**ANALISIS DEL SECTOR ECONOMICO Y DE LOS OFERENTES POR PARTE DE LAS ENTIDADES ESTATALES**

| | |
|---|---|
| **ENTIDAD QUE CONTRATARÁ:** | **MUNICIPIO DE LA PAZ-CESAR** |
| **DEPENDENCIA QUE POSEE LA NECESIDAD** | **SECRETARIO DE PLANEACION Y DESARROLLO TERRITORIAL** |
| **MODALIDAD DEL PROCESO** | **MINIMA CUANTIA** |
| **OBJETO DEL CONTRATO** | **"SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PARA MAQUINARIA AMARILLA DE PROPIEDAD DEL MUNICIPIO DE LA PAZ CESAR"** |
| **VALOR** | **CUARENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS MCTE ($49.000.000)** |
| **PLAZO** | **UN MES O HASTA AGOTAR EL VALOR DEL CONTRATO** |

***De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015**, "La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los documentos del proceso".*

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

**ASPECTOS GENERALES**

La distribución de combustibles líquidos es de gran importancia para garantizar derechos fundamentales de los colombianos y contribuye significativamente a la dinámica socioeconómica del país y las regiones, por ejemplo, a través de la generación de empleo decente (más de 270 mil personas trabajan en la cadena), inversiones para atender la demanda ($2,9 billones en 2023), y aportes fiscales (más $8,5 billones en 2023; para el 2024 se espera el recaudo de $9 billones), entre otras contribuciones", expresó Frank Pearl, presidente ejecutivo de la ACP.

Sin embargo, el informe evidencia que, durante el 2023, los agentes de la distribución de combustibles enfrentaron el desafío de superar diversos eventos que pusieron en riesgo el suministro de aproximadamente 45 millones de galones, el 65% (alrededor de 30 millones) debido a bloqueos a plantas y vías, principalmente en Cundinamarca, Meta, Santander, Huila y Cesar. Además, de contingencias operativas, derrumbes por condiciones climáticas y limitaciones en la oferta de etanol durante el primer semestre. No obstante, gracias al esfuerzo logístico de los distribuidores mayoristas y el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía se garantizó el abastecimiento en el territorio nacional.

El Presidente de la ACP recordó que asegurar un suministro continuo y confiable de combustibles es esencial para mantener la estabilidad del sistema energético y que muchos servicios críticos, como el transporte público, los servicios de emergencia, la atención médica y el abastecimiento de alimentos y suministros básicos, dependen del acceso constante a los combustibles (de acuerdo con el Plan Energético Nacional estos representan el 42% del consumo final de energía de Colombia), por lo que interrupciones en el suministro podrían tener graves consecuencias para la calidad de vida y poner en riesgo derechos fundamentales de los colombianos.

Para continuar atendiendo eficientemente la demanda de combustibles por parte de los colombianos, los agentes de la cadena recomiendan, entre otras gestiones: desarrollar almacenamientos estratégicos de respaldo; ampliar la infraestructura de transporte por poliductos; viabilizar importaciones de combustibles y biocombustibles; estabilizar al 10% el porcentaje de mezcla de etanol; definir la remuneración de requerimientos adicionales a la entrada del sistema de poliductos; y fortalecer, con las autoridades de Gobierno y regionales, las condiciones habilitantes de la operación.

**Demanda continuará creciendo**

En 2023 el consumo de combustibles líquidos en el país experimentó un crecimiento moderado del 0,3%, en respuesta a la reducción del 2,5% en el consumo de gasolinas, mientras que se observaron aumentos del 3% y 2% en diésel y *jet*, respectivamente. En este comportamiento influyeron el incremento del 48% en el precio de la gasolina corriente tras el desmonte del subsidio, la estabilidad en el precio del diésel, el aumento del transporte terrestre de carga y pasajeros, la necesidad de activar plantas de generación térmica, y la salida de aerolíneas de bajo costo del mercado. Para 2024-2033 se proyecta un crecimiento anual del mercado de combustibles del 1,8%, anticipando una recuperación en la senda de crecimiento económico sostenible a partir de 2024, y mayor adopción de tecnologías de bajas y cero emisiones.

**Inversiones en abastecimiento y transición**

Se prevé que en 2024 los agentes de la cadena alcancen una inversión total de $3,3 billones (12% superior a la registrada en 2023); que se destinará a ampliación de poliductos, ampliaciones de capacidad y adecuaciones en plantas de abasto y estaciones de servicio, transformaciones digitales, investigación y desarrollo para producción combustibles sostenibles, autogeneración solar, puntos de carga para vehículos eléctricos y estaciones de servicio de gas natural y GLP, y procesos de certificación carbono neutro.

Finalmente, el informe recomienda garantizar el servicio público esencial del abastecimiento de combustibles líquidos de manera confiable, eficiente y sostenible, incentivar diversas fuentes de abastecimiento para garantizar la seguridad energética, promover la competencia mediante la liberación de los márgenes e incentivar el aumento de la mezcla de biocombustibles para lograr la transición energética justa. En particular, se resalta la oportunidad inmediata de reducir emisiones de CO2 mediante el aumento de la mezcla de etanol en las gasolinas, lo cual no requiere inversiones adicionales y puede ofrecer beneficios considerables en términos de descarbonización.

## APORTES DE LA DISTRIBUCIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS A LA ECONOMÍA

## BASE PARA GARANTIZAR LOS DERECHOS FUNDAMENTALES

Los combustibles líquidos representan el 42% del consumo final de energía del país. Los principales sectores de la economía donde están presentes son: transporte e industria, los cuales, a su vez permiten normalidad en nuestra cotidianidad garantizando derechos fundamentales a los colombianos, pues hacen posible nuestra movilidad, el transporte de alimentos, medicamentos y todo tipo de bienes, la generación eléctrica en Zonas no Interconectadas (ZNI) y la prestación continua de gran cantidad de servicios.o Por su relevancia en el desarrollo económico del país, la Ley 38 de 1987 establece que la distribución de combustibles líquidos es un servicio público. De igual manera, la Corte Constitucional determinó que el abastecimiento normal de combustibles derivados del petróleo es esencial para la prestación de servicios básicos y su suspensión pone en riesgo derechos fundamentales como la vida y la salud. A continuación, se presentan los principales aportes del sector en este sentido.

### 1.2. INVERSIONES PARA ASEGURAR ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLES Y AVANZAR EN TRANSICIÓN ENERGÉTICA

- Los prestadores de este servicio público, los agentes de la cadena de distribución de combustibles (refinador/importador, transportador por poliductos, distribuidores mayoristas y minoristas) durante 2023 ejecutaron una inversión cercana a los $2,9 billones, y esperan para 2024 incrementarla un 12%, alcanzando los $3,3 billones.
- Los nuevos proyectos presupuestados para 2024 estarán orientados principalmente a robustecer la infraestructura de abastecimiento de combustibles y aportar a la transición energética. En especial, se destacan iniciativas de:

  - □ Ampliación de los poliductos Galán - Chimitá (15 KBD), Cartagena - Baranoa (12 KBD) y Ayacucho - Galán (28 KBD).
  - □Ampliaciones de capacidad y adecuaciones conforme a nuevas exigencias gubernamentales para plantas de abasto y estaciones de servicio (EDS) (nuevo reglamento técnico - Resolución 40198 de 2021).

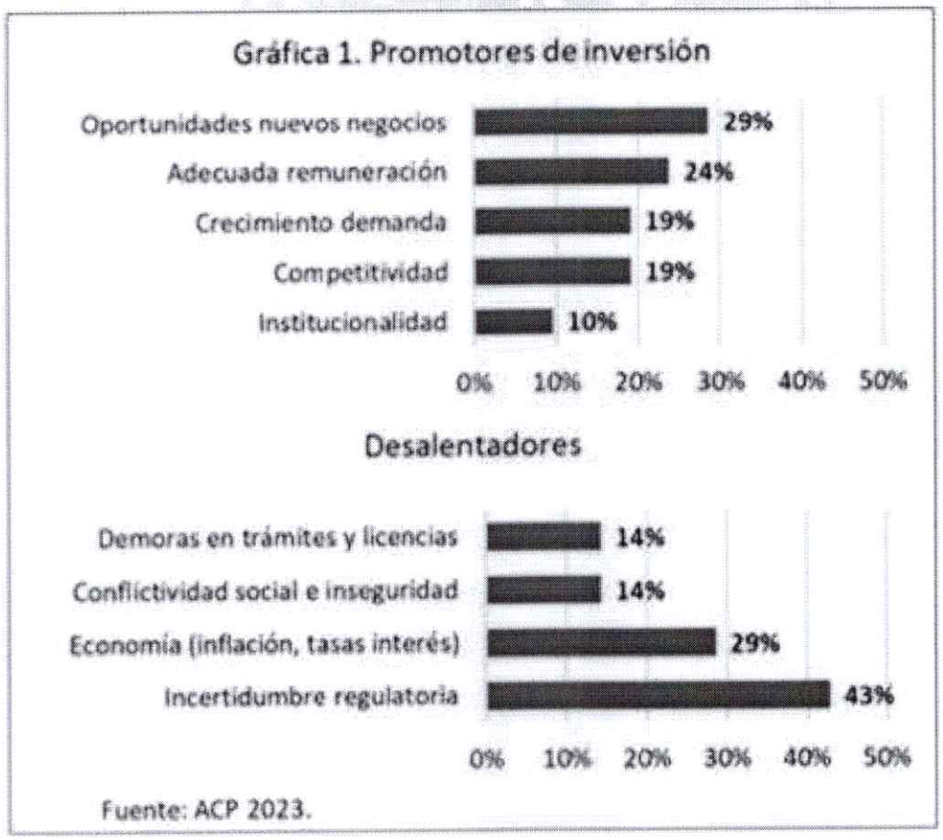
    - Transformaciones digitales.

- Investigación y desarrollo de pruebas industriales en refinería para la producción de diésel renovable y combustible sostenible de aviación (SAF).
- Autogeneración solar.
- Puntos de carga para vehículos eléctricos y estaciones de servicio de suministro de gas natural y GLP.
- Procesos de certificación carbono neutro.

Los agentes encuestados identificaron un ambiente de inversión favorable, con oportunidades de negocio de cara al crecimiento de la demanda, la necesidad de asegurar el abastecimiento de combustibles y nuevas opciones para la diversificación de la oferta energética.

El mercado de combustibles líquidos en Colombia con la institucionalidad, el marco normativo actual y la regulación vigente continua siendo competitivo y atractivo frente a otros países de la región, para atraer inversiones.

El principal desafío para seguirlas promoviendo las inversiones, de cara a los retos país de seguridad y transición energética, está en brindar estabilidad regulatoria a los inversionistas, manteniendo una remuneración adecuada de las distintas actividades de la cadena y de los nuevos proyectos que se requieran para garantizar mayor confiabilidad en el abastecimiento; por ejemplo, el desarrollo de almacenamientos estratégicos y las ampliaciones al sistema de poliductos.




**GENERACIÓN DE EMPLEO**

o Las actividades de la cadena de distribución de combustibles líquidos (refinación, transporte, distribución mayorista y minorista) generan aproximadamente 150 mil empleos directos y 120 mil indirectos (transporte de combustibles, empleos asociados a servicios de ingeniería y otras actividades relacionadas con el desarrollo de nueva infraestructura y los vinculados a las tiendas de conveniencia en EDS).

**FUENTE DE INGRESOS FISCALES NACIONALES Y TERRITORIALES**

- El consumo de gasolina y diésel genera ingresos fiscales importantes para el país mediante el recaudo de tributos como el impuesto nacional a la gasolina y el diésel (INGA), IVA e impuesto al carbono; y a nivel territorial, la sobretasa a la gasolina y al diésel.

Este incremento estuvo asociado, principalmente, al aumento normativo de las tarifas del impuesto nacional y la sobretasa, según la inflación, y en el caso de la gasolina al aumento significativo del ingreso al productor, base gravable del IVA.




En 2023,el recaudo estimado de estos impuestos aumentó un 14%,pasandode $7,4 billones en 2022 a cerca de $8,5 billones. De estos recursos, $4,7 billones con destino al Gobierno nacional y $3,8 billones a departamentos y municipios en todo el país.

Para 2024, la expectativa de variaciones moderadas en el precio de la gasolina y un crecimiento de la demanda cercano al 2%, generaría un aporte fiscal de los combustibles que podría crecer aproximadamente un 8%, alcanzando los $9 billones.

**RESPALDO A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA**

- Los principales aportes que están realizando los agentes de la cadena a la transición, adicional a lo fundamental de soportar la seguridad energética mediante el abastecimiento confiable de combustibles, consisten en:

♣ **Diversificación de la oferta energética para la movilidad** (biocombustibles, electricidad, gas e hidrogeno).

♣ **Transferencia de conocimiento y tecnología** entorno al hidrogeno, producción de diésel renovable y SAF. Y también el aporte que pueden efectuar en el proceso de entrada de los nuevos energéticos basados en la experiencia y conocimiento que tienen del comportamiento del consumidor de combustibles para la movilidad.

♣ **Reducción y compensación de emisiones** a través de mejoras en la calidad de los combustibles, innovación en aditivos, inversión en bonos de carbono y proyectos de control de la deforestación.

♣ **Reducción del consumo de enérgica** eléctrica de la red mediante proyectos de autogeneración con energías renovables.

**FUNDAMENTO DE LA SEGURIDAD ENERGÉTICA**

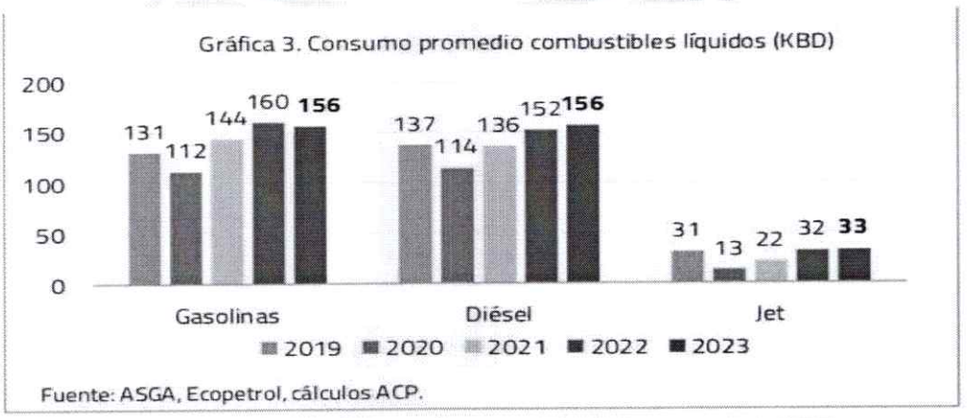
- Garantizar el abastecimiento confiable y eficiente de combustibles líquidos es fundamental para la

seguridad energética del país. Actualmente, el 67% del consumo final de enérgica del país corresponde a derivados de petróleo y gas, y en específico, el 42% del consumo final de enérgica del país corresponde a combustibles líquidos. En el sector transporte, cerca del 97% de la demanda de enérgica depende de los combustibles líquidos y sus mezclas con biocombustibles.

- Por esta razón,en función de la seguridad energética del país, será fundamental seguir promoviendo la inversión en las diferentes actividades de la cadena (refinación, producción, importación, distribución mayorista y minorista), a fin de asegurar confiabilidad y eficiencia en el abastecimiento de combustibles líquidos a lo largo de todo el territorio nacional.

**CONSUMO TOTAL DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS**

- La demanda total de combustibles líquidos (gasolinas, diésel y jet) en 2023 tuvo un crecimiento moderado del 0,3% frente al año 2022, promediando 345 KBD[8] (5.282 millones de galones/año).




En particular, se observaron incrementos del 3% en diésel y del 2% en el consumo del combustible de aviación (Jet A1) y una caída del 2,5% en la demanda de gasolinas oxigenadas (corriente y extra).

- El consumo nacional de gasolina corriente oxigenada, que en 2022 había crecido un 12%, se contrajo 2,3% durante 2023, pasando de un promedio de 157 KBD a cerca de 154 KBD, debido principalmente a:

  - **El incremento del 48% en el precio de venta al público**, como resultado de la política de desmonte gradual del subsidio del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).
  - **Cambios en los hábitos de consumo** (ante la opción de teletrabajo y el aumento en el uso del transporte público), factores que impactaron en especial la demanda en ciudades de mayor consumo como Bogotá, que representa el 13% del total nacional.

- La demanda de gasolina extra oxigenada continuó la senda decreciente de 2022, disminuyendo un 14%, de 3,2 KBD en 2022 a un promedio 2023 de 2,7 KBD. Las principales causas fueron el alto precio y el diferencial frente al precio de la gasolina corriente.

- **En contraste, el aumento de la demanda de diésel de 13%** estuvo marcado principalmente por:

  - La estabilidad en el precio, como resultado de la política de mantener el subsidio del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).
  - El aumento del transporte terrestre de carga (crecimiento del 7% en el número de viajes[9]) y del transporte de pasajeros (incremento del 10% en el número de personas movilizadas, respecto de 2022).
  - El incremento en los últimos meses (octubre – diciembre) de la generación térmica de electricidad con diésel, con un consumo aproximado de 10 KBD.

- **El consumo de jet, si bien aumentó un 2% frente a 2022,** se vio afectado frente a la expectativa para el 2023 (4%) a causa de la salida de las aerolíneas de bajo costo.

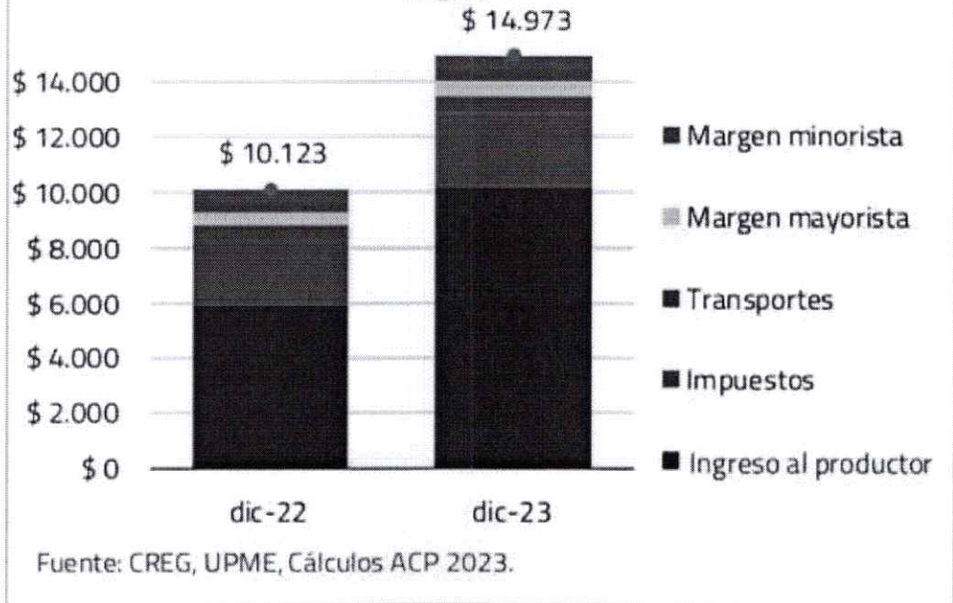
- En2023, para atender la totalidad de la demanda nacional de combustibles y cumplirlos porcentajes normativos de mezcla con biocombustibles (promedio del 6% de etanol en las gasolinas y el 10% de biodiesel en el diésel) fue necesario complementar la producción nacional con importaciones, que en promedio fueron de 62 KBD de gasolina, 25 KBD de diésel y 3,4 KBD de etanol[12]; es decir, el 26% del total de la demanda.
- Se prevé que a partir de febrero de 2024 se habilite al 10% el contenido de etanol (con posibilidad de aumentarlo al 14% y de avanzar en la definición de mezclas voluntarias de alcohol). En cuanto al biodiesel, se prevén porcentajes de mezcla entre el 10% y 12% (continuando con el programa de mezclas voluntarias de este biocombustible). Estas medidas son efectivas para lograr la reducción de emisiones de CO2.

**DESMONTE DEL SUBSIDIO A LA GASOLINA Y ESTABILIDAD EN EL PRECIO DEL DIÉSEL**

Ante el elevado costo fiscal del subsidio a los combustibles del FEPC, que en 2022 fue de $37 billones (2,5% del PIB) 15 , y con el fin de seguir asegurando el suministro de combustibles y promover a su vez avances en transición energética, en 2023 el Gobierno nacional continuó el desmonte gradual del subsidio a la gasolina corriente y mantuvo estable el precio del diésel.

Así, en el transcurso del 2023, los Ministerios de Hacienda y Energía efectuaron incrementos mensuales promedio de $400 por galón en el precio de referencia (o máximo) de la gasolina corriente. Es decir, un incremento acumulado, respecto del vigente en diciembre de 2022, del 48% ($4.850 por galón), cerrando diciembre de 2023 con un precio de referencia para Bogotá de $14.973 por galón.

Gráfica 5. Precio de referencia gasolina oxigenada Bogotá ($/galón)




Fuente: CREG, UPME, Cálculos ACP 2023.

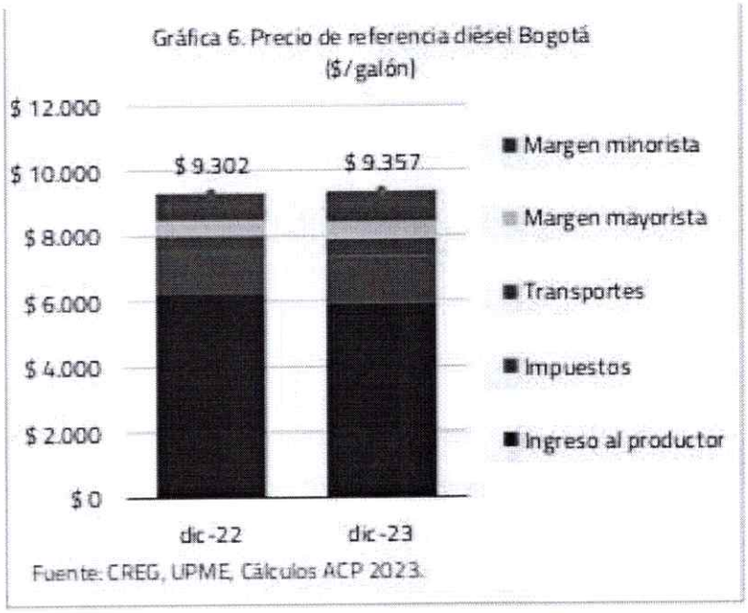
Graciasalacompetenciaenlasactividadesdedistribuciónmayoristayminorista,losconsumidores finales se vieron beneficiados con precios promedio de la gasolina en estaciones de servicio $450 y $300 por galón inferiores al precio de referencia en las principales ciudades del interior del país y de la zona norte[16], respectivamente.

o Sibienlamayoríadeloscomponentesdelpreciodelagasolina(márgenesdedistribución mayorista y minorista, las tarifas del impuesto nacional y sobretasa) aumentaron con base en la variación del IPC de los últimos 12 meses correspondiente a la fecha de cálculo, conforme a lo establecido en la normatividad vigente; otros ítems presentaron incrementos superiores, como el ingreso al refinador con una incremento del 77%, el cual se dio con el propósito de eliminar el subsidio aproximando gradualmente al precio paridad

internacional de la gasolina regular en la Costa de Golfo de Estados Unidos; pasando de $5.606 por galón en diciembre de 2022 a $9.914 por galón en diciembre de 2023.

O Por otra parte, el ingreso al productor de etanol(otro elemento de la estructura del precio de la gasolina en proporción al porcentaje del contenido de alcohol establecido por el Ministerio de Minas y Energía), aumentó en lo corrido del año un 10%. Este precio permitió asegurar continuidad en la oferta de etanol nacional e importado, aumentar el porcentaje al 7% a partir de junio y continuar la senda trazada de incremento de la mezcla hasta el 10% en febrero de 2024 (Resolución 40447 de 2022).

o En el caso del diésel, el precio se mantuvo prácticamente estable en $9.357 por galón (precio de referencia en Bogotá), con un incremento mínimo del 1%, respecto del precio vigente en dic-2022.




El aumento en el precio del diésel se explica por: (i) incremento del 3% en el ingreso al productor del diésel fósil, contrarrestado por una (ii) disminución del 19% en el ingreso al productor de biodiesel, según el comportamiento del precio del aceite de palma, e (iii) incrementos conforme a la variación anual del IPC, similar a la gasolina, en los márgenes de distribución mayorista y minorista, y en las tarifas del impuesto nacional y la sobretasa.

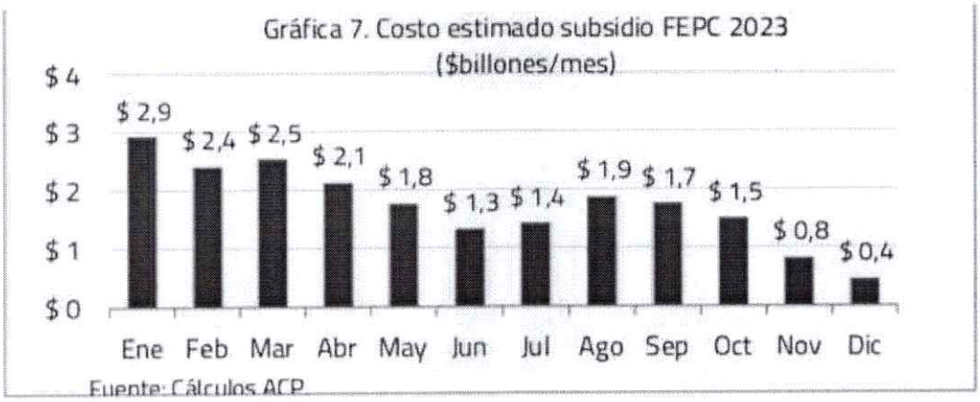
o La tarifa del impuesto al carbono dela gasolina y el diésel, de acuerdo con lo establecido en la pasada reforma tributaria (Ley 2277 de 2022), no presentó variación.

o Según anuncios del Ministerio de Hacienda y dado que, ya en gasolina se cerró la brecha frente al precio internacional, para 2024 se esperan pequeñas variaciones mensuales en el precio de la gasolina corriente, en función del comportamiento del precio internacional (Costa del Golfo) y la TRM.

o Con respecto al diésel, su incremento para cerrar la brecha frente al precio internacional, está aún en consideración por parte del Gobierno en mesa de diálogo, con los transportadores. Por ahora, según proyecto de decreto, los Ministerios de Hacienda y Energía exploran alternativas de desmonte del subsidio del diésel para grandes consumidores (que representan aproximadamente el 5% de la demanda).

**REDUCCIÓN DEL COSTO FISCAL DEL FEPC**

o El FEPC desde su creación en 2007, desviándose su propósito inicial de estabilizar los precios de la gasolina y el diésel frente a las fluctuaciones de los precios internacionales, ha resultado en un mecanismo para subsidiarlos, generando importantes costos fiscales al país.




En 2019 el déficit acumulado llegó a los $14 billones, cuenta que fue saldada y extinta dicho año. En adelante se generaron nuevos saldos negativos de $11 billones y $37 billones en 2021 y 2022, respectivamente, saldados con presupuesto de la Nación cada año siguiente.

o **Durante 2023, a través del FEPC en promedio se subsidió el precio** de la gasolina en aproximadamente $3.000/galón y el del diésel en $7.200/galón.

o Estos subsidios implicaron un costo fiscal cercano a los $21 billones (la suma de los valores mensuales de la grafica 7), inferior en un 44% al causado durante 2022.

o Según estimaciones ACP, el costo fiscal del FEPC en 2024 podría estar cercano a los $11 billones (48% inferior al causado en 2023), con los supuestos de que el ingreso al productor del diésel se mantenga sin variación, precios de la gasolina y el combustible para grandes consumidores según paridad internacional y crecimientos cercanos al 2% en la demanda.

## MUESTRA DE EMPRESAS QUE FORMAN PARTE DEL SECTOR

Para la muestra se tomó como referencia las empresas con códigos CIIU pertenecientes a la sección G – Comercio al por mayor y por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas, división 4731 – Comercio al por menor de combustible para automotores. El tamaño de la muestra resultante es 208 empresas.

## ASPECTOS TÉCNICOS

### Clasificación del servicio con código UNSPCS

| Código | Descripción |
|---|---|
| 15101505 | Combustible diésel |

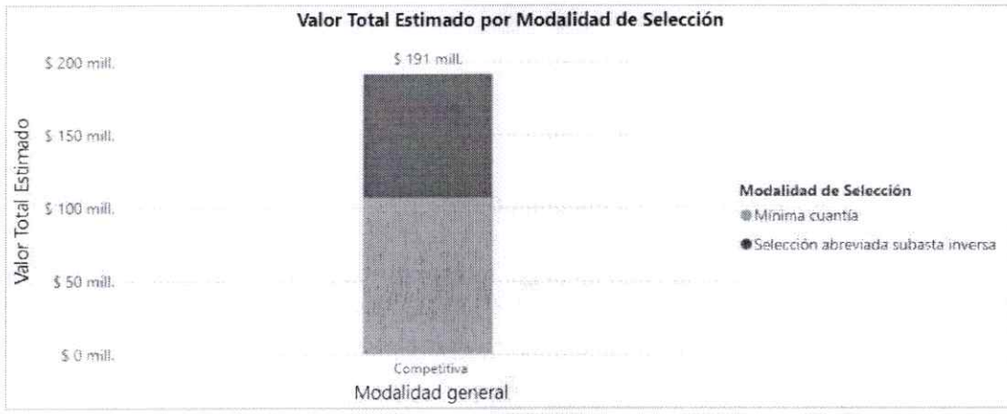
Otros aspectos técnicos y demás lineamientos para la contratación se encuentran en el documento de estudios previos del proceso.

## ESTUDIO DE LA DEMANDA

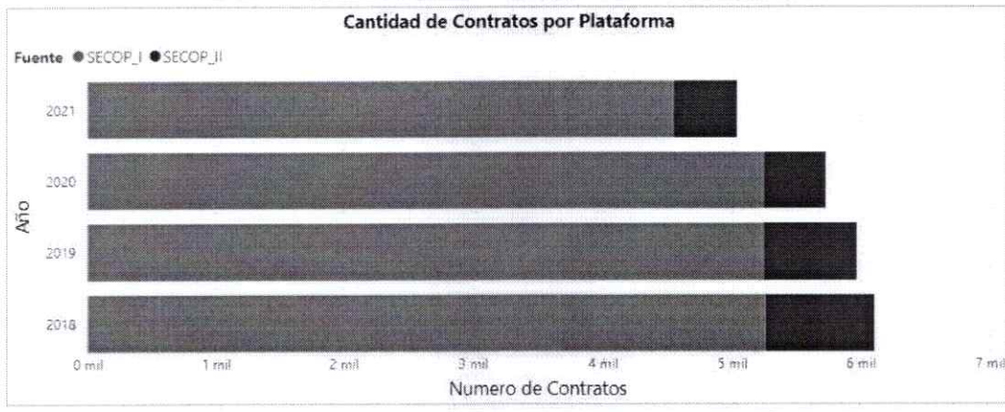
Para observar el comportamiento de la demanda se utilizó la herramienta de Análisis de Demanda de la Agencia de Compras Públicas Colombia Compra Eficiente – ANCP-CCE[1] filtrando la información con los códigos de clasificación UNSPCS, primero para el municipio de la paz Cesar y luego a nivel nacional.

Las modalidades de contratación utilizadas por el Municipio han sido de Mínima Cuantía y Selección Abreviada de Subasta Inversa.

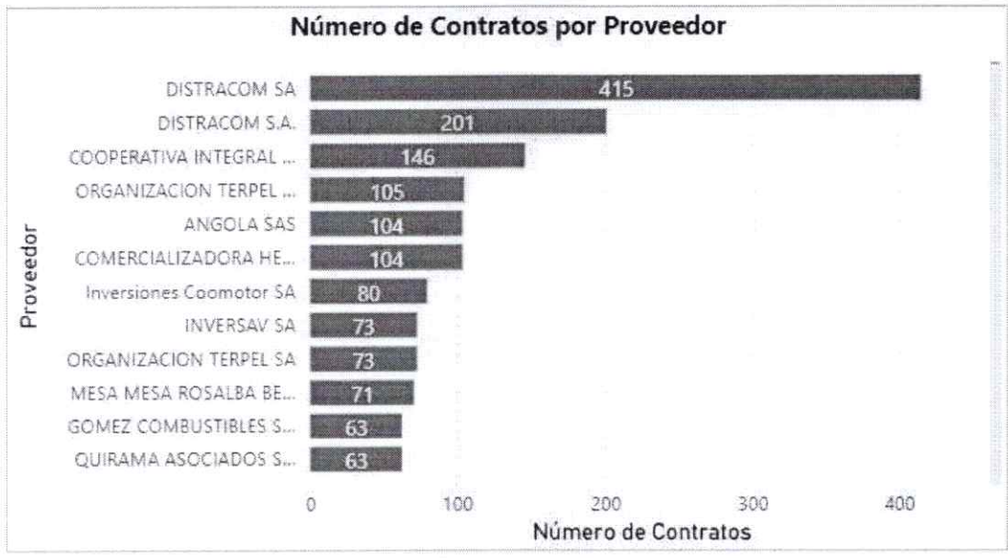
[1] https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico




A nivel nacional para el mismo periodo se han suscrito un número total de 25103 contratos con un valor estimado de $3 billones de pesos.




Entre los proveedores con los que más se ha suscrito contratos de suministro de combustible están DISTRACOM S.A., Cooperativa Integral de Jardin Ltda., Organización TERPEL, Angola SAS y Comercializadora HENAYGO S.A.




Los proveedores están ubicados en su mayoría en Bogotá D.C. y Antioquia:




Las modalidades de contratación más utilizadas para esta compra han sido subasta, mínima cuantía y licitación pública.



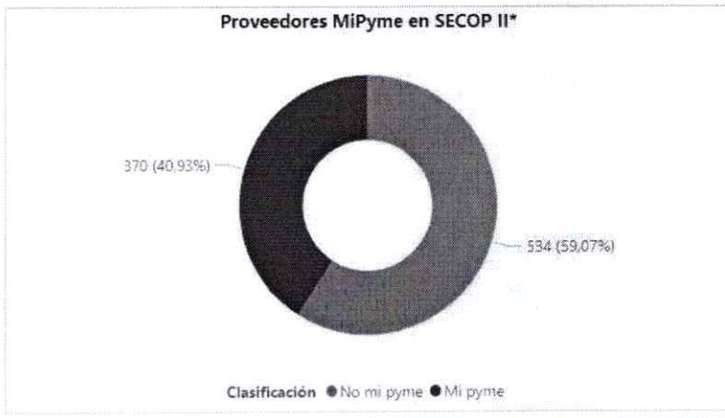

## ESTUDIO DE LA OFERTA

Para observar el comportamiento de la demanda se utilizó la herramienta de Análisis de Oferta de la Agencia de Compras Públicas Colombia Compra Eficiente – ANCP-CCE filtrando la información con los códigos de clasificación UNSPCS, primero para el municipio de La Paz - Cesar y luego a nivel nacional.

## IDENTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES

A nivel nacional existen 866 proveedores han suscrito contratos de suministro de combustible con el estado, por un valor estimado de $3 billones de pesos. Estos proveedores son casi en su totalidad nacionales; con un proveedor extranjero (mexicano) se suscribió un contrato por valor estimado de $79.000.000,00.

Aproximadamente el 41% de los proveedores son MiPyme.




Proveedores locales (departamento del Cesar):

| PROVEEDOR | NÚMERO DE CONTRATOS | VALOR ESTIMADO |
|---|---|---|
| Inversiones Salguero Ltda | 22 | $5.293.613.943 |
| Inversiones Araujo García SAS | 23 | $2.682.871.484 |
| Inversiones Villa Rosa del Cesar Ltda | 12 | $1.345.247.749,00 |
| Inversiones Contreras Calderon SAS | 7 | $852.898.408,00 |
| Bamos Ltda | 33 | $848.546.000,00 |
| Oscar Leonardo Gardun | 10 | $544.170.450,00 |
| Inversiones Cuello Orozco Zuleta SAS | 14 | $414.624.876,00 |
| Dickson Emiro Trujillo Duarte | 1 | $300.000.000,00 |
| Inversiones Gnecco SAS | 12 | $327.322.862,00 |
| Inversiones Moron Peña SAS | 7 | $168.120.456,00 |
| Inversiones Festival SAS | 4 | $112.696.535,00 |
| Central de Inversiones Blessings SAS | 2 | $42.000.000,00 |

**ANALISIS DEL MERCADO:**

Para definir el precio del combustible, se tuvo en cuenta la última circular No. 098 de 2023, en donde la Dirección Ejecutiva de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, CREG, de conformidad con la Resolución CREG 104 001 de 2022 y las funciones delegadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía mediante la Resolución 40193 de 2021, hace pública la estimación de los precios de referencia de venta al público de la Gasolina Motor Corriente, la Gasolina Motor Corriente Oxigenada, el ACPM-Diésel y la mezcla de ACPM Diésel y biodiésel que rigen en el territorio nacional a partir del 1ro de enero de 2024.

La presente publicación se efectúa considerando el valor del ingreso al productor o importador de la Gasolina Motor Corriente, el del ACPM-Diésel y el de los biocombustibles destinados a la mezcla con combustibles fósiles, fijados por los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía. Lo anterior, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4 del artículo 1 de la Resolución 40193 de 2021.

Para establecer el valor del contrato, además de los precios del Combustible consultado por la entidad, se tuvo en cuenta otras variables o gastos en que debe incurrir el contratista distintas a las que normalmente incurre si el suministro del combustible fuese para un particular, esto es, la carga impositiva.

**ESTIMACIÓN DEL PRESUPUESTO OFICIAL**

Luego de establecer el valor promedio de las cotizaciones del galón de combustible, más la carga impositiva, el presupuesto oficial, se estimó de la siguiente manera:

| ITEM | DESCRIPCION DE OBJETO | UNIDAD | Cantidad estimada hasta agotar monto | COSTO PROMEDIO | VALOR TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Combustible Biodiesel (ACPM) | Galon | 47665 | $ 1.028,00 | $ | 49.000.000 |
| **TOTALES** | | | | | **$** | **49.000.000** |

El presupuesto oficial, no contempla el IVA, teniendo en cuenta que el impuesto a las ventas en los derivados del petróleo, tiene la característica de ser un impuesto monofásico, que quiere decir que el Impuesto se causa una sola y única vez dentro de todo el proceso de producción y comercialización.

El IVA se causa en cabeza del productor o importador del derivado del petróleo, más no en cabeza de los distribuidores o comercializadores.

Articulo 44 Estatuto Tributario: Responsables de derivados del petróleo: Son responsables del impuesto en la venta de productos derivados del petróleo, los productores, los importadores y los vinculados económicos de unos y otros.

Son púes los productores, importadores de los derivados del petróleo y los vinculados económicos a estas empresas, los responsables del impuesto a las ventas, por consiguiente, son los únicos que pueden cobrar y facturar IVA.

Los distribuidores y comercializadores de productos derivados del petróleo no puede cobrar IVA y por consiguiente no deben facturar IVA, pues no son responsables de este.

**ACUERDO INTERNACIONAL O TRATADO DE LIBRE COMERCIO**

Por la cuantía estimada, la convocatoria pública no está sometida a ningún acuerdo o tratado internacional vigente suscrito por Colombia.

**RIESGOS**

| Tipo | Riesgo | Efecto | Nivel cualitativo | Medida de manejo |
|---|---|---|---|---|
| Mercado | Variación del precio del combustible durante la ejecución. | Disminución o variación de la cantidad física adquirible con el monto disponible. | Moderado | Aplicar modalidad de monto agotable, verificar precio vigente y conciliar cantidades y saldos. |
| Operacional | Interrupción o demora en el abastecimiento. | Paralización temporal de maquinaria y retraso en frentes de trabajo. | Moderado | Programar requerimientos, coordinar abastecimiento y mantener seguimiento al saldo y disponibilidad. |
| Técnico | Suministro de combustible que no cumpla especificaciones exigibles. | Riesgo de afectación a sistemas mecánicos y operación de equipos. | Moderado | Exigir suministro autorizado, soportes de calidad y verificación por supervisión. |
| Control | Registros incompletos o combustible no vinculado a actividades del proyecto. | Pérdida de trazabilidad y riesgo de destinación inadecuada. | Alto | Formato obligatorio por suministro; conciliación periódica; aprobación de supervisión. |
| Ambiental | Derrame durante abastecimiento o manipulación. | Contaminación localizada y afectación del entorno. | Moderado | Abastecimiento en condiciones seguras, protocolos de contingencia y manejo adecuado de incidentes. |
| Natural | Aumento de emergencias por temporada de lluvias. | Mayor demanda operativa y presión sobre el combustible disponible. | Moderado | Priorización de puntos críticos y programación basada en riesgo, accesibilidad e impacto social. |

El presente documento se elabora en el mes de septiembre de 2026, en el Municipio de La Paz – Cesar.

Funcionario Responsable:

**EDGARDO AROCA MINDIOLA**
Secretario De Planeación y Desarrollo Territorial
Municipio de La Paz -Cesar