

SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA CVC No. 10-2014 ESTUDIO DEL SECTOR

La Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca en cumplimiento a lo establecido en el artículo 15 del Decreto 1510 de 2013, donde se señala el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo, se permite realizar el estudio del sector para el "MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO PARA LOS VEHICULOS (CARROS, LANCHAS Y MONTACARGA) ASIGNADOS A LAS DEPENDENCIAS CON SEDE EN LA CIUDAD DE CALI, DAR SUROCCIDENTE, DAR PACIFICO ESTE Y PARA TODAS LAS MOTOCICLETAS PERTENECIENTES A LA CORPORACIÓN AUTONOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA - CVC" de acuerdo a la Guía para la Elaboración de Estudio de Sector publicada en el portal único de contratación www.contratos.gov.co, el pasado 30 de Diciembre de 2013 y acorde a las recomendaciones y lineamientos de Colombia Compra Eficiente, de la siguiente manera:

1. ASPECTOS GENERALES

El mantenimiento preventivo y correctivo constituye una acción, o serie de acciones necesarias, para alargar la vida útil del equipo e instalaciones y prevenir la suspensión de las actividades laborales por imprevistos. Tiene como propósito planificar periodos de paralización de trabajo en momentos específicos, para inspeccionar y realizar las acciones de mantenimiento del equipo, con lo que se evitan reparaciones de emergencia.

Un mantenimiento planificado mejora la productividad hasta en 25%, reduce 30% los costos de mantenimiento y alarga la vida útil de la maquinaria y equipo hasta en un 50%.

Los programas de mantenimiento preventivo tradicionales, están basados en el hecho de que los equipos e instalaciones funcionan ocho horas laborables al día y cuarenta horas laborables por semana. Si las máquinas y equipos funcionan por más tiempo, los programas se deben modificar adecuadamente para asegurar un mantenimiento apropiado y un equipo duradero.

El área de actividad del mantenimiento preventivo es de vital importancia en el ámbito de la ejecución de las operaciones en la industria de cualquier tamaño.

De un buen mantenimiento preventivo y correctivo depende no sólo un funcionamiento eficiente de las máquinas, sino que además, es preciso llevarlo a cabo con rigor para conseguir otros objetivos como el hacer que los equipos tengan periodos de vida útil duraderos, sin excederse en lo presupuestado para el mantenimiento.

Las estrategias convencionales de "reparar cuando se produzca la avería" ya no sirven. Fueron válidas en el pasado, pero ahora si se quiere ser productivo se tiene que ser consciente de que esperar a que se produzca la avería es incurrir en unos costos excesivamente elevados (pérdidas de producción; deficiencias en la calidad, tiempos muertos y pérdida de ganancias).

Por lo anterior las entidades deben llevar a cabo procesos de prevención y corrección.

1.1. ECONÓMICO:

El costo de mantenimiento es una erogación que crece con los años y con los kilómetros recorridos por el vehículo. Los vehículos nuevos, con los años y con los kilómetros que recorren, tienden a presentar menores incrementos en los costos de mantenimiento.

Este costo solo se puede conocer a través de un seguimiento riguroso. Los gastos originados por modificaciones y reconstrucción que contribuyen a la prolongación de la vida útil del vehículo deberán ser aplicados por el período de uso, y no considerarlos en un sólo año.

Los costos generados por el tiempo que dura en el taller la unidad, se deben de incluir en los costos de mantenimiento

Las gráficas de los costos anuales por depreciación y mantenimiento, así como el costo total y el costo promedio anual, se presentan en la figura 1, donde se observa que el periodo de reemplazo aparece entre el año 6 y 7.

Por lo que al pasar de un año a otro, el valor de costo total anual (7,877 USD) es menor que el costo promedio anual (8,038 USD) contribuirá a su disminución aunque sea superior al menor costo total anual ya obtenido (año 5). El costo promedio anual, sólo empezará a subir a partir del momento en que el costo total anual supere el último valor promedio calculado (8,038 USD); en la tabla sería al valor correspondiente a 8,234 USD.

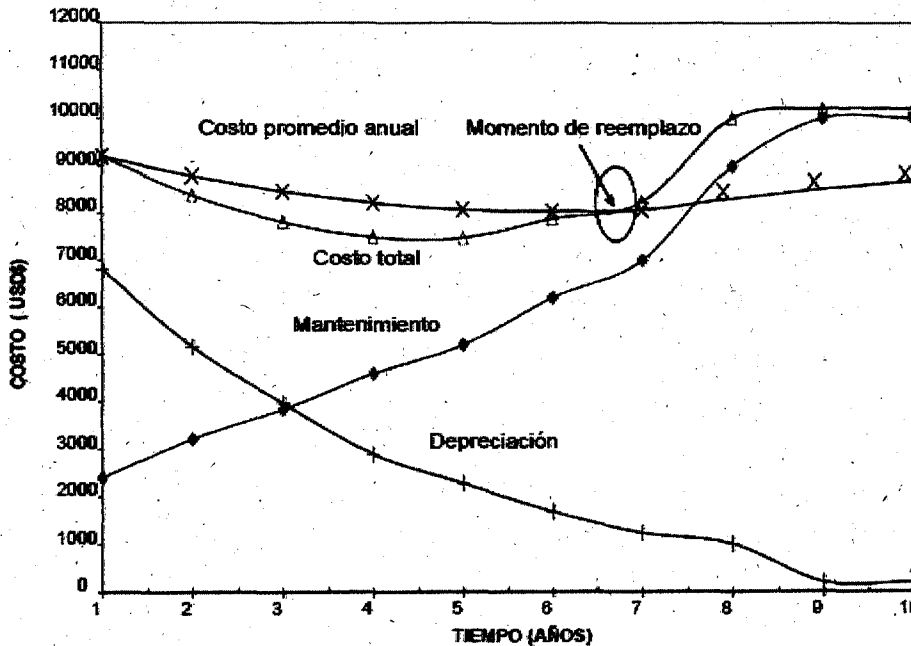
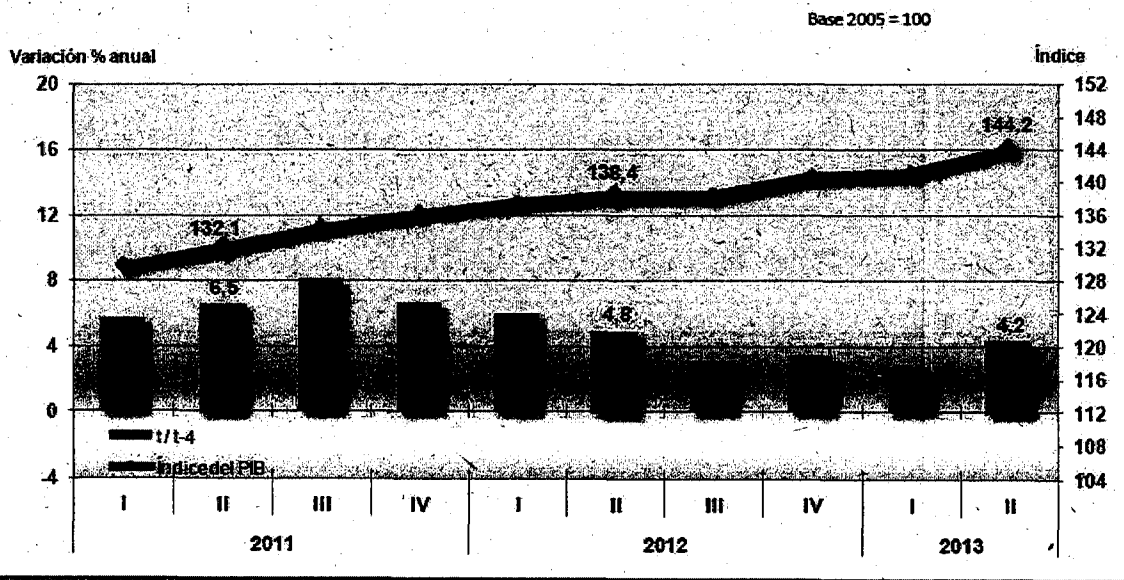


Figura 3.1.

Gráficas de costos para determinar el momento de reemplazo

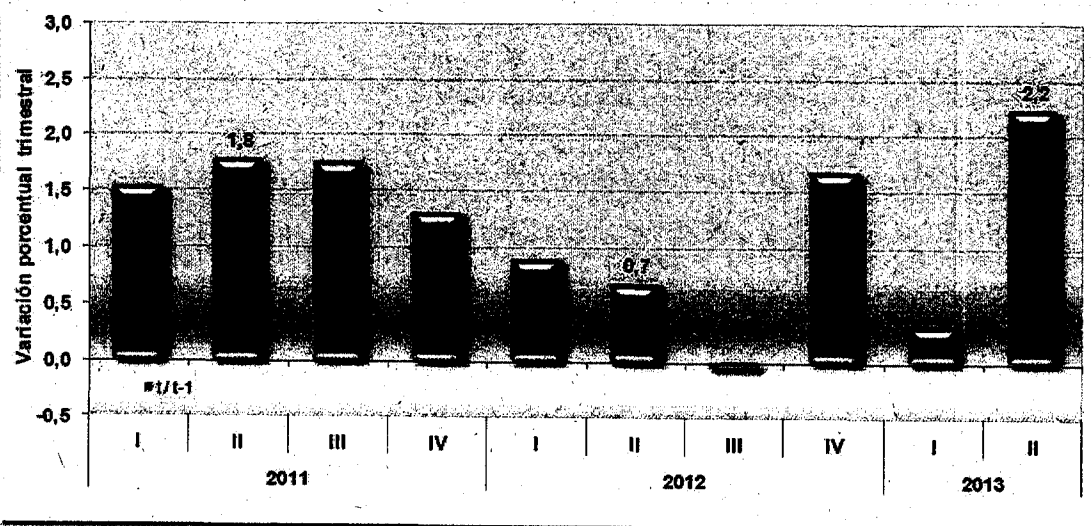
Gráfico 1. Tasa anual de crecimiento del PIB 2011 / I - 2013 / II
Base 2005 = 100

2011 / I - 2013 / II



Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

Gráfico 2. Tasa trimestral de crecimiento del PIB 2011 / I - 2013 / II



Fuente: DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

• **Cuadro. Comportamiento del PIB por Ramas de Actividad Económica 2012 – 2013**

Ramas de actividad	2012	2013
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2.5	5,2
Explotación de minas y canteras	5.6	4.9
Industrias manufactureras	-1.1	-1.2
Suministro de electricidad, gas y agua	2.1	4.9
Construcción	6.0	9.8
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	4.3	4.3
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	4.9	3.1
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas	5.0	4,6
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	5.0	5.3
Subtotal valor agregado	3.9	4.2
Impuestos menos subvenciones sobre la producción e importaciones	5.1	4.5
PRODUCTO INTERNO BRUTO	4.0	4,3

Frente al cuadro anterior es considerable precisar que el sector que nos compete (Transporte, Almacenamiento, y Comunicaciones) actualmente se posiciona en la economía nacional y resulta favorable para las entidades como la CVC que en el mercado se fortalezca un sector tan importante para el desarrollo de las labores de la entidad ya que brinda condiciones laborales aptas para el desempeño de sus funcionarios.

ASPECTOS DEL SECTOR ECONOMICO DE SERVICIOS.

Se tomaron la información suministrada por la página de SIREM, los cuales reflejan los gastos ocasionados al 2012 y se solicitaron los estados financieros a algunas empresas del sector para determinar los indicadores para la vigencia 2013.

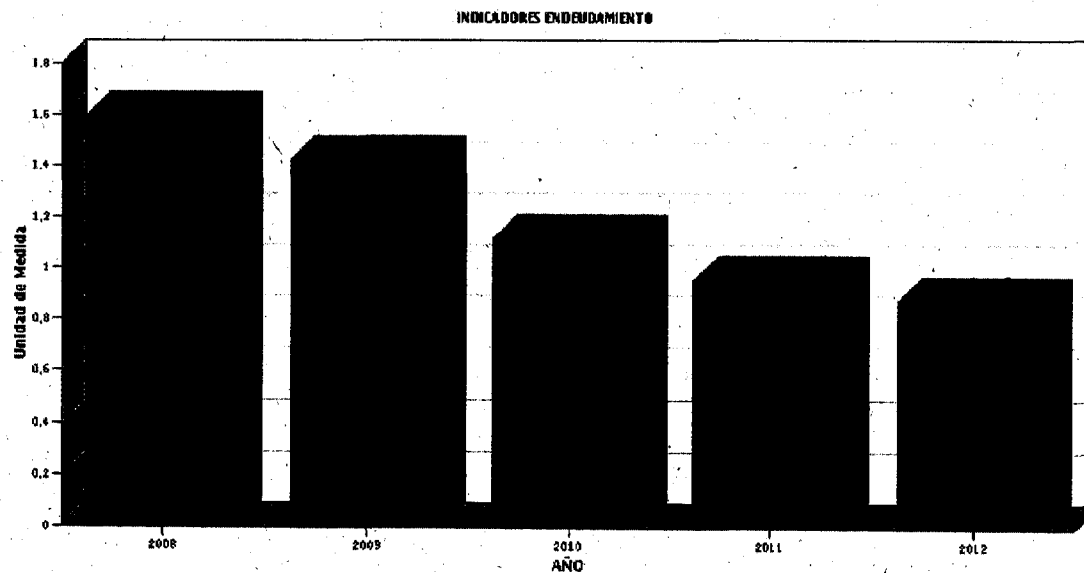
• **INDICADORES FINANCIEROS**

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO

DATO	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Apalancamiento (Veces)	1,6	1,42	1,12	0,96	0,87	
Concentración del Pasivo en el Corto Plazo	77,85%	70,94%	78,34%	72,52%	78,69%	
Endeudamiento con el Sector Financiero	30,89%	32,06%	16,27%	14,61%	13,35%	

DATO	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Concentración Endeudamiento Financiero	50,20%	54,59%	30,79%	29,86%	28,65%	
Razón de Endeudamiento	61,53%	58,73%	52,85%	48,91%	46,60%	43,31%
Endeudamiento Corto Plazo con Proveedores	18,84%	14,47%	15,92%	11,69%	16,61%	

DATO: Apalancamiento (Veces)

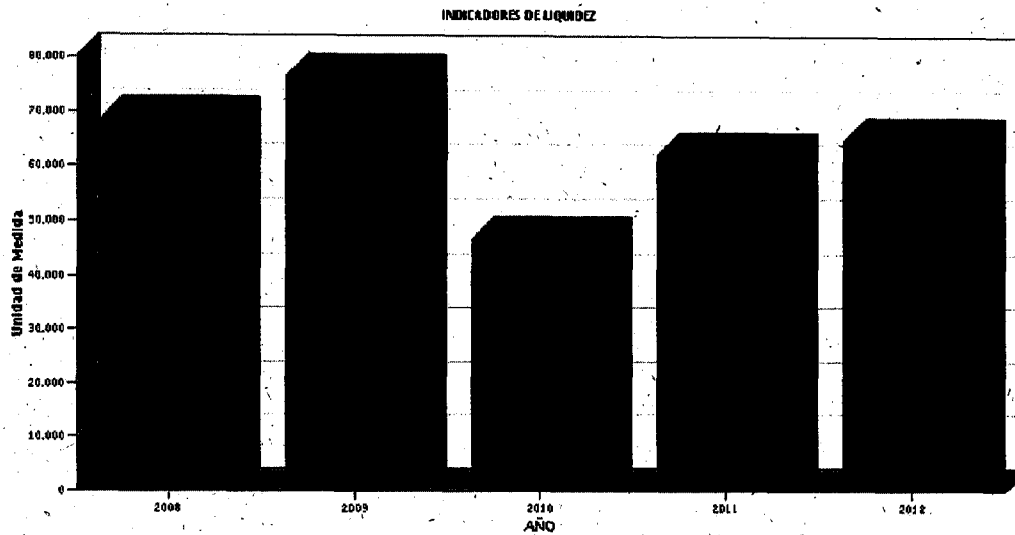


FUENTE: Superintendencia de Sociedades

LIQUIDEZ

DATO	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Capital de Trabajo Neto (Millones \$)	\$ 68.476	\$ 76.594	\$ 46.937	\$ 62.325	\$ 65.058	
Capital de Trabajo Neto Operativo (Millones \$)	\$ 111.375	\$ 109.874	\$ 51.063	\$ 51.205	\$ 49.884	
Razón Corriente (Veces)	1,46	1,54	1,49	1,7	1,7	2,48%
EBITDA (Millones \$)	\$ 38.055	\$ 40.855	\$ 26.743	\$ 39.207	\$ 43.135	
Prueba Ácida (Veces)	0,92	1,07	1,16	1,37	1,34	

DATO: Capital de Trabajo Neto (Millones \$)

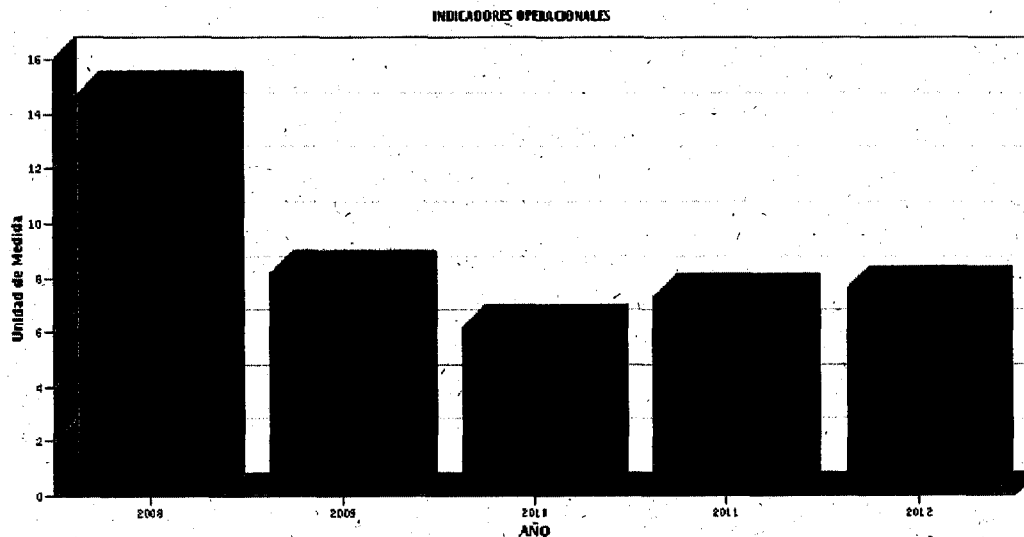


FUENTE: Superintendencia de Sociedades

OPERACIONALES

DATO	2008	2009	2010	2011	2012
Rotación Activos Fijos (Veces)	14,77	8,2	6,19	7,32	7,62
Rotación de Activos Totales (Veces)	2,61	1,62	1,48	1,42	1,59
Rotación de Inventarios Total (Veces)	6,53	4,57	6,55	6,63	7,11

DATO: Rotación Activos Fijos (Veces)



FUENTE: Superintendencia de Sociedades

1.2. Técnico

EL objetivo principal del mantenimiento preventivo y correctivo es la conservación a través del mejoramiento de equipos, máquinas y herramientas requeridas por los diferentes sistemas de producción. Se precisa mantener confiabilidad, disponibilidad de los equipos para así garantizar su funcionamiento y exactitud. El mantenimiento significa la protección de la inversión, la garantía de producción, la seguridad de un servicio y obedece a la planificación adecuada donde se involucra al personal de la Entidad y los Contratistas. Los tipos de mantenimiento se clasifican en:

Mantenimiento predictivo o basado en la condición: consiste en inspeccionar los vehículos a intervalos regulares y tomar acciones para prevenir las fallas o evitar las consecuencias de las mismas. Incluyendo tanto las inspecciones objetivas (con instrumentos) y subjetivas (con los sentidos), como la reparación del defecto (falla potencial).

Mantenimiento preventivo o basado en el tiempo: consiste en reacondicionar o sustituir a intervalos regulares un vehículo o sus componentes, independientemente de su estado en ese momento.

Mantenimiento detectivo o búsqueda de fallas: consiste en la inspección de las funciones ocultas, a intervalos regulares, para ver si han fallado y reacondicionarlas en caso de falla (falla funcional).

Mantenimiento correctivo o a la rotura: consiste en el reacondicionamiento o sustitución de partes del vehículo una vez han fallado, es la reparación de la falla (falla funcional, ocurre de urgencia o emergencia).

Mantenimiento mejorativo o rediseños: consiste en la modificación o cambio de las condiciones originales del vehículo. No es tarea de mantenimiento propiamente dicho.

El estilo de vida en las grandes ciudades, la mejora en los activos de los hogares y la actividad industrial implican una demanda de servicios de transporte, presionando toda la cadena de producción y generando un mercado secundario de mantenimiento y reparación del parque automotor, y en general todo tipo de vehículo. El mercado colombiano ofrece los servicios de mantenimiento así:

1.- Talleres generales: dedicados a la atención de todo tipo de servicios relacionados con el mantenimiento de vehículos. Este tipo de talleres trabaja pro demanda con una población flotante de técnicos, empleados según el requerimiento de clientes.

2.- Talleres especializados para servicios industriales: este tipo de talleres son atendidos por firmas de ingenieros dedicadas a mantenimiento industrial.

3.- Mantenimiento de aire acondicionado de vehículos: el servicio se proporciona a través de concesionarios, talleres de mecánica general y talleres especializados.

4.- Existe un grupo de técnicos informales. Estos técnicos no están vinculados a talleres o centros de servicio autorizados, trabajan de manera independiente, con una demanda irregular haciendo difícil su localización e identificación y por consiguiente su participación en procesos de formación-evaluación-certificación. En su mayoría no cuenta con una formación académica formal, aprendiendo las características técnicas y propias del oficio en forma empírica. La práctica perfecciona su técnica y obtiene sus conocimientos trabajando como ayudante de técnico autor.

Para que el vehículo se mantenga constantemente en buen estado, es importante realizar un mantenimiento preventivo del mismo, para el cual es importante ponerle atención en determinados aspectos, como puede ser el aceite del motor, la refrigeración, la batería, y otros.

Los presentes aspectos principales a tener en cuenta para que un vehículo se encuentre en mejor estado por mayor tiempo, y al mismo tiempo evitar accidentes por culpa de algunos desperfectos, en primer lugar los aspectos a continuación tendrán que ser revisados cada 10.000 o 15.000km, aunque es cierto que este número se puede aumentar un poco si se trata de vehículos modernos, lo primero a revisar es el nivel de los diferentes líquidos que aparecen en la mecánica del vehículo, es decir:

- El Aceite del motor, para el cual debemos saber que la tarea se realiza con el motor en frío.
- La batería, de la cual hay que revisar los niveles de los vasos.
- La refrigeración, la cual debemos comprobar con el motor en frío, y cuyo líquido presente en el vaso de expansión debe estar entre el mínimo y el máximo.

También hay que controlar el líquido de frenos, el lubricante de la caja de transmisión, las suspensiones, fijaciones del tubo de escape, protector de homocinéticas y rótulas, así como la correa del alternador y la bomba de agua

1.3. Regulatorio

La Entidad identificó las normas vigentes aplicables al proceso de mantenimiento preventivo y correctivo, incluyendo los cambios recientes en la normatividad y el impacto de tales modificaciones, así:

1.- RESOLUCIÓN 315 DE 2013 del MINISTERIO DE TRANSPORTE (Febrero 6)

Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 5° de la Ley 105 de 1993, 3° y 38 de la Ley 336 de 1996 y 6, numeral 6.3, del Decreto 087 de 2011

“Artículo 3°. Mantenimiento de vehículos. Aclarado por el art. 1, Resolución Min. Transporte 378 de 2013. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallos o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

En la ficha de mantenimiento además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa. “

2.-Normas requeridas - verificación documental

El proponente nacional o extranjero con domicilio o sucursal en Colombia debe acreditar:

- 1.- COPIA de la Resolución de aprobación de permisos sobre declaratoria ambiental proferida por el DAGMA, conforme a la Resolución 198 del 10 de Mayo de 1999, (Grupo No. 1)
- 2.- Concepto del uso del Suelo expedido por el Municipio de Santiago de Cali
- 3.- Certificado por la autoridad ambiental competente (Dagma) para recibir y tratar aceites lubricantes usados a la entidad responsable del manejo y disposición final de residuos peligrosos. (Grupo No. 1 y Grupo No. 2)

2.- ANALISIS DEL MERCADO.

“El Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia S.A., “Cesvi” utiliza los resultados de la investigación y experimentación para innovar en el desarrollo de soluciones, productos y servicios dirigidos a las cadenas productivas de los sectores: Asegurador, Automotor, Reparador y de la seguridad vial, en Colombia y en el Exterior. Comercializamos nuestras soluciones bajo los principios de la calidad, competitividad, autosostenibilidad y el uso eficiente de nuestros recursos. Somos un equipo de trabajo competente y satisfecho, comprometido con la generación de valor a clientes y accionistas, así como, en la comunicación y gestión de la información. Aprobada por la Junta directiva y Gerencia General, Diciembre de 2012”

El Centro de Experimentación y Seguridad Vial Colombia S.A., “Cesvi” propone recomendaciones sobre cómo y cuándo se debe realizar una oportuna revisión a 5 sistemas de seguridad activos de un vehículo, que son con los que se previenen accidentes.

Ahora, que los plazos de la revisión técnico mecánica para los autos nuevos se han ampliado, la responsabilidad en la realización del mantenimiento preventivo quedó en manos de los propietarios y/o conductores de los vehículos.

Por tal motivo, Cesvi Colombia hizo entrega de una guía práctica sobre el oportuno mantenimiento que se debe realizar periódicamente a los sistemas y piezas de seguridad de los carros.

Los elementos, sistemas ó conjuntos que hacen parte del vehículo en lo que respecta a la seguridad activa y pasiva, no están exentos al desgaste causado por el uso cotidiano, por consiguiente uno de los principales aspectos a tener en cuenta es su correcto y adecuado mantenimiento preventivo de la siguiente manera:

1. Inspección de llantas:

Es importante inspeccionar el mínimo labrado permitido causado por el desgaste normal en el rozamiento de la banda de caucho contra el piso. Este se evidencia porque el labrado ha llegado al mismo nivel de los testigos de desgaste, los cuales se encuentran ubicados dentro de los surcos que posee la llanta a 1.6 milímetros de altura.

La presión de inflado de las llantas se debe revisar semanalmente cuando éstas se encuentren frías, incluyendo la llanta de repuesto. La presión no debe estar por encima ni por debajo de los niveles recomendados por el fabricante.

2. Inspección en la dirección:

La forma técnica para verificar si el sistema de la dirección está funcionando correctamente es realizar periódicamente una medición por la geometría de la alineación.

Esta inspección se realiza de acuerdo a la periodicidad que sugiera el fabricante.

Una forma de revisar si el sistema de dirección se está comportando de manera adecuada, es soltar el timón durante la marcha por un espacio corto: si el vehículo tiende a desplazarse hacia los lados, es indicio de que alguno de los elementos que la componen está fallando.

Cuando se realiza una inspección visual a la llanta y ésta presenta un desgaste irregular, es hora de realizar una revisión a todos los elementos de la dirección, aunque se anticipe al tiempo recomendado por el fabricante.

3. Inspección de frenos:

Lo primero por revisar es el nivel del líquido de frenos (cada 2.000 km. de recorrido), el cual debe estar siempre entre los niveles mínimo y máximo que se indican.

El conductor responsable debería hacer una revisión anual de mantenimiento preventivo.

Actualmente en los vehículos existen diferentes sistemas de frenos, dentro de los cuales están los de discos-pastillas y tambores-zapatatas; para determinar en qué estado se encuentra cada uno de ellos es recomendable realizar una inspección cada 6 meses.

4. Inspección de la suspensión:

Se deben inspeccionar los amortiguadores balanceando puntualmente el vehículo con presión hacia abajo, de tal forma que si existen ruidos o si al soltarlo el balanceo permanece por más de dos oscilaciones, es hora de cambiarlos.

En estos casos es recomendable cambiarlos por parejas (delanteros o traseros), así uno de los dos esté todavía en buenas condiciones.

El cambio de los amortiguadores fluctúa entre 40.000 km. o a los 2 años de uso, dependiendo del correcto y adecuado manejo que se le dé al vehículo.

Algunos síntomas adicionales por mal funcionamiento son: rebote excesivo del vehículo en la marcha incluso en carreteras con buen estado y fugas de líquido en los amortiguadores.

La comprobación del estado de los amortiguadores se debe realizar siempre en caliente, después de un viaje mínimo de 50 km., con el fin de que el aceite interno esté a una temperatura idónea.

5. Inspección del sistema de alumbrado:

El correcto funcionamiento de todas las lámparas del vehículo debe revisarse, de ser posible, cada vez que pone su vehículo en marcha, sustituyendo inmediatamente los bombillos que no funcionen o aquellos que no alcancen el mínimo poder lumínico.

Se debe ajustar siempre el reglaje o altura correspondiente de las farolas cada vez que se sustituya uno de los bombillos. La manera sencilla y práctica de verificación es la siguiente: acerque el vehículo contra la pared hasta que las luces estén a una distancia de 10 cm. Aproximadamente; luego, marque el centro de ambas farolas; ahora, dé marcha atrás al vehículo hasta unos 7 metros; en esta posición los centros de las farolas deben situarse 5 cm. Por debajo de las marcas iniciales y distanciados 4 cm. más a cada lado, equidistante al eje longitudinal del vehículo.

3.- ANALISIS TECNICO

EL objetivo principal del mantenimiento es la conservación a través del mejoramiento de equipos, máquinas y herramientas requeridas por los diferentes sistemas de producción. Se precisa mantener confiabilidad, disponibilidad de los equipos para así garantizar su funcionamiento y exactitud. El mantenimiento significa la protección de la inversión, la garantía de producción, la seguridad de un servicio y obedece a la planificación adecuada donde se involucra al personal de la Entidad y los Contratistas. Los tipos de mantenimiento se clasifican en:

Mantenimiento predictivo o basado en la condición: consiste en inspeccionar los vehículos a intervalos regulares y tomar acciones para prevenir las fallas o evitar las consecuencias de las mismas. Incluyendo tanto las inspecciones objetivas (con instrumentos) y subjetivas (con los sentidos), como la reparación del defecto (falla potencial).

Mantenimiento preventivo o basado en el tiempo: consiste en reacondicionar o sustituir a intervalos regulares un vehículo o sus componentes, independientemente de su estado en ese momento.

Mantenimiento correctivo o a la rotura: consiste en el reacondicionamiento o sustitución de partes del vehículo una vez han fallado, es la reparación de la falla (falla funcional, ocurre de urgencia o emergencia).

El estilo de vida en las grandes ciudades, la mejora en los activos de los hogares y la actividad industrial implican una demanda de servicios de transporte, presionando toda la cadena de producción y generando un mercado secundario de mantenimiento y reparación del parque automotor, y en general todo tipo de vehículo. El mercado colombiano ofrece los servicios de mantenimiento así:

- 1.- Talleres generales: dedicados a la atención de todo tipo de servicios relacionados con el mantenimiento de vehículos. Este tipo de talleres trabaja pro demanda con una población flotante de técnicos, empleados según el requerimiento de clientes.
- 2.- Talleres especializados para servicios industriales: este tipo de talleres son atendidos por firmas de ingenieros dedicadas a mantenimiento industrial.
- 3.- Mantenimiento de aire acondicionado de vehículos: el servicio se proporciona a través de concesionarios, talleres de mecánica general y talleres especializados.
- 4.- Existe un grupo de técnicos informales. Estos técnicos no están vinculados a talleres o centros de servicio autorizados, trabajan de manera independiente, con una demanda irregular haciendo difícil su localización e identificación y por consiguiente su participación en procesos de formación-evaluación-certificación. En su mayoría no cuenta con una formación académica formal, aprendiendo las características técnicas y propias del oficio en forma empírica. La práctica perfecciona su técnica y obtiene sus conocimientos trabajando como ayudante de técnico autor.

Para que el vehículo se mantenga constantemente en buen estado, es importante realizar un mantenimiento preventivo del mismo, para el cual es importante ponerle atención en determinados aspectos, como puede ser el aceite del motor, la refrigeración, la batería, y otros.

Los presentes aspectos principales a tener en cuenta para que un vehículo se encuentre en mejor estado por mayor tiempo, y al mismo tiempo evitar accidentes por culpa de algunos desperfectos, en primer lugar los aspectos a continuación tendrán que ser revisados cada 10.000 o 15.000km, aunque es cierto que este número se puede aumentar un poco si se trata de vehículos modernos, lo primero a revisar es el nivel de los diferentes líquidos que aparecen en la mecánica del vehículo, es decir:

El Aceite del motor, para el cual debemos saber que la tarea se realiza con el motor en frío.

La batería, de la cual hay que revisar los niveles de los vasos.

La refrigeración, la cual debemos comprobar con el motor en frío, y cuyo líquido presente en el vaso de expansión debe estar entre el mínimo y el máximo.

También hay que controlar el líquido de frenos, el lubricante de la caja de transmisión, las suspensiones, fijaciones del tubo de escape, protector de homocinéticas y rótulas, así como la correa del alternador y la bomba de agua.

4. ANALISIS DE LA OFERTA.

El siguiente análisis busca definir y estimar las condiciones de oferta en la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de propiedad de la Corporación.

Teniendo en cuenta las condiciones técnicas exigidas, la Corporación adelantó diferentes cotizaciones a prestadores del servicio objeto del contrato que enuncian a continuación.

INDICADORES FINANCIEROS - AÑO 2012 (millones de pesos)					
Empresa	Nit	TOTAL ACTIVO CORRIENTE	TOTAL ACTIVO	TOTAL PASIVO CORRIENTE	TOTAL PASIVO
Asesoría y Reconstrucción Automotriz - Arautos	800191543	485	661	272	329
Autosuperior	800029569	36.361	40.191	23.683	23.683
Yanaconas Motor SA	805030706	18.478	39.526	9.362	23.369
Supermotos de Cali SAS	890330584	7.732	8.282	2.104	3.836

Fuente de Información <http://sirem.supersociedades.gov.co/Sirem2/index.jsp#>

5.- ESTUDIO DE LA OFERTA

5.1.- ¿Quién vende?

En el mercado Nacional y Regional, es importante señalar que existe una gran cantidad de Talleres de Mantenimiento, que conjugan algunas de las actividades específicas y que para brindar la necesidad de la oferta la Corporación, se puede cubrir con Talleres genéricos o Talleres de marca, que garanticen en toda caso el servicio a toda gama de automotores que posee la entidad en servicio.

Para dar atención a los requerimientos del Servicio de Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos conforme a la documentación obtenida directamente de proveedores de los establecimientos de comercio y teniendo en cuenta las condiciones técnicas exigidas, se identificaron los siguientes proveedores en el mercado local del servicio que se pretende contratar, así como oferentes y contratistas en Procesos de Contratación con entidades estatales así:

- 1.- Asesoría y Reconstrucción Automotriz –Arautos LTDA
- 2.- Yanaconas Motor SA

- 3.- Bernardo Tobón Vargas – Imparmotor's.
- 4.- Supermotos de Cali SAS

En este grupo de Establecimientos se encuentra el mercado que tradicionalmente ha atendido las necesidades del sector empresarial e institucional del estado en la región, verificándose que han tenido suficiente experiencia acreditada mediante la ejecución de contratos similares en años anteriores.

5.2.-¿Cuál es la dinámica de los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo?

Cada servicio que ofrecen en los talleres que prestan el mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos cuentan con instalaciones, el personal calificado y las herramientas y equipos especializados necesarios que permiten obtener todos los requerimientos del vehículo en un solo punto de atención, permitiendo con esto una mayor atención a las necesidades del mantenimiento preventivo y correctivo evitando desplazamientos o recorridos largos en otros servicios, economizando tiempo y costos de recorridos.

Lo importante en este servicio es que es directamente atendido por el proponente y no existen intermediarios como vendedores minoristas que encarecen el producto final o el servicio. El beneficio final para el consumidor al eliminar intermediarios entre otras cosas es reducir el precio final.

6. ESTUDIO DE LA DEMANDA

En cuanto a la demanda la Corporación, ha adquirido en el pasado el Servicio objeto del presente proceso de contratación en estudio, con fundamento en las ineludibles necesidades logísticas para el desarrollo de su propósito misional, como lo es el de disponer durante la vigencia fiscal y de manera accesible de un Taller o Serviteca para el mantenimiento preventivo de los vehículos que garantice la movilidad del parque automotor en la atención de funciones misionales y operativas de sus funcionarios.

Producto de esta necesidad se han identificaron los siguientes proveedores en el SECOP que han prestado el servicio a la Entidad con el objeto a contratar, así:

Contrato:	0327-2013
Contratista	BERNARDO TOBON VARGAS – IMPARMOTOR'S
Modalidad de Selección	SELECCIÓN ABREVIADA No. 19 de 2013.
Objeto del Contrato	MANTENIMIENTO CORRECTIVO. - MUNICIPIO DE CALI. AGRUPA LOS VEHÍCULOS (CARROS, MONTACARGA Y LANCHAS) ASIGNADOS A LAS OFICINAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL, SECRETARÍA GENERAL, DIRECCIONES DE ÁREAS Y LAS DIRECCIONES AMBIENTALES REGIONALES SUROCCIDENTE, PACÍFICO ESTE, PARA EFECTUAR MANTENIMIENTO CORRECTIVO
Valor	CIENTO TRECE MILLONES SEISCIENTOS TREINTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS TREINTA PESOS MONEDA CORRIENTE

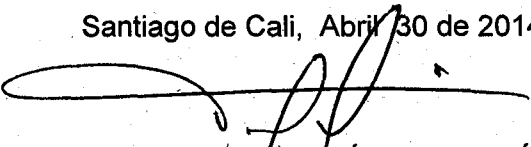
	(\$113.633.830,00), IVA INCLUIDO
Forma de Pago	El pago del servicio contratado se hará en mensualidades vencidas, previa presentación y tramitación por parte del CONTRATISTA, de la correspondiente factura previa aprobación y constancia del supervisor del contrato donde certifique el recibo a satisfacción, la planilla de pagos correspondiente al mes inmediatamente anterior liquidado y pagado y todos los recibos de pagos al sistema de seguridad social integral, prestaciones sociales, parafiscales y todos los que las normas determinen del mes inmediatamente anterior, documentos que deberán ser presentados a través del Grupo de Recursos Físicos de la Dirección Administrativa de la CVC
Fecha Inicio	03/09/2013
Fecha Terminación	31/03/2014
Cargo del Presupuesto	Funcionamiento
Oferentes	1.-BERNARDO TOBON VARGAS 2.-INGEMOTORES SA 3.-ASESORÍA Y RECONSTRUCCIÓN AUTOMOTRIZ – ARAUTOS LTDA 4.-SUPERMOTOS DE CALI SAS. 5.-CALIMA MOTOR S.A.
Garantías	1.- CUMPLIMIENTO 2.- PAGO DE SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES 3.- CALIDAD DEL SERVICIO 4.- CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES Y EQUIPOS SUMINISTRADOS 5.- RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL
Contrato:	0204-2012
Contratista	ASESORÍA Y RECONSTRUCCIÓN AUTOMOTRIZ – ARAUTOS LTDA
Modalidad de Selección	LICITACION PUBLICA No. 05 de 2012.
Objeto del Contrato	MANTENIMIENTO CORRECTIVO QUE AGRUPA LOS CARROS, MONTACARGA Y LANCHA, ASIGNADOS A LAS OFICINAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL, SECRETARÍA GENERAL, DIRECCIONES DE ÁREAS Y LAS DIRECCIONES AMBIENTALES REGIONALES SUROCCIDENTE, PACÍFICO ESTE, PACÍFICO OESTE, SURORIENTE, CENTRO SUR, CENTRO NORTE, BRUT, NORTE
Valor	DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES CUARENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y TRES PESOS MONEDA CORRIENTE (\$283.043.693,00), IVA INCLUIDO

Forma de Pago	El pago del servicio contratado se hará en mensualidades vencidas, previa presentación y tramitación por parte del CONTRATISTA, de la correspondiente factura previa aprobación y constancia del supervisor del contrato donde certifique el recibo a satisfacción, la planilla de pagos correspondiente al mes inmediatamente anterior liquidado y pagado y todos los recibos de pagos al sistema de seguridad social integral, prestaciones sociales, parafiscales y todos los que las normas determinen del mes inmediatamente anterior, documentos que deberán ser presentados a través del Grupo de Recursos Físicos de la Dirección Administrativa de la CVC. Igualmente, EL CONTRATISTA deberá anexar con cada factura el informe de las actividades realizadas durante el periodo a cancelar de acuerdo a lo solicitado en las especificaciones técnicas del pliego de Condiciones
Fecha Inicio	24/12/2012
Fecha Terminación	23/07/2013
Cargo del Presupuesto	Funcionamiento
Oferentes	1.-BERNARDO TOBON VARGAS 2.-INGEMOTORES SA 3.-ASESORÍA Y RECONSTRUCCIÓN AUTOMOTRIZ – ARAUTOS LTDA 4.-SUPERMOTOS DE CALI SAS. 5.-CALIMA MOTOR S.A.
Garantías	1.- CUMPLIMIENTO 2.- PAGO DE SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES 3.- CALIDAD DEL SERVICIO 4.- CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES Y EQUIPOS SUMINISTRADOS 5.- RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

El comportamiento de estos contratos celebrados ha sido excelente, lográndose un cumplimiento eficaz en las reglas contractuales.

Teniendo en cuenta el análisis del cuadro anterior se tendrá presente que el presupuesto público establecido para esta contratación será de \$36.678.489 mcte para los respectivos 10 meses que se clasificaran dependiendo de lo que se evalúe en las pre-cotizaciones de mantenimiento preventivo y limpieza.

Santiago de Cali, Abril 30 de 2014



OSCAR MARINO GÓMEZ GARCÍA
Director Administrativo

Proyectó: Alberto Zapata Ortiz - Grupo de Recursos Físicos
Reviso: Paula Andrea Rendón Ocampo - Coordinadora Grupo de Recursos Físicos 

