



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

ENTIDAD CONTRATARA:	QUE	MUNICIPIO DE LA PAZ- CESAR
DEPENDENCIA POSEE LA NECESIDAD:	QUE	SECRETARIA DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO TERRITORIAL
MODALIDAD PROCESO:	DEL	MINIMA CUANTIA – PCMC-019 DE 2026
OBJETO CONTRATO:	DEL	“MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE MAQUINARIA AMARILLA, RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS Y BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE LA PAZ DEPARTAMENTO DEL CESAR.”
VALOR:		CUARENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$ 49.000.000,00),
PLAZO:		UN (1) MESES

El municipio de La Paz, ubicado en el departamento del Cesar, enfrenta importantes desafíos relacionados con el mantenimiento y conservación de su red vial terciaria y secundaria, infraestructura fundamental para garantizar la conectividad de las comunidades rurales y el desarrollo económico y social del territorio. Las vías rurales cumplen un papel estratégico en la movilidad de la población, el transporte de productos agropecuarios y el acceso a servicios esenciales como salud, educación, comercio y atención institucional. Sin embargo, gran parte de esta red vial presenta condiciones de deterioro progresivo, afectando la transitabilidad y limitando las oportunidades de desarrollo de las comunidades.

El estado actual de la infraestructura vial evidencia la necesidad de fortalecer las acciones de mantenimiento, rehabilitación y atención de emergencias, especialmente en temporadas de lluvias, cuando se presentan afectaciones por pérdida de banca, deslizamientos, deterioro de la superficie de rodadura y obstrucción de corredores rurales. Esta situación representa un reto para la Administración Municipal, la cual requiere mejorar su capacidad operativa para garantizar intervenciones oportunas y eficientes sobre las vías del municipio.

Aunque el municipio ha venido atendiendo las necesidades de mantenimiento vial mediante el banco de maquinaria existente, el rendimiento y operatividad de algunos equipos se ha reducido debido al desgaste mecánico ocasionado por el tiempo de uso, las condiciones topográficas del territorio y la alta demanda operativa. Actualmente, esta situación limita la capacidad de respuesta institucional frente a emergencias viales y dificulta la ejecución continua de actividades de mantenimiento rutinario y correctivo en los diferentes corredores rurales.

En este contexto, el “**FORTALECIMIENTO DEL BANCO DE MAQUINARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS Terciarias del Municipio de La Paz, Cesar**”, específicamente en la actividad “**MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE MAQUINARIA AMARILLA, RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS Y BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE LA PAZ, DEPARTAMENTO DEL CESAR**”, se constituye en una intervención prioritaria orientada a recuperar la capacidad operativa de los equipos destinados al mantenimiento vial y atención de emergencias.

La ejecución del mantenimiento correctivo de la retroexcavadora 416 sobre llantas y del buldócer D6K sobre oruga permitirá fortalecer las actividades de conformación de calzada, remoción de derrumbes, rehabilitación de pasos afectados, limpieza de cunetas, recuperación de banca y demás labores requeridas para conservar la transitabilidad de la red vial rural del municipio.

Asimismo, la recuperación operativa de estos equipos contribuirá a mejorar la capacidad institucional para atender oportunamente las afectaciones viales, optimizar los tiempos de respuesta y garantizar mejores condiciones de movilidad para las comunidades rurales. Esto permitirá facilitar el transporte de productos agrícolas, mejorar el acceso a servicios básicos y fortalecer las actividades económicas y sociales del territorio.

De igual manera, la actividad se encuentra alineado con las políticas nacionales, departamentales y municipales orientadas al fortalecimiento de la infraestructura vial y la gestión del riesgo, contribuyendo al mejoramiento de la conectividad territorial, la reducción de costos de transporte y el desarrollo sostenible del municipio de La Paz, Cesar.



JUSTIFICACION

La Ley 105 de 1993, mediante la cual se establecen las disposiciones básicas del sector transporte en Colombia, define la distribución de competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, así como los lineamientos para la planeación y desarrollo del sistema de transporte. Esta normativa asigna al Ministerio de Transporte la responsabilidad de coordinar las acciones relacionadas con el mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial, con el propósito de garantizar un sistema de movilidad eficiente, articulado y funcional en todo el territorio nacional.

De igual manera, el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013 reconoce como función pública las actividades de planificación, construcción, mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de transporte, destacando su importancia para fortalecer la competitividad, promover el desarrollo económico y social, facilitar la integración territorial y garantizar el acceso de la población a bienes y servicios esenciales.

Por otra parte, la Ley 715 de 2001, en su artículo 76, establece como competencia de los municipios la construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial urbana y rural. Esta disposición fortalece el papel de las administraciones territoriales en la identificación de necesidades, priorización de intervenciones y ejecución de acciones orientadas al mejoramiento de la movilidad y la conectividad de las comunidades. Asimismo, la Ley 1523 de 2012, mediante la cual se adopta la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, resalta la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales para prevenir y atender emergencias que afecten la infraestructura pública y la seguridad de la población.

En concordancia con lo establecido en la Ley 1523 de 2012 y en el marco de las afectaciones ocasionadas por la persistente temporada de lluvias en el municipio de La Paz, Cesar, la Administración Municipal expidió el Decreto No. 095 del 19 de agosto de 2025, mediante el cual se prorrogó la vigencia del Decreto No. 031 del 19 de febrero de 2025, que declaró la situación de calamidad pública en el territorio municipal.

La prórroga de la calamidad pública se fundamentó en la continuidad e intensificación de las lluvias, las cuales han generado afectaciones significativas sobre la infraestructura vial, las dinámicas sociales y las actividades productivas del municipio, especialmente en las zonas rurales. Estas condiciones han ocasionado deterioro progresivo de las vías terciarias, dificultades de movilidad, afectaciones en el abastecimiento de agua y limitaciones para el transporte de productos agrícolas y alimentos.

De acuerdo con el Consejo Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres, los avances alcanzados en la fase de recuperación, rehabilitación y reconstrucción representaban aproximadamente un 70%, razón por la cual se recomendó la prórroga de la declaratoria de calamidad pública por un periodo adicional de seis (6) meses, con el fin de continuar ejecutando acciones orientadas a la recuperación de las áreas afectadas y fortalecer la capacidad institucional de respuesta ante emergencias.

En este contexto, la Administración Municipal reconoce la necesidad de fortalecer las acciones de mantenimiento y recuperación de la infraestructura vial, especialmente mediante el fortalecimiento del banco de maquinaria municipal, como estrategia fundamental para garantizar la atención oportuna de emergencias, mejorar las condiciones de transitabilidad y asegurar la conectividad de las comunidades rurales del municipio de La Paz, Cesar.

En este contexto, la Actividad FORTALECIMIENTO DEL BANCO DE MAQUINARIAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS Terciarias del Municipio de La Paz, Cesar, específicamente en la actividad denominada **"MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE MAQUINARIA AMARILLA, RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS Y BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE LA PAZ, DEPARTAMENTO DEL CESAR"**, se constituye en una intervención estratégica para recuperar y fortalecer la capacidad operativa del banco de maquinaria municipal, garantizando la continuidad de las labores de mantenimiento vial y atención de emergencias en la red vial terciaria y secundaria del municipio.

La ejecución del mantenimiento correctivo de la retroexcavadora 416 sobre llantas y del buldócer D6K sobre oruga permitirá mejorar la capacidad de respuesta institucional frente a afectaciones ocasionadas por temporadas de lluvias y eventos naturales que impactan las vías rurales. Asimismo, facilitará la realización de actividades como conformación de calzada, remoción de derrumbes, rehabilitación de pasos afectados, limpieza de cunetas, recuperación de banca y mantenimiento rutinario de corredores estratégicos del municipio.

El deterioro de las vías rurales del municipio de La Paz genera impactos negativos sobre la movilidad, la conectividad y el desarrollo socioeconómico de las comunidades. Los productores agropecuarios enfrentan dificultades para transportar sus productos hacia los centros de comercialización, situación que incrementa los costos logísticos, reduce la competitividad y limita el acceso oportuno a insumos y servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades productivas. Esta problemática también afecta a estudiantes, trabajadores y habitantes de las zonas rurales que dependen diariamente de la red vial para acceder a servicios de salud, educación y comercio.



En este sentido, la recuperación operativa de los equipos del banco de maquinaria permitirá optimizar las intervenciones sobre la infraestructura vial rural, garantizando una atención más eficiente y oportuna de las necesidades de mantenimiento y rehabilitación de las vías. Esto contribuirá directamente al mejoramiento de la transitabilidad, la reducción de costos de transporte, el fortalecimiento de las actividades económicas rurales y el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades beneficiadas.

De igual forma, la Actividad se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, el cual contempla el fortalecimiento de la infraestructura vial regional y rural como una estrategia para mejorar la conectividad, facilitar la logística agropecuaria y promover el desarrollo territorial sostenible.

Asimismo, el Plan de Desarrollo Departamental 2024–2027 “Gobernando el Cesar Imparable”, a través del programa de Movilidad Eficiente, prioriza el fortalecimiento y mejoramiento de la infraestructura vial del departamento como mecanismo para optimizar las condiciones de movilidad y conectividad territorial.

De igual manera, el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 “Siempre con la Gente” incorpora dentro de sus líneas estratégicas el programa “Vías, Transporte y Espacios Públicos para la Gente”, orientado al mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial urbana y rural del municipio, reconociendo la importancia de las vías para garantizar el acceso a servicios básicos, fortalecer las actividades productivas y promover el desarrollo territorial.

Adicionalmente, el municipio de La Paz hace parte de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET, creados mediante el Decreto Ley 893 de 2017 como instrumento para la implementación de la Reforma Rural Integral. En el marco del Pacto Municipal para la Transformación Regional, se priorizó la iniciativa “Construcción de un Banco de Maquinaria Municipal”, orientada a fortalecer las capacidades de mantenimiento de las vías terciarias y mejorar la conectividad de las comunidades rurales.

En consecuencia, el mantenimiento correctivo de la retroexcavadora 416 sobre llantas y del buldócer D6K sobre oruga constituye una necesidad prioritaria para garantizar la operatividad del banco de maquinaria municipal, fortalecer la capacidad institucional de atención vial y asegurar condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad para las comunidades rurales del municipio de La Paz, Cesar.

PROBLEMA CENTRAL

Dificultad en la intercomunicación terrestre de una parte de la población rural de la entidad territorial

PLANTEAMIENTO 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

✓ 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 especial ejercer 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



o indirectamente. Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán a cargo de la Nación.

JUSTIFICACION

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.

El Decreto N° 098 de 2024, emitido en el marco de calamidad pública, prioriza la atención a emergencias que impactan la infraestructura y los servicios públicos. Este decreto reconoce la importancia de intervenir de manera oportuna en las vías terciarias, esenciales para la movilidad de los ciudadanos, el acceso a servicios básicos y la actividad económica local. En este contexto el fortalecimiento del banco de maquinaria del municipio de la Paz, abordando de manera directa las necesidades de mantenimiento y mejoramiento de la vía, lo cual ayuda a mitigar los efectos negativos de fenómenos adversos.

El Plan de Desarrollo Nacional 2022-2026, titulado Colombia Potencia Mundial de la Vida, impulsa el programa de Infraestructura de la Red Vial Regional con el objetivo de garantizar el derecho humano a la alimentación, mejorando el acceso a alimentos mediante una logística más eficiente. Este objetivo es respaldado por el Catalizador 02, que promueve un transporte más eficaz a lo largo de la cadena agropecuaria. La mejora de la vía en cuestión facilitará el transporte de productos agrícolas, optimizando la logística y garantizando que los alimentos lleguen a los mercados y consumidores de forma oportuna.

El Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027, Gobernando el Cesar Imparable, en su Pilar 3 denominado Cesar Humano, Tejido con Bienestar Social, incluye el programa de Movilidad Eficiente. Este programa promueve la modernización y desarrollo del transporte y la mejora de las vías locales, lo que impacta positivamente en la seguridad y eficiencia del transporte en el municipio, contribuyendo al bienestar social y a la calidad de vida de la población.

Por último, el Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, Siempre con la Gente, resalta en su Eje Estratégico la importancia del entorno y medio ambiente, y específicamente en el programa de Vías, Transporte y Espacios Públicos para la Gente, subraya la relevancia de mantener y mejorar la infraestructura vial. Este enfoque busca crear un entorno con el acceso a servicios esenciales como salud y educación dependa de vías en condiciones adecuadas.

El 26 de octubre de 2018, se suscribió el Pacto Municipal para la Transformación Regional (PMTR), en consonancia con el artículo 1 del Decreto 893 de 2027, que estableció los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDT) como una herramienta clave de planificación y gestión para la implementación prioritaria de los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI). En este contexto, se destaca la importancia de la iniciativa 1220621266400: Construcción de un Banco de Maquinaria Municipal, cuyo objetivo es garantizar el mantenimiento de las vías terciarias en los seis corregimientos del municipio de La Paz, Cesar, y que se enmarca en el pilar de Infraestructura y Adecuación de Tierras. Esta iniciativa es fundamental para mejorar la conectividad y el desarrollo de las comunidades rurales, contribuyendo a la sostenibilidad y eficiencia de la infraestructura vial en la región.

La intervención propuesta es clave para garantizar el bienestar de la comunidad, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible y el fortalecimiento de la infraestructura pública. Al abordar las deficiencias actuales de la vía, se espera no solo mejorar las condiciones de tránsito, sino también fortalecer la resiliencia de la población ante fenómenos naturales y contribuir a la implementación de políticas de gestión del riesgo y desarrollo sostenible promovidas por las autoridades locales y nacionales.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DEL CONTRATO A CELEBRAR:

"MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE MAQUINARIA AMARILLA, RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS Y BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA, DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE LA PAZ DEPARTAMENTO DEL 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:

1. Mejorar el estado de superficie de rodadura de las vías terciarias
2. Fortalecer el banco de maquinaria disponible para mantenimiento vial.
3. Aumentar la inversión de recursos en programas de mantenimiento y mejoramiento de vías rurales
4. 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

DESCRIPCION D E LAS ACTIVIDADES

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 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:

COMPONENTE A: RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS	
ITEM	DESCRIPCION



CAPITULO 1: MANTENIMIENTO CORRECTIVO RETROEXCAVADORA 416 SOBRE LLANTAS	
1.1	MANTENIMIENTO DAÑOS MENORES
1.2	MANTENIMIENTO DAÑOS MAYORES
SUBTOTAL - COSTO DIRECTO	

COMPONENTE B: BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA	
ITEM	DESCRIPCION
CAPITULO 2: MANTENIMIENTO CORRECTIVO BULDÓCER D6K SOBRE ORUGA	
2.1	MANTENIMIENTO DAÑOS MENORES
2.2	MANTENIMIENTO DAÑOS MAYORES

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

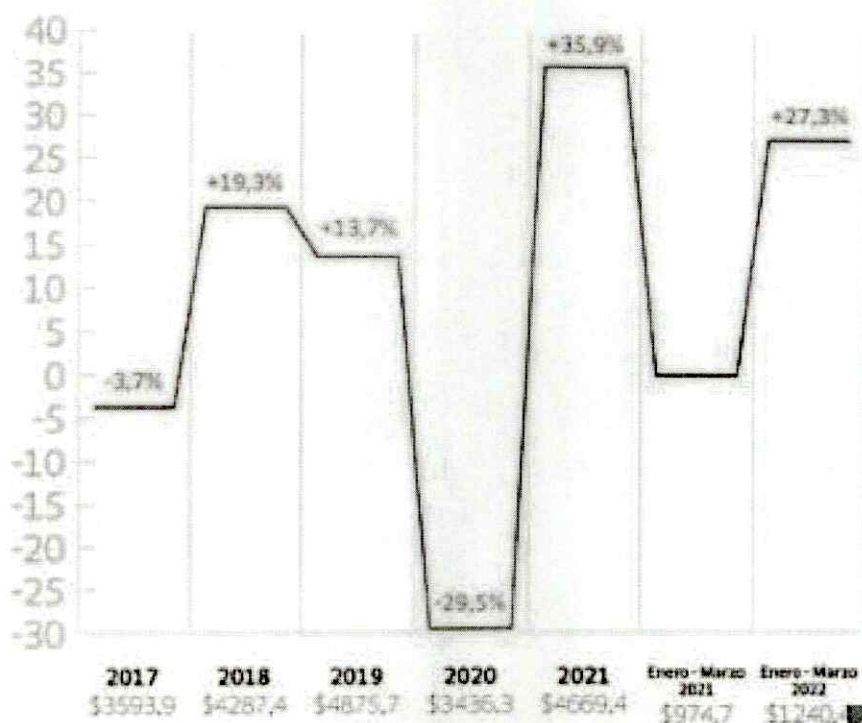
Es reconocido a nivel mundial como sector “punta de lanza” del desarrollo económico y social, por sus múltiples efectos de arrastre sobre una amplia gama de campos de la actividad industrial. Sus altos aportes a la innovación y a la transferencia de tecnología lo constituyen en uno de los sectores lideres 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.

Crecimiento de las importaciones de automóviles en Colombia

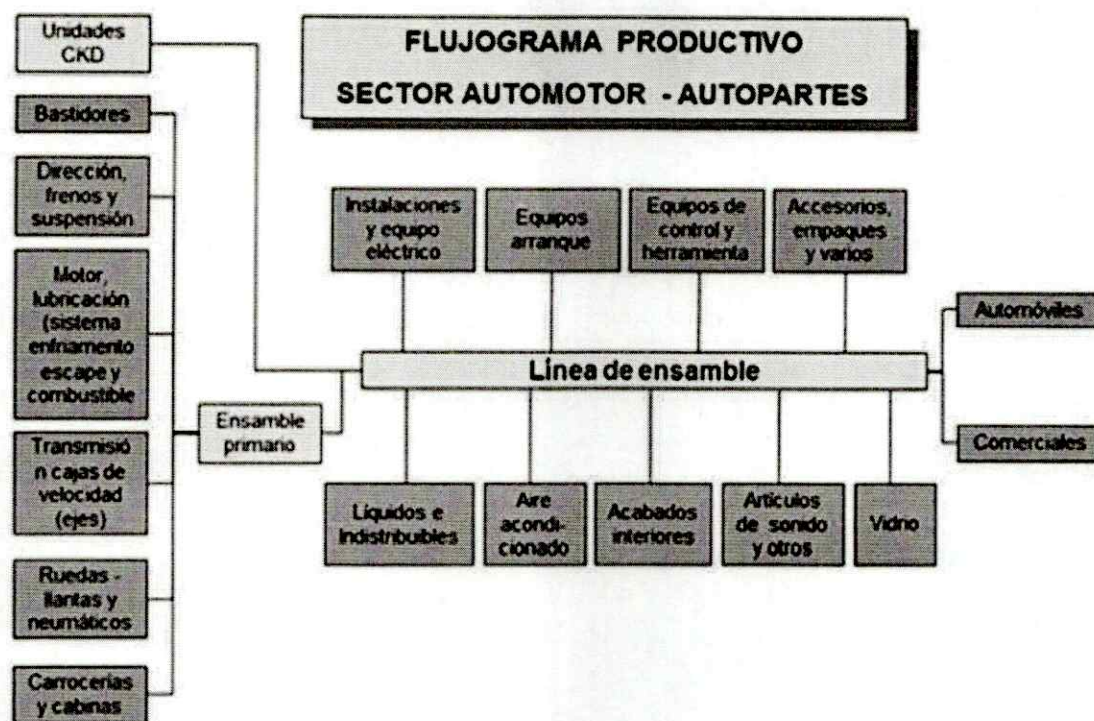
*Millones de dólares



1.001 * 877

Panorama económico del sector
automotriz en Colombia | Sep 2022

Visitar



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 rúters para sistemas de transporte; Transtec (Cundinamarca), que fabrica fallebas para bus, tomacorrientes y ventiladores; Mowin Technologies (Risaralda), con rúters 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 enfoca 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 tubo 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 **CUARENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$ 49.000.000,00)**, 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.

FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE CONTRATACION:

Por la Cuantía asignada a la presente contratación, la escogencia del contratista se realizará, bajo la modalidad de invitación publica de mínima cuantía, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.5.1 y siguientes de la Subsección 5 Sección 1 Capitulo 1 Titulo 1 Parte 2 del decreto 1082 de 2015, Modificados por el Art. 2 del Decreto 1860 de 2021, reglamentarios del artículo 94 de la ley 1474 de 2011.

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 aplicarán multas sucesivas equivalentes al 10% del valor mensual del contrato.
Deficiente Calidad del Servicio	x	Se aplicarán 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	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 Servicio	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 47



		cios de construcción \$16.081'602.000	
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 Estatad	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 públicas Sí/No	Los bienes servicios contratar capítulo de compras públicas Sí/No	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial Sí/No
Alianza Pacifico (Chile- Perú)	SI	NO	NO	NO
los Estados AELC	SI	NO	NO	NO
Unión (Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Francia, Hungría, Europea Austria, Bulgaria, Croacia, España, Finlandia, Grecia, 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 de 1993 y el parágrafo del artículo 1o de la Ley 816 de 2003 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.


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