

ANÁLISIS DEL SECTOR

El Municipio de Paz de Ariporo, en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Reglamentario 1082 de 2015 y las directrices proporcionadas por la Agencia Nacional para la Contratación Estatal, procede a realizar un estudio y análisis del sector para "REALIZAR EL ESTUDIO DE PATOLOGIA Y ANALISIS DE VULNERABILIDAD SISMICA PARA ESTRUCTURA EXISTENTE SOBRE EL CAÑO LA AGUADITA DE LA CALLE 17 ENTRE CARRERAS 7 Y 8 EN EL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO – CASANARE". Este estudio será fundamental para la estructuración del proceso de selección del contratista, con el objetivo de adquirir el bien o servicio que satisfaga la necesidad identificada.

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Reglamentario 1082 de 2015, titulado "Análisis del Sector Económico y de los Oferentes por parte de las Entidades Estatales", establece el "Deber de Análisis de las Entidades Estatales". Este artículo dispone que, durante la etapa de planeación, las entidades estatales deben realizar un análisis exhaustivo del sector relacionado con el objeto del proceso de contratación. Este análisis debe considerar diversas perspectivas, incluyendo aspectos legales, comerciales, financieros, organizacionales, técnicos y de riesgo, y debe ser incorporado en los documentos del proceso de contratación. Este procedimiento es esencial para asegurar que las entidades estatales comprendan plenamente el mercado y los posibles oferentes, garantizando así un proceso de contratación eficiente y efectivo.

SECTOR DE MERCADO

SECTOR

TRANSPORTE

1.ASPECTOS GENERALES

El artículo segundo de la Constitución Política de Colombia establece los propósitos fundamentales del Estado, los cuales incluyen servir a la comunidad, fomentar la prosperidad general y asegurar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Además, este artículo resalta la importancia de facilitar la participación activa de todos los ciudadanos en las decisiones que les afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural del país. También enfatiza el compromiso del Estado con la defensa de la independencia nacional, el mantenimiento de la integridad territorial y la promoción de una convivencia pacífica y el establecimiento de un orden justo.

A. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

Para cumplir con estos fines esenciales, el Estado colombiano se ha estructurado a través de un conjunto de instituciones y organizaciones de carácter público. Estas entidades tienen la misión de administrar y gestionar tanto el Estado como algunos entes públicos. Esta estructura organizacional es fundamental para implementar y hacer realidad los objetivos y principios establecidos en la Constitución, asegurando así el bienestar y la participación efectiva de la población en los asuntos nacionales.

Teniendo en cuenta que se requiere la realización del presente proceso contractual cuyo objeto es: "REALIZAR EL ESTUDIO DE PATOLOGIA Y ANALISIS DE VULNERABILIDAD SISMICA DE LA ESTRUCTURA EXISTENTE SOBRE EL CAÑO LA AGUADITA DE LA CALLE 17 ENTRE CARRERAS 7 Y 8 EN EL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO – CASANARE".

SECTOR AL QUE PERTENECE EL OBJETO DEL PRESENTE CONTRATO:
TRANSPORTE

PRESUPUESTO OFICIAL: CUARENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y DOS MIL SETECIENTOS NUEVE PESOS M/CTE (\$48.932.709,00).

PLAZO DEL CONTRATO: DOS (02) MESES

De acuerdo a la necesidad que se tiene de contratar el objeto ya indicado y a la guía para la elaboración del estudio del sector, Publicado en la página de Colombia Compra Eficiente, el presente proceso de selección pertenece a la siguiente clasificación según el clasificador de naciones unidas:

Código Segmento	Nombre Segmento	Código Familia	Nombre Familia	Código Clase	Nombre Clase	Código Producto	Nombre Producto
8100000	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología	81100000	Servicios profesionales de ingeniería	81101500	Ingeniería Civil	81101504	Servicios de ingeniería estructural

La entidad analiza, tal como lo sugiere la guía de Colombia Compra Eficiente, el análisis del sector, el análisis de la demanda y el análisis de la oferta.

ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

ANÁLISIS DEL SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA EN LA ECONOMÍA COLOMBIANA

PARTICIPACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA NACIONAL

El sector transporte e infraestructura constituye uno de los pilares fundamentales para el crecimiento económico de Colombia, debido a su incidencia directa sobre la competitividad, la productividad, la integración regional y la movilización de bienes y servicios. La infraestructura de transporte permite conectar centros de producción con mercados de consumo, reducir costos logísticos y facilitar el desarrollo de actividades productivas en sectores como agricultura, comercio, industria, minería y turismo.

De acuerdo con las Cuentas Nacionales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), las actividades de comercio, transporte, almacenamiento, alojamiento y servicios de comida continúan representando una de las mayores participaciones dentro del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. Durante el año 2024 estas actividades registraron un crecimiento aproximado del 1,2%, contribuyendo de manera positiva a la recuperación económica del país.

La dinámica del transporte está estrechamente relacionada con las inversiones en infraestructura vial, puentes, corredores logísticos, sistemas urbanos de movilidad y conectividad regional, elementos que permiten mejorar la eficiencia del sistema

económico nacional.

COMPORTAMIENTO DEL PIB COLOMBIANO

Tabla 1. Crecimiento del PIB Nacional

Año	Crecimiento del PIB (%)
2021	11,0
2022	7,3
2023	0,7
2024	1,5 - 1,7
2025*	En consolidación

*Datos preliminares y provisionales.

Luego de la desaceleración económica registrada durante 2023, la economía colombiana presentó señales de recuperación durante 2024, impulsada principalmente por actividades relacionadas con agricultura, comercio, transporte y servicios.

APORTE DEL TRANSPORTE AL DESARROLLO ECONÓMICO

El transporte es considerado un sector transversal de la economía debido a que facilita la operación de todos los sectores productivos. Entre sus principales aportes se destacan:

- Disminución de costos logísticos.
- Incremento de la competitividad regional.
- Facilitación del comercio nacional e internacional.
- Generación de empleo directo e indirecto.
- Integración territorial y acceso a servicios básicos.
- Impulso al turismo y actividades productivas rurales.
- Atracción de inversión pública y privada.

La inversión en infraestructura vial genera efectos multiplicadores sobre la economía, debido a que dinamiza sectores como construcción, materiales, servicios profesionales, transporte de carga y comercio local.

PIB DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

Tabla 2. Evolución reciente del PIB de Transporte y Almacenamiento

Indicador	Valor
-----------	-------

Máximo histórico registrado	COP \$12.893 billones
PIB transporte IV trimestre 2025	COP \$12.744 billones
PIB transporte I trimestre 2026	COP \$12.120 billones
Promedio histórico 2000-2026	COP \$8.752 billones

Fuente: DANE – estadísticas económicas compiladas por Trading Economics.

Los datos muestran que el sector transporte mantiene una participación relevante dentro de la estructura económica nacional y continúa siendo uno de los componentes estratégicos para el crecimiento del país.

IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

La infraestructura vial representa uno de los principales instrumentos para mejorar la competitividad económica, especialmente en regiones intermedias y municipios que dependen del transporte terrestre para la movilización de productos agrícolas, ganaderos y comerciales.

Las inversiones en puentes, vías urbanas, corredores rurales y obras de drenaje permiten:

Tabla 3. Beneficios económicos de la infraestructura vial

Beneficio	Impacto económico
Reducción de tiempos de viaje	Menores costos operativos
Mejor conectividad regional	Incremento del comercio
Acceso a mercados	Mayor competitividad productiva
Disminución de costos logísticos	Incremento de rentabilidad
Seguridad vial	Reducción de pérdidas económicas
Generación de empleo	Dinamización económica local
Atracción de inversión	Fortalecimiento empresarial

Diversos análisis económicos coinciden en que las deficiencias de infraestructura continúan siendo una de las principales limitantes para la competitividad nacional, particularmente en departamentos con vocación agropecuaria y extensas distancias de transporte.

RELACIÓN ENTRE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO TERRITORIAL

En municipios como Paz de Ariporo y en general en la región de la Orinoquía, la infraestructura de transporte adquiere especial importancia debido a las grandes distancias entre centros poblados, zonas productivas y mercados regionales.

La construcción y mejoramiento de puentes, vías urbanas y obras de conectividad contribuye a:

- Garantizar la movilidad segura de la población.
- Fortalecer la comercialización de productos agropecuarios.
- Mejorar el acceso a servicios de salud y educación.
- Incrementar la competitividad territorial.
- Favorecer el crecimiento económico local.
- Reducir costos de operación vehicular.

CONCLUSIÓN

El sector transporte e infraestructura constituye un componente estratégico para el crecimiento económico de Colombia y para la consolidación del desarrollo regional. Su aporte al PIB nacional, su capacidad para generar empleo y su incidencia sobre la competitividad hacen que las inversiones en infraestructura vial y obras de conectividad representen una herramienta fundamental para mejorar las condiciones socioeconómicas de los territorios. En este contexto, la ejecución de estudios, diseños y proyectos orientados al fortalecimiento de la infraestructura de transporte contribuye directamente al desarrollo económico, la integración territorial y el bienestar de la población.

La industria automotriz se ha consolidado como una de las industrias más dinámicas en la economía mundial. Este sector está conformado por la industria de fabricación, ensamblaje y la comercialización de automotores, mercado que es influenciado por variables macroeconómicas como: (i) la tasa de cambio; (ii) el crecimiento de la economía; (iii) la tasa de interés, (iv) la confianza de los consumidores; y (v) las expectativas que generan los acuerdos comerciales.

Normalmente cuando las entidades adquieren vehículos de cualquier naturaleza, contemplan el Mantenimiento Preventivo de garantía que tienen los fabricantes. Sin embargo, luego de la garantía, los Mantenimientos Correctivos y Preventivos deben sostenerse y contratarse por arte de las entidades a fin de mantener en adecuad funcionamiento los estos vehículos.

El sector transporte constituye uno de los componentes estratégicos para el desarrollo económico y social del país, debido a su incidencia directa en la conectividad territorial, la competitividad regional y la dinámica productiva de los diferentes sectores económicos. En Colombia, la infraestructura vial y de transporte cumple un papel fundamental en la movilización de bienes, servicios y personas, permitiendo la integración de las actividades comerciales, agropecuarias, industriales y de servicios, especialmente en los municipios cuya economía depende del transporte terrestre como principal medio de conectividad.

En este contexto, la inversión en infraestructura de transporte y en el mantenimiento de estructuras existentes representa un factor determinante para garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad vial y sostenibilidad de las obras públicas. Las estructuras de paso, puentes, placas y obras de drenaje, al estar sometidas permanentemente a cargas vehiculares, condiciones ambientales y procesos de deterioro natural, requieren evaluaciones técnicas especializadas que permitan identificar su estado actual y definir intervenciones oportunas mediante estudios de patología estructural y análisis de vulnerabilidad.

Desde el punto de vista económico, el sector transporte ha mantenido una participación relevante dentro del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, consolidándose como una actividad transversal para el crecimiento económico. De acuerdo con los reportes del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, las actividades asociadas al transporte y almacenamiento han presentado una recuperación progresiva posterior a la pandemia, impulsadas por el aumento en la movilidad, la reactivación del comercio y la ejecución de proyectos de infraestructura pública. Este comportamiento evidencia la necesidad de fortalecer las condiciones de operación de la infraestructura vial existente, garantizando su funcionalidad y prolongando su vida útil mediante procesos técnicos de diagnóstico y evaluación estructural.

Adicionalmente, el Gobierno Nacional y las entidades territoriales han priorizado dentro de sus planes de desarrollo y programas de inversión la modernización, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de transporte, considerando que las deficiencias estructurales y el deterioro de las obras generan impactos negativos sobre la competitividad, incrementan los costos logísticos y afectan la seguridad de los usuarios.

En el ámbito regional y municipal, los antecedentes evidencian que muchas estructuras existentes presentan deterioros asociados al envejecimiento de los materiales, exposición a agentes climáticos, deficiencias constructivas, aumento del tránsito vehicular y ausencia de intervenciones periódicas de mantenimiento. Estas condiciones hacen necesario adelantar estudios de patología estructural que permitan diagnosticar técnicamente el estado de las estructuras y establecer alternativas de intervención acordes con la normatividad vigente, especialmente lo dispuesto en la NSR-10 y demás normas técnicas aplicables.

Por lo anterior, la contratación de estudios de patología estructural y análisis de vulnerabilidad sísmica se enmarca dentro de la necesidad de preservar la infraestructura pública destinada al transporte, optimizar la inversión pública, reducir riesgos asociados a fallas estructurales y garantizar condiciones adecuadas de servicio, seguridad y conectividad para la comunidad.

De acuerdo con cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, el sector de transporte y almacenamiento ha mantenido una participación significativa dentro del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. Durante el año 2024, las actividades asociadas al transporte, almacenamiento y comunicaciones representaron aproximadamente entre el 5% y el 6% del PIB nacional, reflejando



la importancia estratégica del sector dentro de la economía colombiana.

Asimismo, el comportamiento económico posterior a la pandemia evidenció una recuperación progresiva del sector. Según reportes oficiales del DANE, en los últimos años el transporte terrestre presentó incrementos sostenidos en movilización de pasajeros y carga, impulsados por:

- La reactivación económica nacional.
- El fortalecimiento de las cadenas logísticas.
- El crecimiento del comercio interno.
- La ejecución de proyectos de infraestructura vial.
- El aumento del parque automotor.

En materia de infraestructura, el Gobierno Nacional ha priorizado inversiones significativas para fortalecer la red vial y las estructuras de transporte. De acuerdo con información del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, el sector transporte ha concentrado históricamente uno de los mayores porcentajes de inversión pública en infraestructura, debido a la necesidad de mejorar la conectividad y reducir costos logísticos, los cuales en Colombia representan aproximadamente entre el 12% y 14% del valor de los productos transportados, cifra superior al promedio de países de la OCDE.

En el contexto territorial, muchas estructuras existentes como puentes, placas, box culvert y obras hidráulicas presentan actualmente condiciones de deterioro derivadas de:

- Antigüedad de las estructuras.
- Incremento de cargas vehiculares.
- Falta de mantenimiento preventivo.
- Exposición permanente a condiciones ambientales y de humedad.
- Procesos de socavación y desgaste de materiales.

Según diagnósticos realizados por entidades del sector infraestructura a nivel nacional, un porcentaje importante de estructuras viales municipales presentan algún nivel de afectación estructural o funcional, generando riesgos para la movilidad y la seguridad vial. Esta situación ha llevado a que las entidades territoriales prioricen la ejecución de estudios de patología estructural y análisis de vulnerabilidad sísmica como herramientas técnicas para determinar el estado real de las estructuras y definir intervenciones oportunas.

Desde el punto de vista económico, la realización de estudios de patología permite optimizar los recursos públicos, ya que facilita la toma de decisiones técnicas antes de ejecutar inversiones de mantenimiento, rehabilitación o reconstrucción. Estas evaluaciones contribuyen a prolongar la vida útil de las estructuras, disminuir riesgos de colapso y garantizar la continuidad del servicio de transporte para las comunidades.

En consecuencia, la contratación de estudios de patología estructural se encuentra alineada con las políticas nacionales de fortalecimiento de la infraestructura de transporte, sostenibilidad de las obras públicas y gestión del riesgo, contribuyendo al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y el desarrollo económico

regional.

1.1. ECONOMICO

Análisis técnico del sector económico vinculado a infraestructura de transporte y vías en Colombia (Comparativo histórico).

1. Panorama general del sector en la economía nacional

El sector de infraestructura de transporte ha sido históricamente un motor relevante del crecimiento económico en Colombia, debido a su efecto multiplicador sobre la productividad, la competitividad logística y la integración territorial. La inversión en obras civiles, especialmente en vías, genera impactos directos en empleo, cadena de suministro, costos de transporte y desarrollo regional.

En los últimos años se observa una transición desde ciclos de expansión intensiva en grandes concesiones hacia una fase de consolidación, con retos financieros y regulatorios que han modificado la dinámica del sector frente a décadas anteriores.

2. Comparación histórica: antes y ahora

A. Periodo 2010–2018: expansión acelerada (fase de crecimiento estructural)

Durante esta etapa el país experimentó uno de los mayores ciclos de inversión en infraestructura vial, impulsado principalmente por programas de concesiones.

Características principales:

- Implementación de programas como las concesiones viales de cuarta generación (4G), con más de 8.000 km de carreteras estructuradas.
- Alta participación de alianzas público-privadas (APP), que permitieron alcanzar niveles de inversión cercanos al 2,4% del PIB en infraestructura.
- Fuerte dinamismo en obras civiles, aumento de la red vial primaria y mejora de conectividad nacional.

Impacto económico:

- Incremento del empleo en construcción e ingeniería.
- Reducción de tiempos logísticos.
- Mejor posicionamiento en índices de competitividad regional.

B. Periodo 2019–2022: desaceleración y ajuste

Tras el auge de las 4G, el sector entró en una fase de ajuste por factores macroeconómicos y estructurales.

Factores clave:

- Finalización progresiva de grandes concesiones.
- Pandemia y caída de la inversión pública.
- Aumento de deuda pública y restricciones fiscales.
- Reducción en el número de nuevos proyectos viales.

Consecuencias:

- Menor crecimiento del subsector construcción.
- Disminución de nuevas adjudicaciones.
- Aplazamiento de proyectos estratégicos.

C. Periodo 2023–2024: reactivación parcial

El sector comenzó una recuperación gradual, impulsada por políticas de reactivación



económica.

Indicadores relevantes:

- El PIB de obras civiles presentó crecimientos cercanos al 16,5% en 2024, reflejando recuperación del sector.
- Programas de movilidad urbana y transporte público sostenible.
- Reactivación de proyectos logísticos y multimodales.

Sin embargo, la recuperación fue desigual y dependiente de condiciones macroeconómicas como tasas de interés e inflación.

D. Periodo actual 2025–2026: fase de transición estructural

El contexto actual muestra señales mixtas entre expansión potencial y desafíos estructurales.

Tendencias actuales:

1. Aumento de planes de inversión

- Proyección de inversiones superiores a \$321 billones en transporte, una apuesta logística mayor que la generación 4G.
- Enfoque en transporte multimodal (vías, ferrocarriles, logística portuaria).

2. Crecimiento económico moderado

- El PIB nacional creció alrededor de 2,6% en 2025, con impulso del comercio y transporte.
- Crecimiento menor frente a décadas de expansión, reflejando desaceleración estructural.

3. Retos regulatorios y financieros

- Incertidumbre en políticas de peajes y concesiones afecta inversión privada.
- Disminución del atractivo para nuevas APP.
- Dependencia creciente del gasto público.

4. Problemas operativos del sistema vial

- Alta frecuencia de cierres viales y interrupciones logísticas (más de 1.100 en 2024).
- Impactos negativos en competitividad y costos de transporte.

3. Comparación técnica: antes vs. actualidad

Variable	Años anteriores (2010–2018)	Situación actual (2024–2026)
Nivel de inversión	Alto crecimiento impulsado por APP	Alto potencial, pero con incertidumbre financiera
Participación privada	Alta (APP dominantes)	Menor dinamismo privado
Crecimiento sectorial	Expansivo	Moderado y heterogéneo
Impacto en PIB	Alto efecto multiplicador	Impacto aún relevante pero menor ritmo
Estado de proyectos	Megaproyectos viales	Enfoque multimodal y mantenimiento
Riesgos	Financieros moderados	Regulatorios, fiscales y sociales

4. Impacto económico del sector transporte en la actualidad

Actualmente, el sector mantiene su importancia estratégica por varias razones:

A. Competitividad y logística

La infraestructura vial sigue siendo clave para:

- Reducción de costos logísticos.
- Integración de regiones productivas.
- Acceso a mercados internacionales.

B. Efecto en empleo y crecimiento regional

- Genera empleo intensivo en mano de obra.
- Impacta directamente economías locales.

C. Relación con otros sectores

- Agricultura y minería dependen de conectividad vial.
- Comercio y turismo se benefician de infraestructura eficiente.

5. Retos estructurales actuales del sector

1. Rezago histórico frente a otros países latinoamericanos en inversión relativa al PIB.
2. Necesidad de mantenimiento y rehabilitación de redes existentes.
3. Limitaciones fiscales y alta deuda pública.
4. Conflictos sociales y cierres viales recurrentes.
5. Transición hacia infraestructura sostenible y resiliente.

6. Perspectivas futuras

Las proyecciones indican que el sector podría convertirse nuevamente en motor económico si se consolidan:

- Nuevos esquemas de financiación público-privada.
- Estabilidad regulatoria para concesiones.
- Inversión en transporte multimodal.
- Fortalecimiento del mantenimiento vial.

De lograrse estas condiciones, el sector podría retomar niveles de crecimiento similares a los ciclos expansivos previos, aunque con un enfoque más sostenible y descentralizado.

Conclusión técnica

Comparado con años anteriores, el sector económico vinculado a infraestructura de transporte y vías en Colombia ha pasado de una fase de expansión intensiva basada en grandes concesiones (2010–2018) a una etapa de transición estructural caracterizada por crecimiento moderado, mayor incertidumbre regulatoria y énfasis en sostenibilidad y mantenimiento. Aunque el potencial de inversión actual es alto y existen planes ambiciosos, el desempeño del sector depende de la estabilidad institucional, la financiación de proyectos y la capacidad de integrar esquemas público-privados. A pesar de estos desafíos, la infraestructura de transporte continúa siendo un componente estratégico para el crecimiento económico, la competitividad nacional y el desarrollo territorial del país.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC):

A enero de 2026, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) en Colombia registró una

variación interanual de 5,35%, de acuerdo con la información reportada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), reflejando las presiones inflacionarias sobre el costo de vida al inicio del año. Este valor representa el cambio acumulado de los precios de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo de los hogares en comparación con el mismo periodo del año anterior, mostrando una continuación de tendencias inflacionarias significativas.

Al comparar este resultado con el comportamiento del IPC en el periodo previo, se observa que la inflación anual cerró 2025 en 5,1%, según datos oficiales, lo que indica un aumento de 0,25 puntos porcentuales respecto al cierre del año pasado. Esto evidencia una ligera aceleración de la inflación en los primeros meses de 2026 frente al nivel promedio alcanzado durante 2025.

La evolución reciente del IPC refleja, por un lado, una caída sustancial desde niveles más altos reportados años anteriores (por ejemplo, tasas superiores a 6% en años previos), y por otro, un contexto actual en el que el índice continúa por encima de las metas de inflación de largo plazo del Banco de la República (alrededor de 3%). Esta dinámica está influenciada por incrementos en los precios de bienes y servicios como alimentos, transporte y restaurantes, que han incidido de forma positiva en la variación general.

En términos generales, el contraste entre el IPC actual y el del año pasado indica que, si bien existe una moderación frente a los picos inflacionarios de años anteriores, la inflación anual sigue siendo elevada y ha mostrado una ligera tendencia al alza a comienzos de 2026 en comparación con el comportamiento observado en 2025. Esto tiene implicaciones directas sobre el poder adquisitivo de los hogares, la formulación de política monetaria y los mecanismos de indexación económica en contratos y salarios.



Las alcaldías están obligadas por los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (Únicamente con NAL 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 y los esquemas asociativos integrados por Entidades Estatales del nivel municipal están obligados por los Acuerdos Comerciales con Chile y Guatemala y por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN".

MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO		ENTIDAD ESTATAL INCLUIDA	PRESUPUESTO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN SUPERIOR AL VALOR DEL ACUERDO COMERCIAL	EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACIÓN	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL
CUANTÍA: \$48.932.709,00 ACUERDO COMERCIAL					
Alianza Pacífico	Chile	Si	Si	No	Si
	México	No	Si	No	No
	Perú	Si	Si	No	Si
Canadá		No	Si	No	No
Chile		Si	Si	No	Si
Corea		No	Si	No	No
Costa Rica		Si	Si	No	Si
Estados Unidos		No	Si	No	No
Estados AELC		Si	Si	No	Si
México		No	Si	No	No
Triángulo Norte	El Salvador	No	No	No	No
	Guatemala	Si	No	No	Si
	Honduras	No	No	No	No
Unión Europea		Si	Si	No	Si
Comunidad andina		Si	Si	No	Si

B. INTERNACIONAL

▪ SALARIO MÍNIMO MENSUAL LEGAL VIGENTE

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1469 del 29 de diciembre de 2025, el salario mínimo legal para el año 2026 en Colombia se fijó en **UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS (\$1.750.905)** mensuales a partir del 1 de enero de 2026, lo que representa un aumento del 23 por ciento comparado con el año anterior.

▪ AUXILIO DE TRANSPORTE

El Decreto 1470 del 29 de diciembre de 2025, fijó a partir del primero (1°) de enero de 2025, el auxilio de transporte a que tienen derecho los servidores públicos y los trabajadores particulares que devengan hasta dos (2) veces el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente, en la suma de **DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL NOVENTA Y CINCO PESOS (\$249.095)**, que se pagará por los empleadores en todos los lugares del país, donde se preste el servicio público de transporte.

▪ INDICADORES ECONÓMICOS

Última actualización: 10/02/2026

Indicadores de Infraestructura - Indicadores de Infraestructura - Indicadores de Infraestructura - Indicadores de Infraestructura - Indicadores de Infraestructura

10/02/2026

Q

Portafolio

INICIAR SESIÓN

ECONOMÍA - RESERVAS - INDICADORES ECONÓMICOS - DÓLAR - INFLACIÓN

Dólar

TRM

\$ 3.670,20

REFINATIV

\$ 3.682,37 -0,02 % \$

-0,37

Casas de
cambio

Compra

\$ 3.681,80

Venta

\$ 3.686,50

PIB

N/A

Inflación

TRM

\$ 3.670,20

Actualizado al 09 de febrero de 2026

Fuente: <https://www.portafolio.co/indicadores-economicos>

CERTIFICACIÓN DEL INTERÉS BANCARIO CORRIENTE PARA LA MODALIDAD DE CREDITO DE CONSUMO Y ORDINARIO

Bogotá, 30 de enero de 2026. – Con base en la información semanal reportada por los establecimientos de crédito entre las semanas con corte del 02 de enero al 23 de enero de 2026, la Superintendencia Financiera, en ejercicio de sus atribuciones legales^[1], expidió la [Resolución 0250 de 2026](#) por medio de la cual se certifica el Interés Bancario Corriente para las siguientes modalidades de crédito:

Crédito de consumo y ordinario

Se certifica en 16,82% efectivo anual para la vigencia entre el 1 y el 28 de febrero de 2026, la cual representa un aumento de 58 puntos básicos (0,58%) frente a la vigente en enero de 2026 (16,24%).

Certificaciones para otras modalidades

Las siguientes certificaciones del Interés Bancario Corriente estarán vigentes entre el 1 y el 28 de febrero de 2026.

Modalidad	Efectivo anual
Crédito de consumo de bajo monto	43,75%
Crédito productivo de mayor monto	27,17%
Crédito productivo rural	19,45%
Crédito productivo urbano	38,15%
Crédito popular productivo rural	46,98%
Crédito popular productivo urbano	58,70%



El interés bancario corriente es la base para el cálculo del valor máximo de los intereses remuneratorio y moratorio definidos en el Código de Comercio (artículo 884)^[2] y par determinar los efectos de la norma sobre usura definida en el Código Penal (artículo 305

Modalidades de crédito	Interés remuneratorio y de mora (efectivo anual)	Usura (efectivo anual)
Crédito de consumo y ordinario	25,23%	25,23%
Crédito de consumo de bajo monto	65,63%	65,63%
Crédito productivo de mayor monto	40,76%	40,76%
Crédito productivo rural	29,18%	29,18%
Crédito productivo urbano	57,23%	57,23%
Crédito popular productivo rural	70,47%	70,47%
Crédito popular productivo urbano	88,05%	88,05%

Fuente: <https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10115999/superfinanciera-certifica-el-interes-bancario-corriente/>

El presupuesto oficial para el proceso de contratación que se plantea en el presente estudio previo fue elaborado por el profesional de apoyo MILTON TORRES MORENO, revisado y aprobado por el ingeniero PEDRO SAUL SILVA CAMARGO Secretario de Infraestructura, sustentado en los precios de mercado de acuerdo a la Resolución No. 0199 del 04 de diciembre de 2025 "Por la cual se establecen los topes máximos, que se pueden reconocer en los contratos de consultoría ejecutados por el Departamento de Casanare"

C. ECONÓMICO

Ver Anexo: Presupuesto oficial.

Con fundamento en lo anteriormente señalado, se tiene que el presupuesto oficial para este contrato de acuerdo a la necesidad que se plantea en el presente estudio previo es de: CUARENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y DOS MIL SETECIENTOS NUEVE PESOS M/CTE (\$48.932.709,00). Valor que incluye IVA, AIU que comprende los demás costos directos e indirectos a que haya lugar.



REALIZAR EL ESTUDIO DE PATOLOGIA Y ANALISIS DE VULNERABILIDAD SISMICA PARA ESTRUCTURA EXISTENTE SOBRE EL CAÑO LA AGUADITA DE LA CALLE 17 ENTRE CARRERAS 7 Y 8 EN EL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO - CASANARE					
					Fecha: Mayo de 2025
I. COSTOS DE PERSONAL					
PERSONAL	CANTIDAD	MESES	SUELDO MES	% DEDICACIÓN	SUELDO TOTAL
Personal Profesional:					
Profesional Cat. 6: Ingeniero Civil	1.00	2.00	\$ 4.373.107.00	93.09%	\$ 8.133.878.02
TOTAL COSTOS DE PERSONAL SIN FACTOR MULTIPLICADOR					\$ 8.133.878.02
FACTOR MULTIPLICADOR					2.34
TOTAL COSTOS DE PERSONAL CON FACTOR MULTIPLICADOR					\$ 19.057.912.84
II. COSTOS DIRECTOS					
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	MESES	VALOR PARCIAL
Tipo 1. Ensayos de laboratorio para diagnóstico de estructuras en concreto reforzado y detección de patologías, elementos estructurales	2.00	Unidad por tipología	\$ 5.291.210.00	2.00	\$ 10.582.420.00
Tipo 2. Exploración geotécnica: sondeos y ensayos de laboratorio para puentes en suelos (G, S, M, C). Incluye perforación manual a 7 metros aproximadamente	2.00	Unidad por tipología	\$ 4.771.492.00	2.00	\$ 9.542.984.00
Procesamiento de información: planos en medio físico y magnético e informe impreso	2.00	Comprobantes	\$ 956.303.20	2.00	\$ 1.936.606.40
TOTAL COSTOS DIRECTOS					\$ 22.062.010.40
TOTAL COSTOS DE PERSONAL CON FACTOR MULTIPLICADOR + COSTOS DIRECTOS					\$ 41.119.923.24
+ IVA 19 %					\$ 7.812.786.42
TOTAL COSTO CONSULTORIA					\$ 48.932.709.66

Se aclara a los interesados que el valor del presupuesto oficial establecido por la entidad, contempla todos los costos directos e indirectos en los cuales pueda incurrir el oferente durante la ejecución del contrato, y que en todo caso la administración no reconocerá cuantías superiores a las aquí definidas.

Impuestos, estampillas y otras contribuciones vigentes para la suscripción de contratos con la Alcaldía de Paz de Ariporo.

- Estampilla Pro-cultura correspondiente al 1% del valor total del contrato.
- Estampilla Pro-anciano correspondiente al 4% del valor total del contrato.
- Estampilla Pro-justicia familiar correspondiente al 02% valor total de contrato
- Contribución Pro-deporte correspondiente al 2,5% del valor total del contrato.
- El impuesto de Industria y Comercio de conformidad a las tarifas establecidas en el Estatuto de rentas municipal vigente.
- Los demás impuestos del orden nacional conforme a la responsabilidad de cada proponente.

FORMA DE PAGO: Conforme a lo determinado en estudio previo.

El municipio de Paz de Ariporo requiere contratar el "REALIZAR EL ESTUDIO DE PATOLOGIA Y ANALISIS DE VULNERABILIDAD SÍSMICA DE LA ESTRUCTURA EXISTENTE SOBRE EL CAÑO LA AGUADITA DE LA CALLE 17 ENTRE CARRERAS 7 Y 8 EN EL MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO - CASANARE"

D. TÉCNICO



El objeto de la presente invitación se encuentra clasificado según los siguientes códigos:

Código Segmento	Nombre Segmento	Código Familia	Nombre Familia	Código Clase	Nombre Clase	Código Producto	Nombre Producto
8100000	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología	81100000	Servicios profesionales de ingeniería	81101500	Ingeniería Civil	81101504	Servicios de ingeniería estructural

La ejecución del contrato demanda la participación de una persona natural o jurídica que acredite la capacidad técnica, experiencia e idoneidad necesarias para desarrollar el objeto contractual y ejecutar las actividades contempladas en el presente estudio previo.

Tratándose de un contrato de CONSULTORÍA, el contratista deberá contar con el conocimiento técnico, metodológico y normativo requerido para el desarrollo de los estudios, diseños, diagnósticos, asesorías o actividades especializadas definidas en los documentos técnicos, términos de referencia y demás anexos que hacen parte integral del proceso contractual.

Para el cumplimiento del objeto contractual, el consultor deberá desarrollar las actividades conforme a los lineamientos técnicos establecidos por la entidad contratante, garantizando la calidad, precisión, confiabilidad y oportunidad de los productos entregados.

Las presentes especificaciones no constituyen un manual exhaustivo para el desarrollo de la consultoría; por tanto, se dará mayor relevancia a la calidad, suficiencia técnica y cumplimiento de los resultados esperados que, a la descripción detallada de cada procedimiento metodológico, entendiendo que el consultor cuenta con la experiencia y conocimiento especializado necesarios para la correcta ejecución de las actividades contratadas. La omisión en los documentos técnicos, estudios previos o anexos de cualquier aspecto inherente al adecuado desarrollo de la consultoría no exime al contratista de su responsabilidad y obligación de ejecutarlo conforme a las buenas prácticas profesionales y normativas aplicables; en consecuencia, dicha omisión no podrá servir de fundamento para reclamaciones posteriores.

El consultor deberá disponer del personal profesional, técnico y administrativo, así como de los equipos, herramientas tecnológicas, software, logística y demás recursos necesarios para el adecuado desarrollo del contrato. Igualmente, deberá contemplar todos los costos directos e indirectos requeridos para la ejecución integral de las actividades y elaboración de los productos objeto de la consultoría, siendo este el único reconocimiento económico que recibirá por el cumplimiento satisfactorio de sus obligaciones contractuales.

Los documentos, informes, estudios, diseños, diagnósticos, bases de datos, planos, memorias de cálculo y demás productos que se elaboren en desarrollo de la consultoría deberán ser revisados y aprobados por la supervisión o interventoría del contrato, según corresponda. La supervisión se reservará el derecho de solicitar

ajustes, aclaraciones o complementaciones cuando considere que los productos no cumplen con las condiciones técnicas, metodológicas o normativas exigidas.

El consultor será responsable de la calidad, veracidad y consistencia técnica de la información suministrada y de los productos entregados hasta la aprobación definitiva y liquidación del contrato. Las correcciones o ajustes que resulten necesarios por inconsistencias, errores u omisiones atribuibles al consultor serán asumidos por este, sin que ello genere costos adicionales para la entidad contratante.

Una vez culminadas las actividades contractuales y previo a la liquidación final del contrato, el consultor deberá hacer entrega formal y organizada de todos los productos, documentos físicos y digitales generados durante la ejecución contractual, garantizando su integridad, trazabilidad y adecuada presentación.

El personal vinculado para la ejecución de la consultoría deberá ser competente, idóneo y contar con la experiencia requerida para el desarrollo de las actividades contratadas. Así mismo, el consultor deberá mantener disponibles para consulta de la supervisión todos los documentos técnicos, soportes y registros relacionados con la ejecución del contrato.

Constitución Política De Colombia

El proceso de selección que informa el presente estudio, se soporta constitucionalmente en los artículos 209 y 311 de la Constitución Política establecen respectivamente que:

"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones."

"Al Municipio como entidad fundamental de la división Política-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la constitución y las leyes."

E. LEGAL

El municipio de Paz de Ariporo, en atención a la cuantía y las calidades del bien, servicio u obra que se pretende contratar, considera como justificada la modalidad de selección mínima cuantía, conforme al numeral 4. MODALIDAD DE SELECCIÓN, JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS (Numeral 3 Artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015), del estudio previo.

MODALIDAD	APLICA
1. LICITACION PUBLICA	
2. SELECCIÓN ABREVIADA	
3. CONCURSO DE MERITOS	
4. CONTRATACION DIRECTA	
5. MINIMA CUANTIA	X

JUSTIFICACIÓN A LA ESCOGENCIA DE LA MODALIDAD

MÍNIMA CUANTÍA

Las adquisiciones de bienes, servicios y obras cuyo valor no exceda el diez (10%) de la menor cuantía de la entidad contratante, independientemente de su objeto, cuyas reglas se determinan exclusivamente en el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011 y el Artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1860 de 2021, corresponderá al procedimiento denominado de "MÍNIMA CUANTÍA", el cual aplica al objeto y la cuantía del presente proceso.

Teniendo en cuenta que la Administración del Municipio de paz de Ariporo, Casanare, mediante circular **301.17-001 DEL 05 DE ENERO DEL 2026**, fijó la cuantía de contratación para la vigencia 2026, lo cual estable la mínima cuantía de acuerdo con lo siguiente:

CUANTÍAS DE CONTRATACIÓN MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO, CASANARE, VIGENCIA 2026		
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	DESDE	HASTA
LICITACIÓN PÚBLICA (Superior a 280 SMMLV - Art 2 Ley 1150 de 2007)	\$ 490.253.401	
MENOR CUANTÍA (hasta por 280 SMMLV – Art 2 Ley 1150 de 2007)	\$ 49.025.341	\$ 490.253.400
MÍNIMA CUANTÍA (No excede del 10% de la menor cuantía – Art. 94 Ley 1474 de 2011)	\$ 1	\$ 49.025.340

El Municipio de Paz de Ariporo, en atención a la cuantía y las calidades del bien que se pretende contratar, considera justificada la modalidad de selección de contratista, de Mínima Cuantía, conforme los siguientes soportes de índole jurídico:

Ley 80 de octubre (28) de 1993:

Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, señala en su artículo 2° define y señala a los municipios como una de las entidades públicas, las cuales estarán sujetas a las disposiciones de dicho estatuto.

Ley 1150 de Julio (16) de 2007:

Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos, establece en su artículo 1° que dicha norma tiene por objeto introducir modificaciones en la Ley 80 de 1993, así como dictar otras disposiciones

generales aplicables a toda contratación con recursos públicos.

Artículo 94 de la Ley 1474 de 2011.

La contratación cuyo valor no excede del 10 por ciento de la menor cuantía de la entidad independientemente de su objeto, se efectuará de conformidad con las reglas establecidas en la norma.

Decreto 1860 de 2021:

Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin de reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones"

(...)

Artículo 2. Modificación de la Subsección 5 de la Sección 1 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015. Modifíquese la Subsección 5 de la Sección 1 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, la cual quedará de la siguiente manera:

**SUBSECCIÓN 5
MÍNIMA CUANTÍA**

Artículo 2.2.1.2.1.5.1. Estudios previos para la contratación de mínima cuantía. La Entidad Estatal debe elaborar unos estudios previos que deben contener, como mínimo, lo siguiente:

1. La descripción de la necesidad que pretende satisfacer con la contratación.
2. La descripción del objeto a contratar identificado con el cuarto nivel del Clasificador de Bienes y Servicios, de ser posible, o de lo contrario con el tercer nivel.
3. Las condiciones técnicas exigidas.
4. El valor estimado del contrato y su justificación.
5. El plazo de ejecución del contrato.
6. El certificado de disponibilidad presupuestal que respalda la contratación.

Artículo 2.2.1.2.1.5.2. Procedimiento para la contratación de mínima cuantía. Las siguientes reglas son aplicables a la contratación cuyo valor no excede del diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la Entidad Estatal, independientemente de su objeto:

1. La Entidad Estatal debe señalar en la invitación a participar en procesos de mínima cuantía la información a la que se refieren los numerales 2, 3 Y 4 del artículo anterior, y la forma como el interesado debe acreditar su capacidad jurídica y la experiencia mínima, si se exige esta última, el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas, incluyendo las obligaciones de las partes del futuro contrato.

2. La Entidad Estatal podrá exigir una capacidad financiera mínima cuando no hace el pago contra entrega a satisfacción de los bienes, obras o servicios. Si la Entidad Estatal exige capacidad financiera debe indicar cómo hará la verificación correspondiente en la invitación.

3. La invitación se publicará por un término no inferior a un (1) día hábil para que los interesados se informen de su contenido y formulen observaciones o comentarios, los cuales serán contestados por la Entidad Estatal antes del inicio del plazo para presentar ofertas. De conformidad con el parágrafo del presente artículo, dentro del mismo término para formular observaciones se podrán presentar las solicitudes para limitar la convocatoria a Mipyme colombianas.

4. La Entidad Estatal incluirá un cronograma en la invitación que deberá tener en cuenta los términos mínimos establecidos en este artículo. Además de lo anterior, en el cronograma se establecerá: i) el término dentro del cual la Entidad Estatal responderá las observaciones de que trata el numeral anterior. ii) El término hasta el cual podrá expedir adendas para modificar la invitación, el cual, en todo caso, tendrá como límite un día hábil antes a la fecha y hora prevista para la presentación de ofertas de que trata el último plazo de este numeral, sin perjuicio que con posterioridad a este momento pueda expedir adendas para modificar el cronograma del proceso; en todo caso, las adendas se publicarán en el horario establecido en el artículo 2.2.1.1.2.2.1. del Decreto 1082 de 2015. iii) El momento en que publicará un aviso en el SECOP precisando si el proceso efectivamente se limitó a Mipyme o si podrá participar cualquier otro interesado. iv) Finalmente, se dispondrá un término adicional dentro del cual los proponentes podrán presentar sus ofertas, el cual será de mínimo un (1) día hábil luego de publicado el aviso en que se informe si el proceso se limita o no a Mipyme.

5. La Entidad Estatal debe revisar las ofertas económicas y verificar que la de menor precio cumple con las condiciones de la invitación. Si esta no cumple, la Entidad Estatal debe verificar el cumplimiento de los requisitos de la invitación de la oferta con el segundo mejor precio, y así sucesivamente. Lo anterior sin perjuicio de la oportunidad que deberán otorgar las Entidades Estatales para subsanar las ofertas, en los términos del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, para lo cual establecerán un término preclusivo en la invitación para recibir los documentos subsanables, frente a cada uno de los requerimientos. En caso de que no se establezca este término, los proponentes podrán subsanar sus ofertas hasta antes de que finalice el traslado del informe de evaluación.

6. La Entidad Estatal debe publicar el informe de evaluación durante mínimo un (1) día hábil, para que durante este término los oferentes presenten las observaciones que deberán ser respondidas por la Entidad Estatal antes de realizar la aceptación de la oferta seleccionada.

7. La Entidad Estatal debe aceptar la oferta de menor precio, siempre que cumpla con las condiciones establecidas en la invitación a participar en procesos de mínima cuantía. En la aceptación de la oferta, la Entidad Estatal debe informar al contratista el nombre del supervisor o interventor del contrato.

8. En caso de empate, la Entidad Estatal aplicará los criterios de que trata el artículo 35 de la Ley 2069 de 2020, conforme a los medios de acreditación del artículo 2.2.1.2.4.2.17. del presente Decreto o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

9. La oferta y su aceptación constituyen el contrato estatal.

Parágrafo. De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 30 y el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020, en estos procedimientos de selección para Mipyme se aplicará lo prescrito en los artículos 2.2.1.2.4.2.2 a 2.2.1.2.4.2.4 de este Decreto. No obstante, de conformidad con el numeral 3 del presente artículo, las solicitudes para limitar el proceso a Mipyme se recibirán durante el término previsto en dicho numeral. Además, en el aviso de que trata el numeral 4 de este artículo se indicará si en el proceso aplican las limitaciones territoriales de que trata el artículo 2.2.1.2.4.2.3 o si podrá participar cualquier Mipyme nacional.
(...)

Para la selección del contratista, la entidad aplicará los principios de economía, transparencia y responsabilidad contenidos en la Ley 80 de 1993 y los postulados que rigen la función administrativa.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

La contratación no está sujeta a requisitos particulares de índole legal, salvo las propias del ejercicio de la actividad comercial. La determinación del perfil del posible contratista y de quien lo cumple está relacionada con el conocimiento previo de las condiciones técnicas y de experiencia. Teniendo en cuenta la evolución histórica de esta modalidad de contratación, se analizó el comportamiento de las anteriores adquisiciones de servicios. En este análisis, se ha tomado un referente histórico de contratación. Como resultado de ello, a continuación, se relacionan algunos de los procesos contractuales adelantados en la región:

AÑO Y ENTIDAD CONTRATANTE	CONTRATO	OBJETO	VALOR	MODALIDAD
2018 MUNICIPIO DE AGUAZUL, EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE	FFAMA-MC-014-2018	REALIZACION DEL ANALISIS DE PATOLOGIA, DE VULNERABILIDAD SISMICA, LEVANTAMIENTO ARQUITECTONICO Y ESTRUCTURAL Y LAS DEMAS ACTIVIDADES QUE SE DERIVEN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE LA ESTRUCTURA EXISTENTE DEL FONDO DE FOMENTO AGROPECUARIO Y MICROEMPRESARIAL DE AGUAZUL FFAMA E.I.C.E.	\$20,999,540	Contratación Mínima Cuantía
2020 MUNICIPIO DE MANI, EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE	MM-10%-MC-SOPT-015-2020	REALIZAR LOS ESTUDIOS DE VULNERABILIDAD SISMICA Y PATOLOGIA A LA ESTRUCTURA DEL EDIFICIO DE LA ALCALDIA DE MANI, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE MANI, DEPARTAMENTO DE CASANARE	\$19.503,625	Contratación Mínima Cuantía
2020 MUNICIPIO DE AGUAZUL, EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE	MA-CMA-OAP-006-2020	Asesoría ESPECIALIZADA A TODO COSTO PARA EMITIR EL DIAGNÓSTICO DE PATOLOGÍA ESTRUCTURAL, VULNERABILIDAD SÍSMICA y REFORZAMIENTO, ASÍ COMO LA DEFINICIÓN DE		Contratación Mínima Cuantía

		ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS MÁS VIABLES Y SU RESPECTIVO CALCULO DE CANTIDADES DE OBRA DE LOS BLOQUES DE APARTAMENTOS DE LA CIUDADELA LA ESPERANZA DEL MUNICIPIO DE AGUAZUL EN CUMPLIMIENTO DEL FALLO JUDICIAL DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CASANARE REGISTRO INTERNO No. 2016-00	\$199.963,230	
--	--	--	---------------	--

Se relacionan los procesos contractuales adelantados por la administración municipal de Paz de Ariporo:

AÑO	CONTRATO	OBJETO	VALOR	MODALIDAD
2014	CMC 065 2014	REALIZAR EL ESTUDIO DE DIAGNOSTICO ESTRUCTURAL, ANALISIS DE VULNERABILIDAD SISMICA Y PATOLOGIA PARA LA ESTRUCTURA DE LA ALCALDIA MUNICIPAL UBICADA EN LA CALLE 10 N° 8-03, MUNICIPIO DE PAZ DE ARIPORO - CASANARE.	\$17.091.976,00	Minima cuantía

ANÁLISIS DE LA OFERTA

La Alcaldía Municipal de Paz de Ariporo - Casanare con el deseo de efectuar un estudio de mercado eficiente que permita evidenciar cuales son los posibles proveedores y el comportamiento del nicho de mercado relacionado con el objeto a contratar en el municipio, estudió las actividades con el siguiente código CIU:

La Alcaldía Municipal de Paz de Ariporo - Casanare con el deseo de efectuar un estudio de mercado eficiente que permita evidenciar cuales son los posibles proveedores y el comportamiento del nicho de mercado relacionado con el objeto a contratar en el municipio, estudió las actividades con el siguiente código CIU:

CODIGO	NOMBRE
7112	actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica

Con ocasión a lo anterior se pueden anunciar entre otras las siguientes personas naturales y jurídicas capaces de ejecutar el objeto de esta convocatoria pública.

Los posibles oferentes son:

NIT	Razón social de la sociedad	Codigo (CIU)	Domicilio
900783498-8	FH INGENIERÍA DIC SAS	7112	Yopal Casanare -
901312135-3	INGECC INGENIERÍA CONSULTORIA SAS Y	7112	Viilanueva Casanare -
900944027-4	DICO INGENIERIA ARQUITECTURA SAS Y	7112	Yopal Casanare -
9014264427	CIVILSIG SAS	7112	Yopal Casanare -

9014199351	DESIGNN S.A.S.	7112	Yopal Casanare	-
844002818-9	DICOMING-Diseño & Construcción.	7112	Yopal Casanare	-

Lo anterior deja constancia de que en el mercado existen personas naturales y jurídicas con la capacidad de prestar el servicio con el objeto de la presente convocatoria pública.

RESPONSABLES

Para constancia firman,

Nombre:

EDWIN MAURICIO MIRANDA SAMBONY

Cargo: PROFESIONAL DE SUPERVISIÓN E
INTERVENTORÍA S.I

Componente Técnico

Reviso y aprobó:

Nombre:

PEDRO SAUL SILVA CAMARGO

Cargo: SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA

Firma:



Firma:

