	1,61
Peajes y uso de terminales	20,39	**9,24**	**1,95**	12,19	2,44
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación del vehículo	6,84	**2,84**	**0,19**	5,73	0,38
Total	**100,00**	**7,74**	**7,74**	**6,15**	**6,15**

Fuente: DANE, ICTIP.

El mayor aporte a la variación anual del ICTIP (7,74%) se registró en el grupo de Combustibles, el cual aportó 3,31 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual por clases de costos4

Por clases de costos, al comparar el primer trimestre (enero-marzo) de 2025 con el primer trimestre (enero-marzo) de 2024, los principales aportes positivos a la variación anual fueron: Combustibles (12,08%), Mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (10,90%), Peajes (12,14%), Uso de terminales (5,41%) y Seguros (3,47%).

Tabla 4. ICTIP Variación y contribución anual según principales clases de costos
Cuarto trimestre (octubre-diciembre) 2024

Clases de Costos	Variación Anual (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Combustibles	12,08	3,31
Mano de obra conductor(es) y ayudante(s)	10,90	2,27
Peajes	12,14	1,46
Uso de terminales	5,41	0,49
Seguros	3,47	0,11
Servicios de mantenimiento y reparación del motor, inyección, caja de velocidades, embrague y dirección	6,15	0,09
Servicios de estación	6,29	0,08
Impuestos y revisiones	5,60	0,02
Partes y piezas utilizadas en los frenos	3,69	0,02
Servicios de mantenimiento y reparación de los frenos y eléctricos	4,55	0,02

Fuente: DANE, ICTIP.

Importancia del sector en el contexto Internacional

Hablando en el ámbito internacional, Colombia representa una gran oportunidad para inversionistas del sector de servicios, pues cuenta con grandes ventajas competitivas.

De acuerdo con IMD, Colombia es el primer país de la región con la mejor mano de obra calificada en América Latina.

Más del 30% del PIB nacional proviene de actividades de servicios.
Más de 150 mil graduados anualmente en carreras técnicas y profesionales, relacionadas con áreas administrativas e ingenierías.
Ubicación estratégica: a tres horas de Miami y de Lima; a menos de 5 horas de Ciudad de México; a 5 horas de Santiago de Chile; menos de 6 horas de Nueva York y de São Paulo, y a 6 horas de Buenos Aires.
Por otra parte, las estadísticas de exportaciones e importaciones de servicios se diseñaron bajo el marco del Manual de Estadísticas del Comercio Internacional, obteniendo un sistema detallado, claro y amplio para medir el comercio exterior de servicios.

Los servicios de mantenimiento y reparación disminuyeron 73,7% respecto al mismo periodo del año anterior. Al interior de esta agrupación, los países con mayor participación fueron Estados Unidos (43,8%) y Panamá (22,4%).

A continuación veremos gráficamente el comportamiento del sector transporte en cuanto al movimiento de pasajeros y carga internacional (exportaciones e importaciones), esto con el fin de hacer un análisis de la importancia de este sector para el país. Se puede deducir que en los últimos años el sector a nivel internacional aumentó considerablemente en el transporte de pasajeros. En cuanto al transporte de carga las exportaciones disminuyeron, y las importaciones aumentaron.

TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

Variaciones trimestrales y anuales del SITM2

Para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, en el primer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -0,6% en los vehículos en servicio y de -5,9% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2024.

En cuanto a las comparaciones anuales, para el primer trimestre de 2025, se presentó una variación de -0,1% en los vehículos en servicio y, por su parte, los pasajeros transportados registraron una variación de 1,4%, en relación con el primer trimestre de 2024.

Tabla 1. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados Sistemas Integrados de Transporte Masivo
I Trimestre de 2025[P]

Movimiento de Sistemas Integrados de Transporte Masivo	Variaciones trimestrales I trim 2025 / IV trim 2024		Variaciones anuales I trim 2025 / I trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total SITM, Metro y Cable	**-0,6**	**-5,9**	**-0,1**	**1,4**
Transmetro (Barranquilla)	-8,9	-12,8	-26,3	-2,8
SITM* (Bogotá)	-0,3	-5,4	0,0	2,2
Metrolínea (Bucaramanga)	-28,9	0,3	-54,2	7,0
MIO (Cali)	-3,2	-10,1	3,0	4,8
Transcaribe (Cartagena)	-1,9	-3,2	14,5	-1,5
Cable (Manizales)	1,3	-11,6	0,0	-17,4
SITVA** (Medellín)	-0,5	-6,2	-0,3	-1,3
Megabús (Pereira)	0,4	-7,5	1,5	0,4

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*Sistema Integrado de Transporte Masivo.
**Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Durante el primer trimestre de 2025, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, que presentaron el mayor incremento anual en el parque automotor en servicio, fueron Transcaribe (Cartagena) y el MIO (Cali) con 14,5% y 3,0% respectivamente. Por su parte, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones anuales en el Metrolínea (Bucaramanga) y el MIO (Cali) con 7,0% y 4,8%, respectivamente frente al mismo periodo de 2024.

Variaciones trimestrales y anuales del transporte tradicional

En cuanto a los resultados generales para el sistema de transporte tradicional, en el primer trimestre de 2025, se presentó una variación trimestral de -1,5% en los vehículos en servicio y de
-5,6% en los pasajeros transportados, en comparación con el cuarto trimestre de 2024.

En relación con las variaciones anuales, en el primer trimestre de 2025, los vehículos en servicio presentaron una variación de -0,2% y de -0,4% en los pasajeros transportados, en comparación con el primer trimestre de 2024.

Tabla 2. Variaciones trimestrales y anuales de vehículos en servicio y pasajeros transportados
Sistemas de transporte tradicional
I Trimestre de 2025[P]

Sistema de transporte tradicional	Variaciones trimestrales I trim 2025 / IV trim 2024		Variaciones anuales I trim 2025 / I trim 2024	
	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados	Vehículos en servicio	Pasajeros transportados
Total transporte tradicional	**-1,5**	**-5,6**	**-0,2**	**-0,4**
Buses*	-1,0	-5,0	-0,3	1,9
Busetas	-1,5	-7,5	0,4	-1,3
Microbuses - colectivos	-2,0	-3,6	-1,0	-1,3

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
*En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

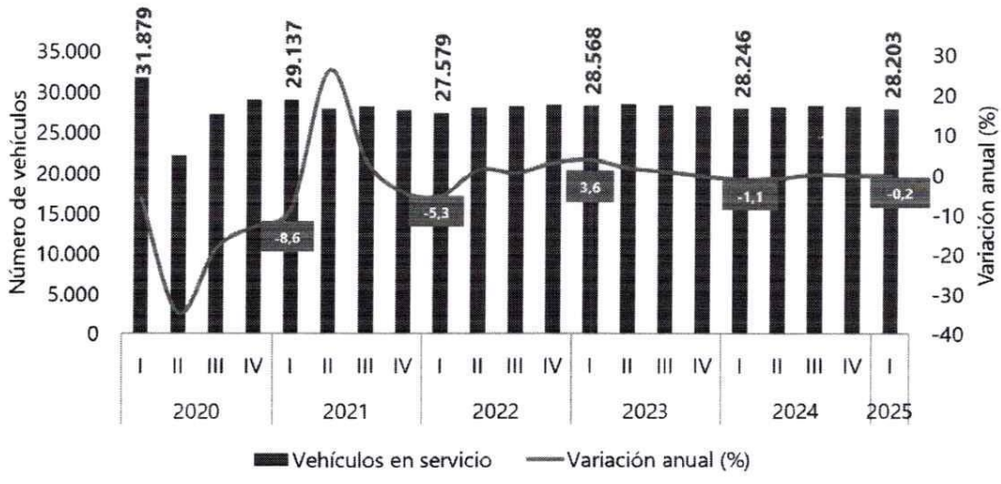
Durante el primer trimestre de 2025, el tipo de vehículo *Busetas* registró la mayor variación anual positiva en el parque automotor en servicio (0,4%) y en el número de pasajeros transportados una variación (-1,3%), comparado con el primer trimestre de 2024.

Evolución general de las principales variables.

Parque automotor en servicio

Durante el primer trimestre de 2025, el parque automotor destinado al transporte urbano de pasajeros en las áreas de cobertura registró un promedio mensual de 28.203 vehículos en servicio y con una variación de -0,2 % en comparación con el mismo periodo de 2024.

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025[P] (I Trimestre)

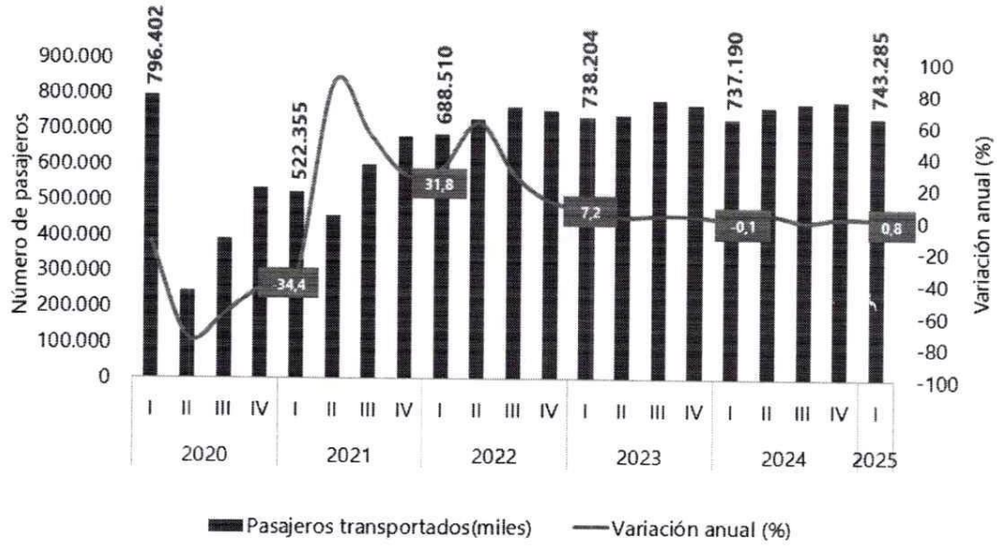


Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Número de pasajeros transportados

Durante el primer trimestre de 2025, el número de pasajeros transportados en las áreas de cobertura alcanzó los 743.285, registrando un aumento del 0,8 % en comparación con el mismo periodo de 2024.

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2020 (I Trimestre) – 2025P (I Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Resultados generales de la operación estadística

En el primer trimestre de 2025, el promedio mensual de vehículos en servicio en el área de cobertura se ubicó en 14.611 vehículos para el sistema tradicional, mientras que los Sistemas
Integrados de Transporte Masivo (SITM)4 prestaron el servicio con un promedio mensual de 13.592 vehículos.

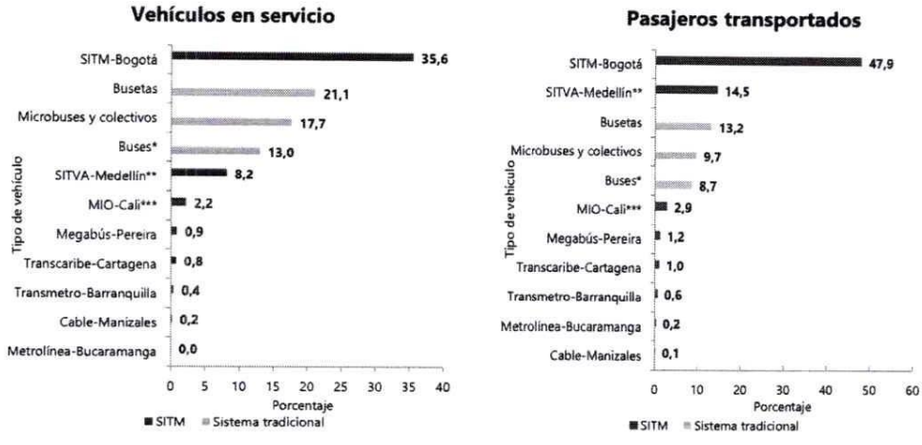
En términos de utilización del servicio, 234,5 millones de pasajeros se movilizaron en el sistema de transporte tradicional y, por su parte, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM movilizaron 508,8 millones de pasajeros. La mayor participación del SITM en el total de pasajeros transportados la registró el área metropolitana de Bogotá con el 47,9% del total de los usuarios,
seguido de Medellín con el 14,5% (Gráfico 4 y Cuadro 1).

Cuadro 1. Resultados de la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros – ETUP
I Trimestre (2019 – 2025[P])

Tipo de sistema de transporte	Variables	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Promedio mensual de vehículos afiliados	39.064	38.356	38.364	35.568	35.961	35.348	34.800
	Promedio mensual de vehículos en servicio	33.971	31.879	29.137	27.579	28.568	28.246	28.203
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	931.404	796.402	522.355	688.510	738.204	737.190	743.285
Tradicional	Promedio mensual de vehículos afiliados	26.099	25.631	24.356	20.322	20.044	19.874	19.586
	Promedio mensual de vehículos en servicio	21.726	20.256	17.068	14.468	14.742	14.644	14.611
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	397.135	335.116	226.272	234.729	241.461	235.495	234.509
Masivo	Promedio mensual de vehículos afiliados	12.965	12.724	14.008	15.246	15.917	15.474	15.214
	Promedio mensual de vehículos en servicio	12.245	11.623	12.069	13.112	13.826	13.602	13.592
	Total trimestre pasajeros transportados (miles)	534.268	461.286	296.082	453.780	496.742	501.695	508.776

Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables se presenta por el sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Gráfico 4. Distribución porcentual del parque automotor en servicio y pasajeros transportados
I Trimestre de 2025[P]



Fuente: DANE, ETUP.
[P] Cifra provisional.
* En el tipo de vehículo buses se incluyen los padrones.
**Incluye SITM, metro, cable y tranvía.
*** Incluye SITM y cable.
Nota: la diferencia en el cálculo de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados.

Aspecto técnico del sector:

El futuro contratista deberá cumplir como mínimo las siguientes especificaciones técnicas:

Para cada vehículo ofrecido debe aportarse la copia de la licencia de Tránsito, seguro obligatorio, revisión técnomecanica (si aplica), tarjeta de operación, póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual, estos documentos deberán estar vigentes.

Aspecto legal

Desde la perspectiva legal: Normatividad que regula la actividad económica

El servicio de transporte se encuentra regulado por la siguiente normatividad:

Ley 769 de 2.002 Código Nacional de Transito.

Ley 688 de 2001 "Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"
Ley 1239 de 2.008, que establece el límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de personas
Ley 1383 de 2.010 que modificó el Código Nacional de Tránsito.
Ley 1503 de 2.011
Ley 336 de 1996
Decreto 175 del 5 de febrero de 2001
Decreto 348 de 2015.
Decreto 1079 de 2015
Decreto 431 de 2017

ANALISIS DE LA DEMANDA

Adquisiciones previas del Municipio. El municipio de La Paz - Cesar, con su política de calidad y su plan de desarrollo, requiere el S**ERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE PARA EL DESPLAZAMIENTO DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL DE LA PAZ CESAR.**

Se puede evidenciar que la Administración municipal ha demandado este tipo de servicios durante los últimos años en una forma eficiente.

Igualmente, en el Portal único de Contratación, se ha evidenciado que otras entidades del estado, han adelantado procesos de selección para la celebración de contratos para la prestación del servicio transporte durante las últimas vigencias.

ANÁLISIS DE LA OFERTA

De acuerdo al análisis de la demanda por parte de la entidad, y de las entidades analizadas, podrían indicarse como posibles oferentes las siguientes personas naturales o jurídicas:

COOPERATIVA DE TRANSPORTE COLECTIVOS DEL CESAR "COOTRANSCOLCER"
COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE DE VALLEDUPAR "COOTRANSNORTE DE VALLEDUPAR"
SOCIEDAD DE TRANSPORTE DEL CARIBE LTDA
ASOCIACION TRANSPORCOL
TRANSPORTES CARVAJAL LTDA
COOPERATIVA TRANSPORTADORA DE COLOMBIA
SOCIEDAD DE TRANSPORTE DEL CARIBE LTDA
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE LA PROVINCIA. COOPROVINCIA
TRANSPORTES INTEGRALES GLOBAL LTDA
TRANSPORTES Y AGREGADOS LTDA
TRANSPORTE RESCAR LTDA

Se debe resaltar que todas estas empresas cuentan con experiencia, capacidad financiera, organizacional y jurídica suficiente; número de vehículos que podrían cumplir con las especificaciones técnicas exigidas por la entidad, por lo cual las sitúan, sin perjuicio de las exigencias de la entidad dentro del proceso de selección, entre los posibles oferentes que eventualmente podrían tener la idoneidad para ejecutar el objeto del contrato.

ANALISIS FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL DEL SECTOR

ANALISIS FINANCIERO

INDICADORES FINANCIEROS:

Los indicadores de capacidad financiera contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 son:

Índice de Liquidez = Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual termina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Índice de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Razón de Cobertura de Intereses = Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL: La capacidad organizacional es la aptitud de un proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. Los indicadores de capacidad organizacional contenidos en el artículo 10 del Decreto 1510 de 2013 son:

Rentabilidad sobre patrimonio: Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Rentabilidad sobre activos: Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

TAMAÑO DE LA MUESTRA

Los Indicadores Financieros aquí establecidos obedecen al análisis de la información financiera consultada en la página de las Cámaras de Comercio, donde se obtuvo la información de los estados financieros de algunas empresas que participan en el sector, con corte financiero del año 2024.

RAZON SOCIAL	ACTIVOS CORRIENTES	ACTIVO TOTAL	PASIVOS CORRIENTES	PASIVO TOTAL	PATRIMONIO	UTILIDAD OPERACIONAL	GASTOS DE INTERESES
PALMIRA SA	$ 2,093,429	$ 28,573,789	$ 3,023,483	$ 19,889,744	$ 8,684,045	$ 2,883,785	$ 908,608
TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LTDA EN REORGANIZACION	$ 1,290,572	$ 1,888,684	$ 678,847	$ 765,565	$ 1,123,299	$ 291,761	$ -
OPERACION Y LOGISTICA SAS EN REORGANIZACION	$ 889,094	$ 2,319,200	$ 1,222,512	$ 1,287,532	$ 1,031,668	$ 96,205	
TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	$ 1,951,754	$ 4,115,363	$ 854,065	$ 854,065	$ 3,261,298	$ 39,240	
TRANSPORTES ORSAL S.A.S EN REORGANIZACION	$ 1,596,853	$ 2,561,228	$ 518,747	$ 1,333,930	$ 1,227,298	$ 105,110	
INVERSIONES BARREAL S EN C S	$ 21,223,468	$ 22,829,273	$ 650,825	$ 2,009,393	$ 20,819,880	$ 11,216,261	$ 29,990
DOLPHIN EXPRESS SA	$ 4,782,837	$ 13,986,332	$ 1,126,021	$ 5,833,098	$ 8,133,234	$ 1,360,906	
SUTAXI SAS	$ 1,786,398	$ 7,299,537	$ 99,834	$ 6,770,881	$ 528,656	$ 1,044	
INTERCARIBE S.A.	$ 1,507,238	$ 22,647,173	$ 545,289	$ 17,364,075	$ 5,283,098	$ 66,958	$ -
SCHUMACHER Y CIA SAS	$ 1,457,423	$ 2,796,474	$ 400,301	$ 1,128,580	$ 1,667,894	$ 118,678	$ 73,212
TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	$ 1,184,330	$ 6,043,207	$ 171,550	$ 329,760	$ 5,713,447	-$ 194,227	
GRUPO EMPRESARIAL FINANCIERO S.A GEMFI S.A	$ 1,384,700	$ 3,418,839	$ 588,591	$ 2,627,467	$ 791,372	$ 285,300	
SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	$ 1,156,139	$ 2,630,837	$ 639,778	$ 1,304,606	$ 1,326,331	$ 360,102	$ 174,870
FREGO Y CIA S.A.S	$ 3,041,414	$ 3,774,507	$ 196,096	$ 196,096	$ 3,578,411	$ 479,320	
PARRA ARTEAGA SAS	$ 446,809	$ 8,420,700	$ 1,707,038	$ 6,762,216	$ 1,658,484	$ 388,017	$ 247,099
MI POLIZA SAS	$ 631,832	$ 1,112,974	$ 30,633	$ 862,781	$ 250,193	$ 4,371	$ 3,292
REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	$ 1,153,931	$ 7,273,697	$ 1,109,139	$ 7,031,197	$ 242,500	$ 31,254	
INVERCENTRO COLOMBIA SAS	$ 2,274,486	$ 6,207,521	$ 3,186,707	$ 4,779,542	$ 1,427,979	$ 56,547	
TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	$ 1,131,324	$ 1,202,817	$ 589,095	$ 2,642,941	-$ 1,440,124	$ 310,202	$ 196,085
ASHER SAS	$ 3,505,761	$ 5,084,911	$ 165,799	$ 2,750,400	$ 2,334,511	$ 199,474	$ 158,523
TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN S.A.S. BIC	$ 2,148,392	$ 4,411,909	$ 604,736	$ 1,187,717	$ 3,224,192	$ 851,652	$ -
INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	$ 1,561,675	$ 5,665,215	$ 1,056,357	$ 1,309,545	$ 4,355,670	-$ 102,732	$ 68,084
TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	$ 20,926	$ 8,660,647	$ 305,933	$ 2,804,393	$ 3,856,254	-$ 13,116	
TRANSPORTES EL MINERO SAS	$ 640,022	$ 939,728	$ 307,574	$ 307,574	$ 632,154	$ 206,456	$ 7,776
TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	$ 6,398,525	$ 11,694,434	$ 1,182,418	$ 3,843,429	$ 7,851,005	$ 1,127,001	
COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	$ 7,714,981	$ 35,502,338	$ 300,003	$ 3,176,939	$ 32,325,399	$ 4,027,730	$ 5,907
INVERSIONES VALYRIA S.A.S.	$ 702,143	$ 4,607,976	$ 414,581	$ 3,807,876	$ 1,000,100	$ 599,211	$ 22,426
MAXI TAXI S.A.S.	$ 1,623,151	$ 2,899,295	$ 453,320	$ 584,120	$ 2,315,175	$ 74,262	$ 1,031
JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	$ 98	$ 13,940,852	$ 40,408	$ 9,151,522	$ 4,789,330	$ 504,328	
CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	$ 47,046	$ 11,209,519	$ 1,797,759	$ 8,838,535	$ 2,370,984	$ 267,932	$ 153,334
inversiones chejar sas	$ 276	$ 13,491,680	$ 34,318	$ 119,568	$ 13,372,112	-$ 83,670	$ -
Mi aguila transportes SAS	$ 1,216,258	$ 14,330,978	$ 574,650	$ 5,924,173	$ 8,406,805	-$ 2,210,148	
TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	$ 151,210	$ 654,092	$ 280,867	$ 375,940	$ 278,152	$ 6,188	
GREEN BUS SAS	$ 2,482,975	$ 137,935,228	$ 142,874	$ 143,747,299	-$ 5,812,071	$ 12,276,922	$ 18,344,918
EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	$ 555,900	$ 1,833,114	$ 169,694	$ 1,018,978	$ 814,136	$ 158,806	$ 49,679

Fuente: Elaboración propia. Información de Cámaras de Comercio

A continuación, presentamos los índices financieros de algunas compañías del sector.

CORTE FINANCIERO 31 DE DICIEMBRE DE 2024					
EMPRESAS	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON COBERTURA DE INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
	ACTIVO CTE/ PASIVO CTE	PASIVO TOTAL/ ACTIVO TOTAL	UTILIDAD OPERACIONAL/ GASTOS DE INTERES	UTILIDAD OPERACIONAL/ PATRIMONIO	UTILIDAD OPERACIONAL/ ACTIVO TOTAL
PALMIRA SA	0.69	0.70	3.17	0.33	0.10
TRANSPORTES ESPECIALES TOURS DEL VALLE LTDA EN REORGANIZACION	1.90	0.41	INDETERMINADO	0.26	0.15
OPERACION Y LOGISTICA SAS EN REORGANIZACION	0.73	0.56	INDETERMINADO	0.09	0.04
TRANSPORTES TRANSBORDAR S.A.S..	2.29	0.21	INDETERMINADO	0.01	0.01
TRANSPORTES ORSAL S.A.S EN REORGANIZACION	3.08	0.52	INDETERMINADO	0.09	0.04
INVERSIONES BARREAL S EN C S	32.61	0.09	374.00	0.54	0.49
DOLPHIN EXPRESS SA	4.25	0.42	INDETERMINADO	0.17	0.10
SUTAXI SAS	17.89	0.93	INDETERMINADO	0.00	0.00
INTERCARIBE S.A.	2.76	0.77	INDETERMINADO	0.01	0.00
SCHUMACHER Y CIA SAS	3.64	0.40	1.62	0.07	0.04
TRANSPORTES ACEVEDO LTDA	6.90	0.05	INDETERMINADO	-0.03	-0.03
GRUPO EMPRESARIAL FINANCIERO S.A GEMFI S.A	2.35	0.77	INDETERMINADO	0.36	0.08
SOCIEDAD ALIANZA DE TRANSPORTES SAS	1.81	0.50	2.06	0.27	0.14
FREGO Y CIA S.A.S	15.51	0.05	INDETERMINADO	0.13	0.13
PARRA ARTEAGA SAS	0.26	0.80	1.57	0.23	0.05
MI POLIZA SAS	20.63	0.78	1.33	0.02	0.00
REPRESENTACIONES TURISTICAS RENTATUREX S.A.	1.04	0.97	INDETERMINADO	0.13	0.00
INVERCENTRO COLOMBIA SAS	0.71	0.77	INDETERMINADO	0.04	0.01
TRANSPERSONAL DEL CARIBE SAS	1.92	2.20	1.58	-0.22	0.26
ASHER SAS	18.87	0.54	1.26	0.09	0.04
TRANSPORTES ESPECIALES GOLDEN S.A.S. BIC	3.55	0.27	INDETERMINADO	0.26	0.19
INVERSIONES KRAMEDDINE CHAUCHAR S.A.S	1.48	0.23	-1.51	-0.02	-0.02
TICKET TRANSPORTE ZONAL INTEGRADOS S A S	0.07	0.42	INDETERMINADO	0.00	0.00
TRANSPORTES EL MINERO SAS	2.08	0.33	26.55	0.33	0.22
TRANSPORTES CSC SAS EN REEORGANIZACION	5.50	0.33	INDETERMINADO	0.14	0.10
COMPAÑIA DE INVERSIONES COLOMBIA SAS	25.72	0.09	681.86	0.12	0.11
INVERSIONES VALYRIA S.A.S.	1.69	0.78	26.72	0.60	0.13
MAXI TAXI S.A.S.	3.58	0.20	72.03	0.03	0.03
JAVIER MAURICIO NIÑO CARRILLO SAS	0.00	0.66	INDETERMINADO	0.11	0.04
CENTRO DE INVERSIONES TOLIMA SAS	0.03	0.79	1.75	0.11	0.02
inversiones chejar sas	0.01	0.01	INDETERMINADO	-0.01	-0.01
Mi aguila transportes SAS	2.12	0.41	INDETERMINADO	-0.26	-0.15
TRANSPORTES ESPECIALES FRANCO	0.58	0.57	INDETERMINADO	0.02	0.01
GREEN BUS SAS	17.38	1.04	0.67	-2.11	0.09
EXPRESO GAVIOTA AZUL SAS BIC	3.28	0.56	3.20	0.20	0.09
SUMATORIA	206.91	19.10	1197.85	2.11	2.50
MEDIA ARTIMETICA	5.91	0.55	74.87	0.06	0.07
MEDIA MEDIANA	**2.29**	**0.52**	**1.90**	**0.09**	**0.04**
MEDIA TRUNCADA	5.28	0.51	74.87	0.11	0.07
DESVIACION ESTANDAR	8.31	0.40	186.51	0.42	0.11

Fuente: Elaboración propia. Información de Cámaras de Comercio.

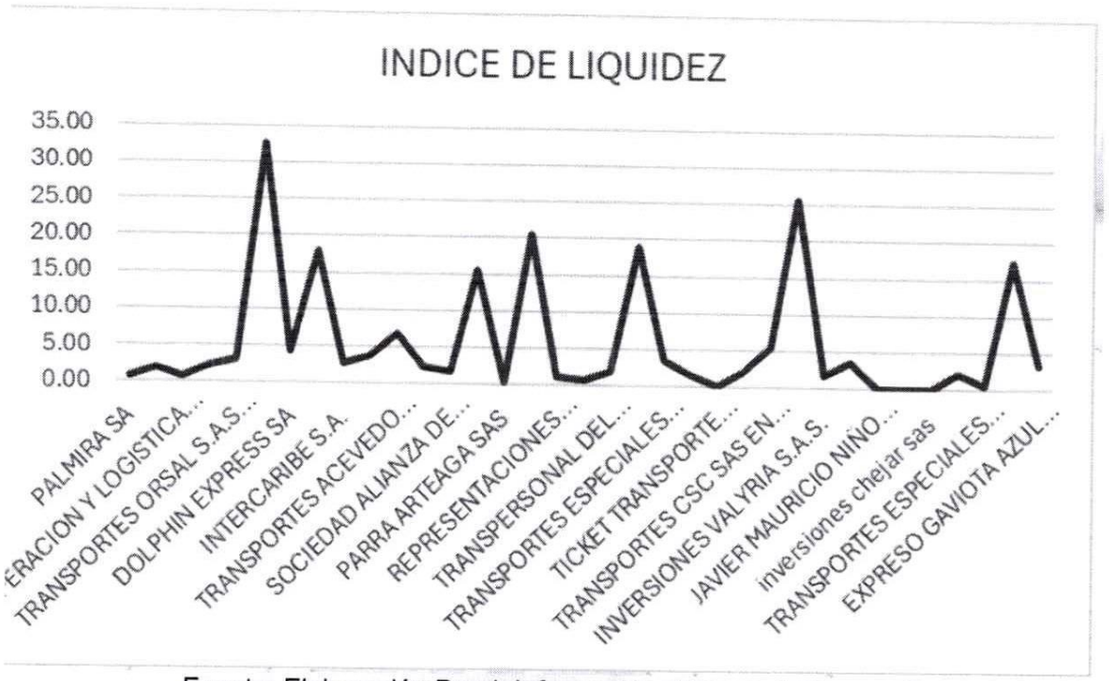
El resultado del Estudio del Sector de cada una de las empresas analizadas se tuvo en cuenta para plasmar la fijación de dichos indicadores en la que las métricas estadísticas utilizadas en el proceso fueron: media aritmética, media mediana, media truncada y desviación estándar. No obstante, en aras de incentivar aún más la participación en la futura convocatoria, los indicadores que serán utilizados en el presente estudio serán los arrojados mediante la fórmula MEDIA MEDIANA con la finalidad de permitir un mayor número de ofertas.

No obstante, en aras de incentivar aún más la participación en la futura convocatoria, los indicadores arrojados en el presente estudio se flexibilizarán con la finalidad de permitir un mayor número de ofertas.

CAPACIDAD FINANCIERA

Índice de Liquidez
Activo Corriente / Pasivo Corriente, el cual determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo.

Análisis del Resultado: Teniendo en cuenta el promedio obtenido en la muestra presentada anteriormente; como también los Requisitos Habilitantes Financieros de otros procesos de contratación similares encontrados en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP), el Índice de Liquidez para el presente proceso será Mayor o Igual a 2,29

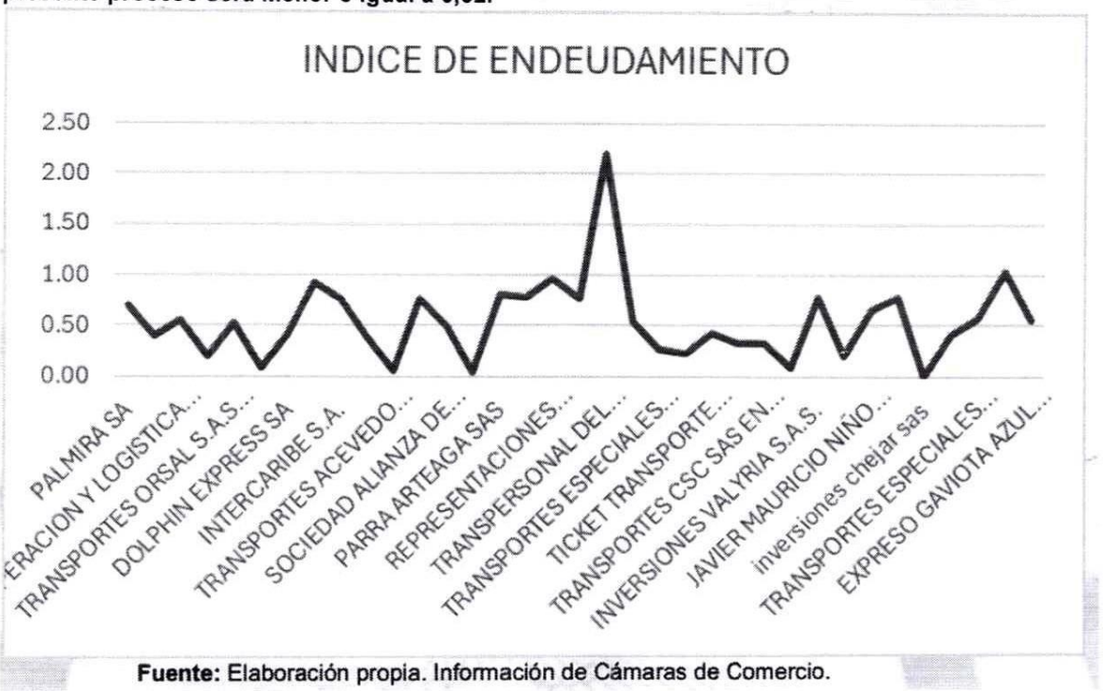


Fuente: Elaboración Propi. Información Cámara de Comercio

Índice de Endeudamiento

Pasivo Total / Activo Total, el cual determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos.

Análisis del Resultado: Teniendo en cuenta el promedio obtenido en la muestra presentada anteriormente; como también los Requisitos Habilitantes Financieros de otros procesos de contratación similares encontrados en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP), **el Índice de Endeudamiento para el presente proceso será Menor o Igual a 0,52.**



Fuente: Elaboración propia. Información de Cámaras de Comercio.

Razón de Cobertura de Intereses
Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Análisis del Resultado: Teniendo en cuenta el promedio obtenido en la muestra presentada anteriormente; como también los Requisitos Habilitantes Financieros de otros procesos de contratación similares encontrados en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP), **La Razón de Cobertura de intereses para el presente proceso será Mayor o Igual a 1,90 o Indeterminado.**



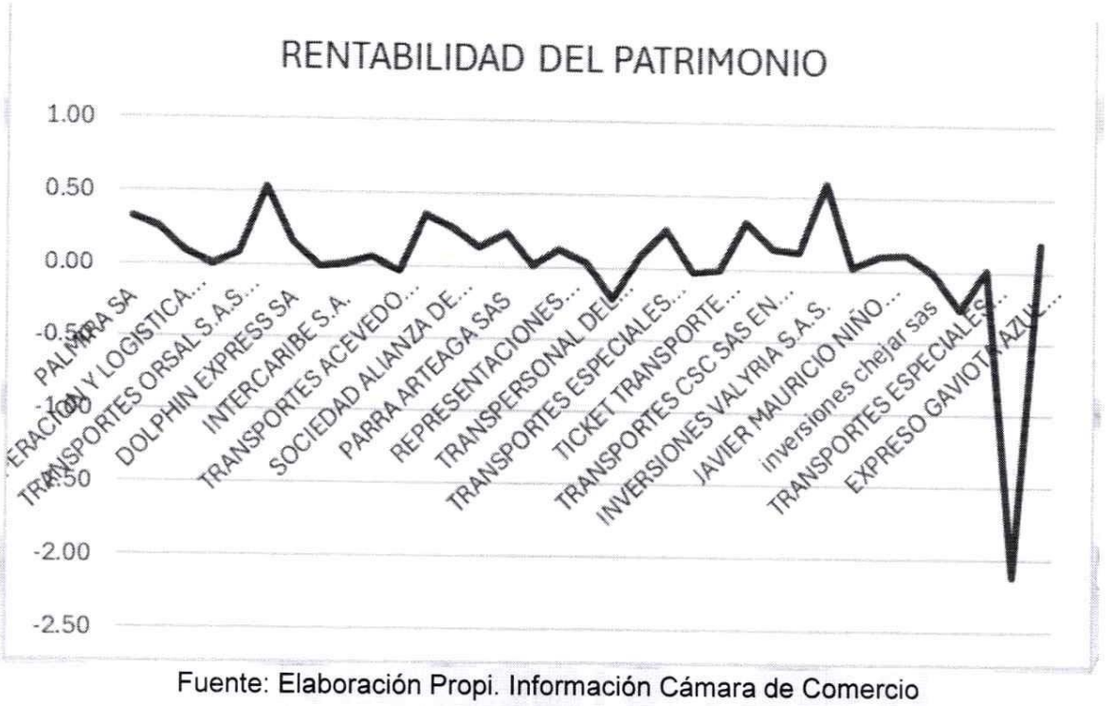
Fuente: Elaboración Propi. Información Cámara de Comercio

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Rentabilidad del Patrimonio

Utilidad Operacional / Patrimonio, el cual determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y mejor la capacidad organizacional del proponente.

Análisis del Resultado: Teniendo en cuenta el promedio obtenido en la muestra presentada anteriormente; como también los Requisitos Habilitantes Financieros de otros procesos de contratación similares encontrados en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP), **La Rentabilidad del Patrimonio para el presente proceso será Mayor o Igual a 0,09.**



Fuente: Elaboración Propi. Información Cámara de Comercio

Rentabilidad del Activo

Utilidad Operacional / Activo Total, el cual determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio.

Análisis del Resultado: Teniendo en cuenta el promedio obtenido en la muestra presentada anteriormente; como también los Requisitos Habilitantes Financieros de otros procesos de contratación similares encontrados en la página de Colombia Compra Eficiente (SECOP), **La Rentabilidad del Activo para el presente proceso será Mayor o Igual a 0,04.**



Fuente: Elaboración Propi. Información Cámara de Comercio

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS SOLICITADOS EN EL PROCESO DE SELECCIÓN

El Municipio de La paz, en Departamento del Cesar, requiere verificar la capacidad financiera de quienes aspiren a presentar oferta, y en ese sentido, tomando como referencia los estudios adelantados por Superintendencia de Sociedades, tal como se indicó a detalle, a continuación, se presentan los requisitos habilitantes.

REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS	
Capacidad Financiera	Liquidez ≥ 2,29
	Endeudamiento ≤ 0,52
	Razón cobertura de intereses ≥ 1,90 o Indeterminado
Capacidad Organizacional	Rentabilidad del Patrimonio ≥ 0,09
	Rentabilidad del Activo ≥ 0,04

PPERSPECTIVA ORGANIZACIONAL

De acuerdo con el resultado arrojado en el análisis de la perspectiva organizacional para que el desarrollo de los objetos contractuales que tienen relación con TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL se den en las mejores condiciones posibles, atendiendo las características que lo componen como el presupuesto, el plazo y el lugar de ejecución y la calidad del servicio a prestar, el MUNICIPIO DE LA PAZ (CESAR), considera que la empresa que llegara a resultar seleccionada como contratista deberá contar con la infraestructura que le permita garantizar el servicio con las características que componen las necesidades del Municipio.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, en primer lugar EL MUNICIPIO, requiere contar con la participación de empresas que en el desarrollo de su objeto social logren aplicar e implementar las mejores prácticas empresariales socialmente responsables, con las que aporte al crecimiento humano sostenible y al valor ambiental, social, esto a través del respeto de los derechos humanos. EL MUNICIPIO requiere contar con un contratista que posea la más completa estructura organizacional posible, para así garantizar la plena satisfacción de las necesidades. Por lo anterior, EL MUNICIPIO determinó de la muestra de proponentes la información de la capacidad organizacional extraída del certificado de registro único de proponentes, respecto de las actividades del sector TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL.

ANALISIS DE LOS PRECIOS DEL MERCADO INCLUIDO LOS ACUERDOS MARCOS DE PRECIO

A efectos de determinar el presupuesto oficial y la posible modalidad de selección para la adquisición del servicio de transporte terrestre especial para los funcionarios de la alcaldía Municipal, se realizó la revisión de los proveedores del servicio en el acuerdo marco de precio en la zona, utilizando el correspondiente simulador que ofrece la tienda virtual, obteniendo loes siguientes resultados.

ESTUDIO DE COTIZACIONES DE MERCADO REALIZADOS DIRECTAMENTE CON PROVEEDORES

PRESUPUESTO OFICIAL

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	TIEMPO	VALOR	VALOR PARCIAL
1	COMPONENTE 13 TRANSPORTE TERRESTRE PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS ACCIONES EN SALUD PUBLICA DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO Y PROTECCION SOCIAL	MES	2	5,5	$10.000.000	$110.000.000
2	COMPONENTE 6: TRANSPORTE DEL PERSONAL PARA LA ATENCION INTEGRAL POR PARTE DE LA COMISARIA DE FAMILIA, A LA POBLACION VULNERABLE DENTRO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ- CESAR	MES	1	7	$10.000.000	$70.000.000
3	SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE ESPECIAL PARA LE DESPACHO DEL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE LA PAZ - CESAR VIGENCIA 2026	MES	1	7	$10.000.000	$70.000.000
4	COMPONENTE 10: TRANSPORTE DEL PERSONAL PARA LA ATENCION INTEGRAL A LAS VICTIMAS DEL CONFLICTO INTERNO DENTRO DEL MUNICIPIO DE AL PAZ- CESAR	MES	1	7	$10.000.000	$70.000.000
5	COMPONENTE 7: SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DESTINADO EXCLUSIVAMENTE AL APOYO DE LAS ACTIVIDADES DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA CIUDADANA Y MANTENIMIENTO DEL ORDEN PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ – CESAR, EN COORDINACIÓN CON LA FUERZA PÚBLICA	MES	1	7	$10.000.000	$70.000.000

VALOR TOTAL	**$390.000.000**

ANALISIS DE RIESGOS Y LA FORMA DE MITIGARLO.

De conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con el numeral 6 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, durante la etapa de publicación de los estudios previos, proyecto de pliegos y pliego de condiciones definitivo, los interesados se pronunciaran sobre la estimación, tipificación, asignación de riesgos previsibles realizada por la Entidad, el impacto de los mismo con el fin de ser revisados por la misma y establecer su distribución definitiva constituida.

Se precisa que salvo las situaciones específicamente mencionados en el presente numeral y como principio general, el contratista como experto y especialista en la actividad a ejecutar asumirá los costos económicos de todos aquellos sucesos previsibles y de normal ocurrencia para las actividades que son objeto de la presente contratación. Por lo tanto, deberá asumir los riesgos asociados a su actividad ordinaria que sean previsibles, así mismo deberá asumir aquellos riesgos propios de su actividad empresarial y de persona natural o jurídica que tiene que cumplir con determinadas cargas y deberes frente al estado. En consecuencia, el Municipio no estará obligado a reconocimiento económico alguno ni a ofrecer garantía que permita eliminar, mitigar o prevenir los efectos de los riesgos asumidos por el contratista.

Se pretende contribuir a la reducción de controversias judiciales y extrajudiciales en contra del estado, y lograr, que las partes del contrato estatal puedan hacer las previsiones necesarias para mitigar los riesgos, por ello se hace necesarios, estimar, tipificar y cuantificar los riesgos previsibles involucrados en la contratación estatal.

LA ESTIMACIÓN consiste en valorar la probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto de los riesgos que han sido tipificados y que teniendo en cuenta su materialización, requieren una valoración.

ESTIMACIÓN CUALITATIVA: Es aquella que se realiza cuando se trabaja los riesgos para una estimación cualitativa mediante rangos que permitan al servidor público calificar loa riesgos en una matriz, en diferentes niveles de probabilidad e impacto.

LA PROBABILIDAD es entendida como una medida de la creencia o conocimiento que se tienen acerca de la ocurrencia futura o pasada de un evento y generalmente se puede estimar como la frecuencia con la que se obtiene un resultado en un experimento aleatorio.

IMPACTO O SEVERIDAD: Es la medida de la magnitud de las consecuencias monetarias de un evento generador de riesgo sobre el objeto del contrato.

ESTIMACIÓN CUANTITATIVA: Una vez realizada la evaluación cualitativa, incorporando los criterios evaluados en la etapa cualitativa y realizando una aproximación numérica de dichos criterios.

Teniendo en cuenta las modificaciones en la Ley 80 de 1993, se dictaron otras disposiciones generales aplicables a toda contratación con recursos públicos. Con la Ley 1150 de 16 de Julio de 2007 se introdujeron medidas para la eficiencia y la transparencia; en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 se contempla La Distribución del Riesgo en los Contratos Estatales.

De igual manera debe darse aplicación al documento expedido por el CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL a través del documento CONPES 3714 de fecha primero (1) de diciembre de 2011, "**DEL RIESGO PREVISIBLE EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA",** y se señalaran los riesgos de conformidad con lo señalado en el mismo así:

1) **Riesgos Económicos**: Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros. Por ejemplo, es usual que en contratos que involucran la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los contratos de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar

a cabo el objeto del contrato por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

2) **Riesgos Sociales o Políticos**: son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato. También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, grupos de interés o la sociedad. Por ejemplo, los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICÍA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)

3) **Riesgos Operacionales**: Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del contrato. Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del contrato. También se presenta la extensión del plazo, cuando los contratos se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del contrato como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos sin que los mismos sean imputables a las partes.

   Dichos riesgos hacen parte del riesgo operacional siempre y cuando no sean obligaciones de las partes y se materialicen durante la ejecución del contrato19. En general no son riesgos operacionales las especificaciones de materiales o servicios incorrectos, fallas en el embalaje, manipulación, transporte o descarga del bien suministrado, insuficiencia en los proveedores, perdida o destrucción de los bienes a suministrar, daño, hurto o perdida de materiales o equipos para la ejecución del contrato, obtención o renovación de licencias o permisos, entre otros.

   Para reducir la incidencia de este tipo de riesgos, es necesario contar durante la etapa de estructuración de los contratos con los estudios respectivos y adelantar actividades que permitan contar con un adecuado nivel de información sobre las especificaciones de los diferentes objetos contractuales, con el fin de fortalecer el análisis de costos, lo cual reduce los factores de riesgos que inciden sobre el contrato.

4) **Riesgos Financieros**: Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras. El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del contrato. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

5) **Riesgos Regulatorios**: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que, siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual. Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

6) **Riesgos de la Naturaleza**: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que, aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTÍN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.) Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

7) **Riesgos Ambientales**: Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por

ejemplo, cuando durante la ejecución del contrato se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes.

8) **Riesgos Tecnológicos**: Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, así como la obsolescencia tecnológica.

Una vez hecha la clasificación por tipo de riesgo se recomienda hacer una definición concreta de cada uno de los riesgos que se incluyan, conforme al lenguaje común de los mismos

EN CUANTO A LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EL ESTUDIO EN MENCIÓN RECOMIENDA

1) **Riesgos Económicos**: Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente y con las condiciones necesarias para llevar a cabo el objeto contractual, el riesgo se traslade al contratista en atención a su experticia en el manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos económicos. Desde luego, ello no podrá hacerse en relación con riesgos que el mismo no pueda controlar, como condiciones macroeconómicas no previsibles, las cuales por ser imprevisibles escaparían de la órbita de aplicación del artículo 4 de la Ley 1150 de 2007.

2) **Riesgos Sociales o Políticos**: Se recomienda que por regla general el riesgo previsible de esta naturaleza lo asuma la entidad contratante que, en atención a su condición, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva del mismo. De manera excepcional se puede trasladar el riesgo cuando, por ejemplo, existan mecanismos de cobertura en el mercado.

3) **Riesgo Operacional**: Por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, los riesgos operacionales se transfieren al contratista, en la medida en que cuenta con mayor experiencia y conocimiento de las variables que determinan el valor de la inversión y tendrá a su cargo las actividades propias del contrato. En aquellos contratos donde se presente un alto componente de complejidad técnica, las entidades estatales pueden considerar la posibilidad de utilizar como mecanismo de mitigación el Otorgamiento de garantías parciales para cubrir eventuales sobrecostos asociados a la complejidad identificada.

4) **Riesgos Financieros**: Se recomienda que el riesgo se traslade al contratista por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente. En atención a su experticia en la consecución y estructuración de los recursos necesarios, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos financieros.

5) **Riesgos Regulatorios**: Se recomienda que, por regla general, el riesgo lo asuma la parte que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos regulatorios por su naturaleza y en virtud de las normas propias de cada regulación.

6) **Riesgos de la naturaleza**: Siempre y cuando existan formas de mitigación al alcance del contratista, los riesgos de la naturaleza deben ser trasladados al mismo.

7) **Riesgo Ambiental**: La asignación del riesgo ambiental depende de la especificidad de cada proceso, por ejemplo:

- Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, el contratista asumirá los costos implícitos en el cumplimiento de las obligaciones definidas en dicha licencia y/o plan de manejo ambiental.
- Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada antes del cierre de la licitación y ésta sea modificada por solicitud del contratista, él asumirá los costos que implique esta modificación.

- El riesgo de que, durante la ejecución, la operación y el mantenimiento de las obras, se configuren pasivos ambientales causados por el incumplimiento o la mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental será asumido por el contratista.
- Cuando no se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, los costos por obligaciones ambientales se deberán estimar y prever en los contratos acorde con la naturaleza y magnitud del objeto contractual. En estos casos la entidad estatal podrá asumir el riesgo de que los costos por obligaciones ambientales resulten superiores a lo estimado.
- Cuando por la naturaleza del proyecto no se requiera licencia ambiental, los costos para realizar un adecuado manejo ambiental se deben estimar y prever en los contratos acorde con la naturaleza y magnitud del proyecto. En estos casos, la entidad estatal podrá asumir el riesgo por los costos de las obligaciones adicionales resultantes de la exigencia de un plan de manejo posterior al cierre de la licitación, sólo cuando la exigencia no surja del mal manejo ambiental del proyecto.

8) **Riesgo Tecnológico**: Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, el riesgo se traslade al contratista que, en atención a su experticia en el objeto contractual y los estándares tecnológicos, cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos tecnológicos.

ANÁLISIS CUALITATIVO DE RIESGOS CON SU PROBABILIDAD E IMPACTO.

RIESGO Y ETAPA	CLASE	CATEGORÍA E IMPACTO	FUENTE	ASIGNACIÓN	CALIFICACIÓN FINAL
Fluctuación de precios (etapa contractual)	General	Probable/Mayor	Externo	La entidad	Riesgo Alto
Desabastecimiento de producto (etapa contractual)	General	Posible / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo Alto
Riesgos sociales o políticos (contractual y pos contractual)	General	Posible /Moderado	Externo	La entidad	Riesgo bajo
Riesgos operacionales (contractual)	General	Probable/ Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos financieros (etapa contractual)	General	Probable / Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos Regulatorios (contractuales y post contractuales)	General	Probable / Moderado	Externo	El contratista	Riesgo medio
Riesgos de la Naturaleza (contractual)	General	Probable / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo alto
Riesgo tecnológico (contractual)	General	Posible /Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio

TIPIFICACIÓN	ESTIMACIÓN	TIPO DE RIESGOS Y FUENTE	CATEGORÍA E IMPACTO	ASIGNACIÓN	CALIFICACIÓN DEFINITIVA
RIESGO EN PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL SERVICIO					
Información errónea o desactualizada suministrada por la entidad (pre contractual y contractual)	10%	General e interno	Posible /Moderado	Entidad contratante	Riesgo medio
Uso o recolección de información errada (pre	15%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista, salvo que la información errada	Riesgo medio

contractual y contractual)				provenga de la misma entidad	
Estimación inadecuada de los costos (pre contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Negligencia, imprudencia o temeridad en los mandatos (contractual)	20%	General e interno	Posible / Mayor	Contratista	Riesgo alto
Uso indebido de información (Contractual)	10%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (contractual)	15%	General e interno	Probable /Moderado	Contratista, quien debe cubrir el riesgo conforme a las normas que regulan el sistema ARP	Riesgo medio
Falta de calidad en el servicio prestado (post contractual y contractual)	10%	General e interno	Posible / Moderado	El Supervisor del contrato debe vigilar su ejecución, so pena de no certificarla	Riesgo medio
EVENTOS DERIVADOS DE CIRCUNSTANCIAS ECONÓMICAS O LEGALES					
Financiamiento del contrato (contractual)	100%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan a todos los contribuyentes y a todas las actividades (contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista, a quien la entidad podrá llevar a un punto de no pérdida, siempre y cuando acredite que el incremento es de tal magnitud que le ha conducido a pérdida.	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan la actividad del contratante, siendo tal actividad objeto del contrato (contractual)	5%	General y externo	Posible /Moderado	Contratista, a quien la entidad podrá llevar a un punto de no pérdida, siempre y cuando acredite que el incremento es de tal	Riesgo medio

				magnitud que le ha conducido a pérdida.	

Del anterior análisis la entidad manejara en este proceso contractual la siguiente **MATRIZ DE RIESGOS** según la Guía que para su elaboración implementó Colombia compra Eficiente.

N°	1	2	3	4	5	6	7	8
Clase	General	General	General	General	General	General	General	General
Fuente	Interno	interno	Interno	Interno	Interno	Externo	Interno	Externo
Etapa	Ejecución	Planeación	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Planeación	Planeación
Tipo	operacional	económico	operacional	operacional	operacional	operacional	económico	regulatorio
Descripción (Qué puede pasar y,	Información errónea o	Estimación inadecuad	Negligencia,	Uso indebido	Accidentes de trabajo	Falta de calidad	Financiamiento	Incremento en
Consecuencia de la ocurrencia del	Demora y/o incumplimien	Desequilibrio	Demora y/o	Incumplimiento a	Disminución de la	Incumplimiento de	Desequilibrio	Desequilibrio
Probabilidad	posible	improbable	posible	raro	posible	posible	raro	posible
Impacto	Moderado	Menor	Moderado	Insignific	Menor	Menor	Insignifi	Moderad
Valoración del	3	2	3	1	2	2	1	3
Categoría	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo
¿A quién se le	Entidad	Contratista	Contratista	Contratist	Contratista	Entidad	Contrati	Contratist
Tratamiento/Control	evitar el	evitar el	evitar el	transferir el	transferir el	transferir	evitar el	evitar el
Impacto después del tratamiento: Probabilidad	2	1	2	2	1	1	1	2
Impacto	menor	insignifican	menor	insignifica	insignifican	insignifica	insignifi	menor
Valoración del riesgo	2	1	2	1	1	1	1	2
Categoría	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo	bajo
¿Afecta la	si	si	si	si	si	si	si	si
Persona responsable por	Entidad contratante	Contratista	Contratista	Contratist a	Contratista	Entidad contratan te	Contrati sta	Contratist a
Fecha estimada en	Desde la	Desde la	Desde la	Desde la	Desde la	Desde la	Desde	Desde la
Fecha estimada en que se completa el	Hasta la terminación	Hasta la terminació	Hasta la terminació	Hasta la terminaci	Hasta la terminació	Hasta la terminaci	Hasta la termina	Hasta la terminaci

Hasta la fecha límite prevista en el cronograma del proceso para la solicitud de aclaraciones u observaciones, los posibles oferentes o interesados en participar en el proceso deberán manifestar a la entidad, teniendo en cuenta el conocimiento que tienen como expertos en su actividad ordinaria, la existencia de posibles riesgos asociados a la ejecución del contrato que puedan afectar el equilibrio económico del mismo, de conformidad con lo expresado por el artículo 863 del Código de Comercio, según el cual, las partes deberán proceder de buena fe exenta de culpa en el período precontractual, so pena de indemnizar los perjuicios que se causen.

En consecuencia, la Entidad no aceptará reclamaciones relacionadas con circunstancias previsibles por el contratista que afecten dicho equilibrio económico y que no hayan sido manifestadas por el mismo, en dicho plazo.

Se enfatiza que la valoración de riesgos no es una ciencia exacta y que cada interesado en participar en el proceso debe hacer una verificación de sus propios niveles de tolerancia y apetito de riesgos para hacer su propia valoración, la cual puede no corresponder con la que se plantea aquí.

La remuneración para EL CONTRATISTA que resulte favorecido en el presente proceso de selección, se concreta en sus propios cálculos y estimaciones. De esta forma, queda claro que los valores que se registran en el presupuesto que se anexa a los pliegos, no constituyen una garantía para el cálculo de los ingresos del futuro contratista.

Igualmente, se señala que en caso de darse por terminado el contrato por la no Modificación de licencias, por causas no imputables al contratista ni la entidad y siempre que el primero haya actuado con suma diligencia, el contrato podrá darse por terminado sin sanciones ni indemnizaciones para ninguna de las partes, sin perjuicio de adelantar tanto el contratista como la entidad, las acciones que correspondan contra el o los responsables de la no modificación de la licencia.

Debe tenerse en cuenta que los eventos de fuerza mayor y eventos imprevisibles no se asignan al contratista y tendrán un tratamiento especial, en la medida que sea factible hacerlo, mediante la obligación de suscripción de pólizas de daños que amparen los bienes e intereses susceptibles de dañarse o perderse por el acontecer de actos extraordinarios súbitos e imprevistos.

La presente estimación del riesgo de desequilibrio económico por eventos previsibles no incluye las medidas de tratamiento y transferencia de riesgo que debe abordar quien tenga asignado el riesgo.

Debe entenderse que los mecanismos contenidos en el contrato, permiten mantener las condiciones económicas y financieras existentes al momento de la presentación de la propuesta por parte del contratista y consecuentemente, están diseñados para restablecer y mantener la ecuación del equilibrio contractual, en los términos señalados en la Ley 80 de 1993.

7. ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO

De conformidad con la Guía para entender los Acuerdos Marco de Precios suscritos por Colombia y el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedidos por Colombia Compra Eficiente Los municipios están obligados 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) 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

VALORES

Los Acuerdos Comerciales con Chile y la Unión Europea son aplicables 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.

Los Acuerdos Comerciales con los Estados AELC y con Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú) son aplicables 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 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 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.

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, independientemente del valor del Proceso de Contratación.

LISTA DE ACUERDOS COMERCIALES APLICABLES AL PROCESO DE CONTRATACIÓN:

Acuerdo Comercial	Entidad estatal incluida	Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Alianza Pacifico (Chile-Peru)	SI	SI	NO	SI
Chile	SI	SI	SI	NO
Costa Rica	SI	SI	NO	SI
Estados AELC	SI	SI	NO	SI
Triangulo Norte (Guatemala)	SI	SI	NO	SI
Unión Europea	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 observará las obligaciones que en materia de tratados de libre comercio o acuerdos internacionales que le apliquen.

Por ello, 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 2003 modificado por el artículo 51 del Decreto-ley 019 de 2012, se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos de origen extranjero en procesos de selección nacionales, siempre que cumplan con alguna de estas condiciones:

a) Que Colombia haya negociado trato nacional en materia de compras estatales con dicho país,
b) Que en el país del proponente extranjero, con el que no se hubiere negociado trato nacional, las ofertas de bienes y servicios colombianas, reciban el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales.

Cuando el proceso de contratación está sometido a uno o varios Acuerdos Comerciales, se elaborará el cronograma de acuerdo con los plazos previstos en dichos Acuerdos Comerciales.

Si un mismo proceso de contratación está sometido a varios Acuerdos

Comerciales, se adoptan las medidas necesarias para el cumplimiento de la totalidad de los compromisos previstos en los Acuerdos Comerciales.

La Entidad concede trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) 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; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en el literal (b) anterior en relación con un Estado en particular, lo cual no es requerido para acreditar las situaciones a las que se refieren los literales (a) y (c) anteriores. 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.

Los certificados para acreditar la condición a la que se refiere el literal (b) anterior deben ser publicados en la forma y oportunidad que para el efecto disponga Colombia Compra Eficiente. La vigencia de los certificados 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.

Funcionarios Responsables:

GLORIA BLANCO CHARRYS
Jefe de Talento Humano
Municipio de La Paz-Cesar

ANLLELIS RAMIREZ GONZALEZ
Secretaria de Desarrollo y Proteccion Social
Municipio de La Paz-Cesar

ADALBERTO RAMIREZ PEREZ
Secretario de Gobierno y Desarrollo Comunitario
Municipio de La Paz-Cesar