ANÁLISIS DEL SECTOR
MUNICIPIO DE TABIO

La Secretaría de Infraestructura del Municipio en aplicación del Decreto 1082 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional." presenta el análisis del sector económico el cual hace parte de la planeación del Proceso de Contratación y materializa los principios de planeación, responsabilidad y transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993.

OBJETO: AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA DE LA VEREDA JUAICA SECTOR SALSIPUEDES.

PRESUPUESTO ESTIMADO: CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS M/CTE. ($52.286.382,00), INCLUIDO AIU Y DEMÁS IMPUESTOS, TASAS, CONTRIBUCIONES Y COSTOS ASOCIADOS.

PLAZO DE EJECUCIÓN: TRES (03) MESES SIN SUPERAR LA VIGENCIA 2026.

TIPO DE CONTRATO: OBRA PÚBLICA

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN: CONVENIO SOLIDARIO

CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.

La Secretaría de Infraestructura de conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.4.1 del Decreto 1082, contiene en su plan anual de adquisiciones, debidamente registrada la clasificación de la presente justificación bajo los códigos de clasificador de Bienes Y servicios de UNSPSC:

Código UNSPSC	NOMBRE
72141000	SERVICIO DE CONSTRUCCIÓN DE AUTOPISTAS Y CARRETERAS
72101500	SERVICIOS DE APOYO PARA LA CONSTRUCCIÓN
72141500	SERVICIO DE PREPARACIÓN DE TIERRAS
72152700	SERVICIO DE INSTALACIÓN Y REPARACIÓN DE CONCRETO
72141100	SERVICIO DE CONSTRUCCIÓN Y REVESTIMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

La codificación de los bienes requeridos se encuentra de conformidad con el clasificador de bienes y servicios de las Naciones Unidas (V.14.080 del UNSPSC) contenido en la dirección **http://www.colombiacompra.gov.co/es/Clasificacion**

IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR AL QUE PERTENECE LA PRESENTE CONTRATACIÓN

La actividad económica está dividida en sectores económicos, cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones; su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. El banco de la republica realiza la clasificación de los sectores económicos de la siguiente manera:

Según la división de la economía clásica, los sectores son:

- Sector primario o sector agrícola.
- Sector secundario o sector Industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.

Para efectos del presente proceso se tendrá en cuenta la división sectorial según la actividad económica.

Teniendo en cuenta la naturaleza y destinación de los bienes, se ubicará en el sector terciario o sector de servicios (transporte) y adicionalmente se analizarán algunas variables del sector construcción.

IMPORTANCIA DEL SECTOR AL QUE PERTENECE LA PRESENTE CONTRATACIÓN

El sector terciario se encarga de ofrecer y distribuir productos, por lo cual, su mayor importancia se ve representada en el recurso humano que labora para conseguir este objetivo, considerando que a pesar de no producir bienes contribuye con el desarrollo de los demás sectores. Actualmente, la información disponible no permite identificar un comportamiento particular del Producto Interno Bruto (PIB) asociado particularmente a la producción o comercialización global de materiales de construcción asociados a este sector, pero puede analizarse el desempeño del sector de la construcción, relacionado con la infraestructura necesaria para ofrecer el servicio de transporte.

Las expectativas de crecimiento del sector de la construcción se centran principalmente en las asociaciones público - privadas y su oportunidad para desarrollar macro - proyectos e infraestructura requerida como colegios, jardines infantiles, hospitales, cárceles y despachos públicos entre otros.

La construcción de obras civiles es una de las actividades que incide de forma importante en el crecimiento y desarrollo económico de un país. Medir en comportamiento de la inversión realizada en el sector es una de las tareas importantes tanto para el diseño de políticas macroeconómicas, como para la elaboración de los respectivos planes y programas de desarrollo de los diferentes entes gubernamentales.

ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

La ley 1682 de 2013 Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, define en su artículo 2 "La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos. La infraestructura de transporte está integrada entre otros por:

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclo rutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Por todo lo anterior, se puede explicar que las grandes inversiones en infraestructura y en sistemas de movilidad son fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos pues aumentan la productividad, competitividad de las ciudades, además de tener impactos en el comportamiento del mercado laboral y teniendo en cuenta que el sistema de

movilidad es integral es necesario realizar inversiones en infraestructura vial conjuntamente con el mantenimiento del mobiliario público con el que cuentan las ciudades, toda vez que esto no solo permite el goce de una movilidad eficiente y de calidad sino el acceso a demás servicios como salud, educación, recreación, entre otros.

De igual manera, es importante resaltar que Colombia ha tenido avances importantes en materia de infraestructura y buena parte de estos han venido como resultado de mecanismos como las Asociaciones Público-Privadas (APP) y mediante la Ley 1508 de 2012," Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones, se incentivó la inversión privada en el sector, lo que ha permitido una transformación en el desarrollo vial del país.

En el mismo sentido en los últimos años se ha visto cómo en la agenda y formulación de las políticas públicas de Colombia, las inversiones en Infraestructura vial y movilidad desempeñan un papel fundamental en el desarrollo nacional, convirtiendo al sector de la construcción en uno de los principales impulsadores de la actividad económica.

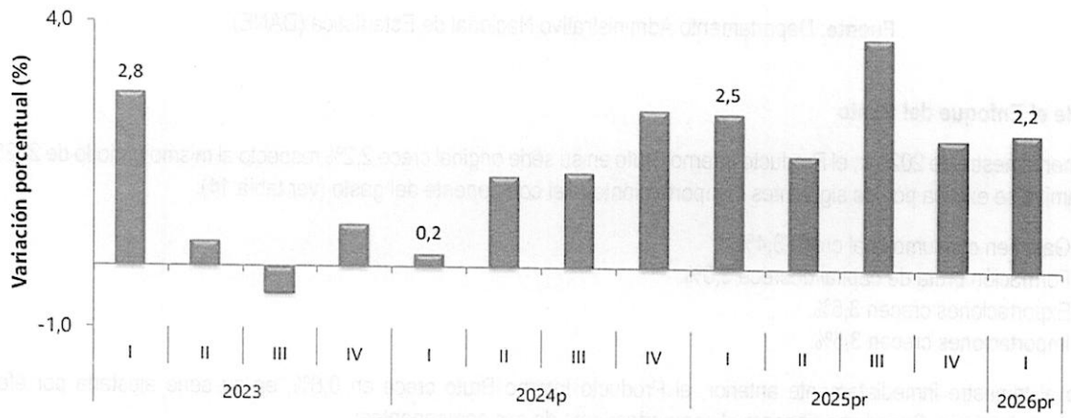
ASPECTOS ECONÓMICOS

El sector de infraestructura de transporte es transversal a toda la economía y cuenta con amplios encadenamientos con otras actividades productivas y su inversión es determinante para para promover el crecimiento económico, el bienestar y la conectividad de los territorios. Un estudio realizado por Fedesarrollo "Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030"4 establece que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5 % por año, aportaría al crecimiento del producto interno bruto (PIB) en alrededor de 0,8% anual durante los próximos 10 años y esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,6 puntos porcentuales equivalentes a 59 mil empleos generados y una reducción de la pobreza de 0,5 puntos porcentuales equivalente a que 246 mil personas abandonarían esta condición.

Por lo anterior, a continuación, se presentan algunas variables macroeconómicas que ayudan a ampliar el espectro del sector de análisis:

- Producto Interno Bruto PIB

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2023-I / 2026[pr]-I



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[pr]preliminar
[p]provisional

Fuente: *DANE-PIB_T*

En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,7% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 2,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 2,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,6%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Industrias manufactureras crece 2,3%.

• Actividades financieras y de seguros crece 2,2%.

• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 1,4%.

Tasa de crecimiento en volumen - primer trimestre 2026

Tabla 6. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2026pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2026pr-I / 2025pr-I	2026pr-I / 2025pr-IV
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-8,2	-5,3
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	0,6	-3,0
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	-5,6	-5,6
Construcción	**-5,4**	**-4,6**

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

PIB desde el Enfoque del Gasto

En el primer trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 2,2% respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 14):

- Gasto en consumo final crece 3,4%.
- Formación bruta de capital decrece 3,0%.
- Exportaciones crecen 3,5%.
- Importaciones crecen 3,5%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 0,6%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 0,7%.
- Formación bruta de capital crece 5,5%.
- Exportaciones decrecen 1,7%.
- Importaciones crecen 1,4%

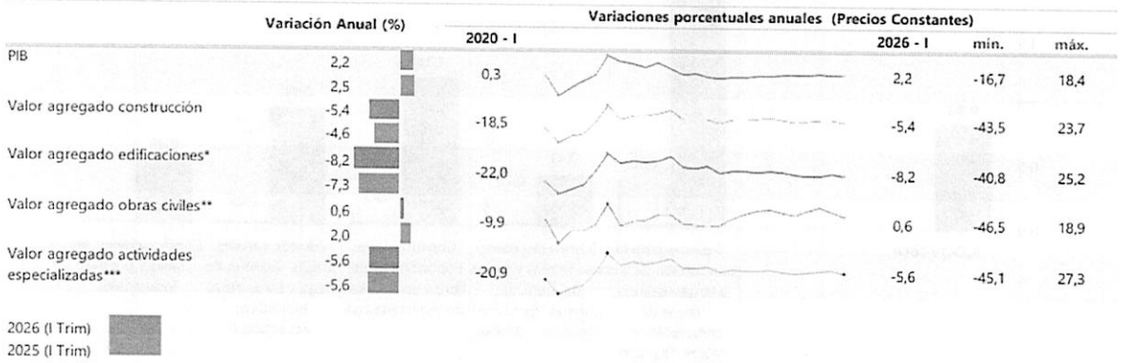
INDICADORES ECONÓMICOS ALREDEDOR DE LA CONSTRUCCIÓN (IEAC)

La importancia del sector de la construcción puede analizarse desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. En cuanto al desarrollo económico, este sector continúa siendo uno de los principales dinamizadores de la economía nacional, lo cual se evidencia en los Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) publicados periódicamente por el DANE. El boletín técnico más reciente, publicado el 9 de junio de 2026, analiza variables como el Producto Interno Bruto (PIB), el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), el Indicador de Producción de Obras Civiles y el número de empresas del sector construcción, entre otros.

- **Producto Interno Bruto (PIB)**

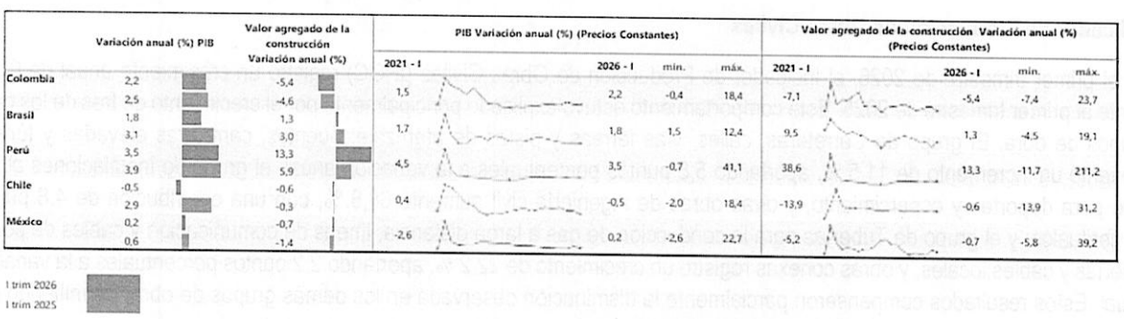
En el primer trimestre de 2026 (enero–marzo), el PIB a precios constantes aumentó 2,2 % con respecto al mismo trimestre de 2025. Al analizar el valor agregado por grandes ramas de actividad, el sector de la construcción presentó una disminución anual de 5,4 %, explicada principalmente por la caída del valor agregado de las edificaciones (-8,2 %). En contraste, las obras civiles registraron un crecimiento de 0,6 %, mientras que las actividades especializadas para la construcción disminuyeron 5,6 %.

Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Al analizar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), para el primer trimestre de 2026 (enero – marzo) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina, se observa que Perú registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 3,5%, seguido de Colombia que presentó un crecimiento de 2,2%, Brasil presentó un crecimiento de 1.8% y México crece en un 0,2%, mientras que, Chile decreció en 0,5% en contraste con el primer trimestre del 2025. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2025 para Perú de 13,3%, y Brasil de 1,3%, mientras que, para Colombia se registró una variación negativa de 5,4%.**PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica.**



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

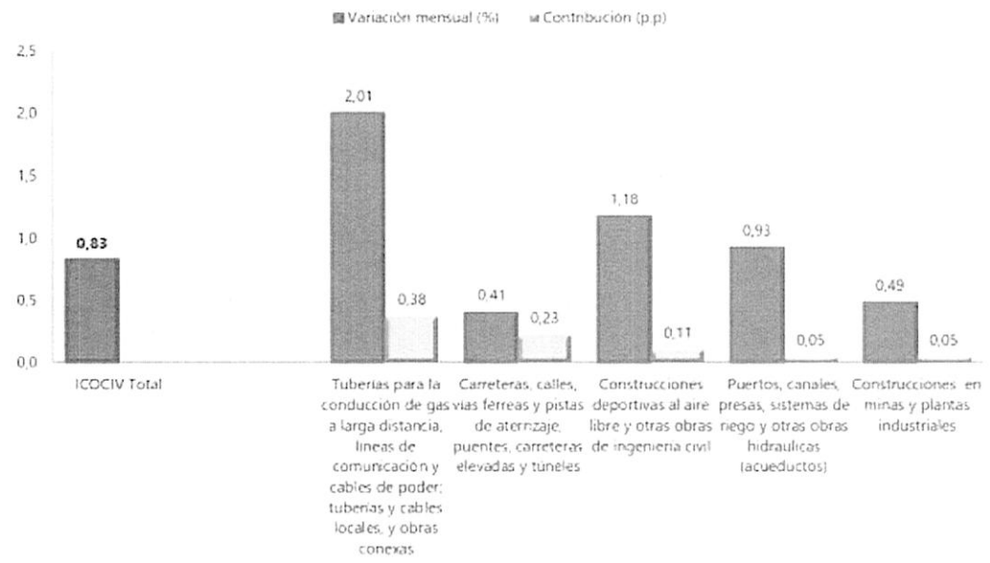
- **Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)**

En abril de 2026, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 0,83%, con respecto a marzo de 2026.

Según tipos de construcción, los grupos de Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas presentó una variación mensual de 2,01%, las Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil presentaron una variación mensual de 1,18% y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) presentaron una variación mensual de 0,93% ubicándose estas tres por encima del promedio nacional. De otra parte, los grupos Construcciones en minas y plantas industriales (0,49%) y Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,41%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción. Total nacional.

Gráfico 20. Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción Total nacional abril 2026p



Fuente: DANE, ICOCIV.

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Por grupos de costos, en abril de 2026, las mayores variaciones de precios en relación con el mes de marzo de 2026 se presentaron en: Materiales con 1,47%, Equipos con 0,22% y Transporte 0,21%.

- **Indicador de Producción de Obras Civiles**

En el primer trimestre de 2026, el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) registró un crecimiento anual de 0,6 % frente al primer trimestre de 2025. Este comportamiento estuvo explicado principalmente por el crecimiento de tres de los cinco grupos de obra. El grupo de Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó un incremento de 11,5 %, aportando 5,8 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento, y otras obras de ingeniería civil aumentó 68,6 %, con una contribución de 4,8 puntos porcentuales; y el grupo de Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales, y obras conexas registró un crecimiento de 22,2 %, aportando 2,2 puntos porcentuales a la variación anual. Estos resultados compensaron parcialmente la disminución observada en los demás grupos de obra, permitiendo que el indicador registrara una variación positiva de 0,6 %.

Variación y contribución anual del IPOC según tipos de construcción 2025 – 2026 (Primer trimestre)

Gráfico 24. Variación y contribución anual del IPOC según tipos de construcción 2025 - 2026p (I trimestre)

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	0,6	0,6
Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje/puentes, carreteras elevadas y túneles	11,5	5,8
	-2,8	-1,5
Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	68,6	4,8
	-10,5	-0,8
Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	22,2	2,2
	-24,3	-3,3
Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-49,3	-5,6
	9,4	1,0
Construcciones en minas y plantas industriales	-30,7	-6,6
	61,0	8,4

I-2026
I-2025

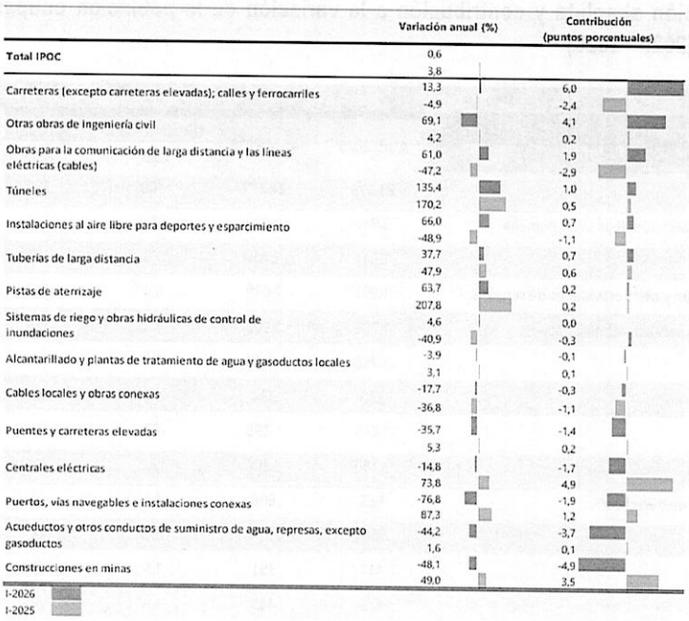
Fuente: DANE, IPOC

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Al desagregar por las 15 subclases de obras civiles, las subclases que presentaron las variaciones anuales positivas más representativas fueron: Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles con 13,3% y Otras Obras de ingeniería civil con 69,1%, los cuales sumaron en conjunto 10,1 puntos porcentuales. En contraste, las subclases Construcciones en minas decrece 48,1% y Acueductos y otros conductos de suministros de agua, represas, excepto gasoductos presentó una disminución de 44,2%, los cuales restaron en conjunto 8,7 puntos porcentuales a la variación anual del IPOC 0,6%. (Ver gráfico 25).

Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios corrientes según tipo de producto (15 subclases) 2025

Gráfico 25. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de producto (15 subclases)
2026 P - 2025 (I trimestre)



Fuente: DANE, IPOC

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

- **Número de empresas por sector económico (construcción)**

En el año 2019 de las 5.001.955 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 123.147 organizaciones y tipo de organización jurídica con 89.205 con una participación de 4.2% del total.

Número de empresas por sector construcción 2019- 2021

Sector Económico		Número de empresas por sector								
		2019			2020			2021		
		Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total
F01	Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	31.498	23.664	55.162	27.946	23.159	51.105	33.154	25.957	59.111
F02	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil	27.366	39.259	66.625	25.725	37.357	63.082	29.060	40.853	69.913
F03	Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)	64.283	26.282	90.565	59.192	26.453	85.645	66.479	30.094	96.573
	Total	123.147	89.205	212.352	112.863	86.969	199.832	128.693	96.904	225.597

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

En el año 2020 de las 5.004.633 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 112.863 y tipo de organización jurídica con 86.969 con una participación de 4.0% del total y para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0%del total.

Para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0% del total.

- **Indicadores del Mercado Laboral**

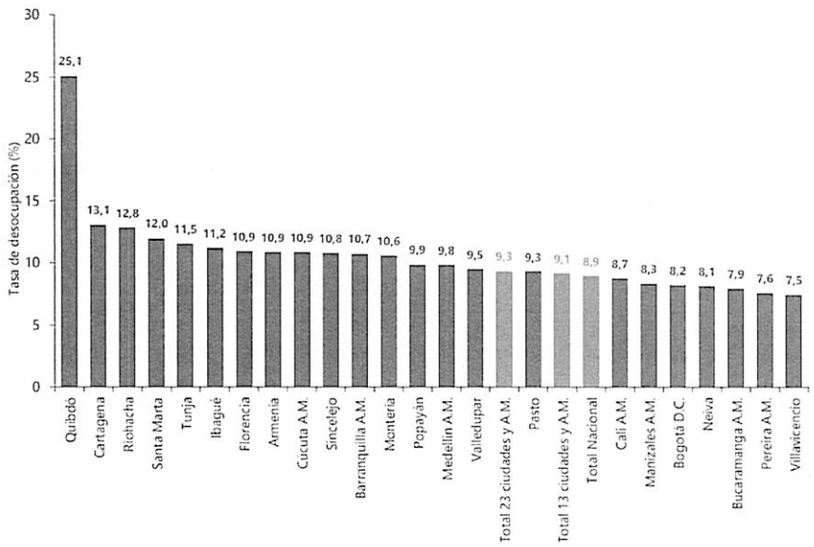
El DANE, en el Boletín Técnico de Empleo y Desempleo – Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), correspondiente a abril de 2026, publicado el 29 de mayo de 2026, informó que la tasa de desocupación del total nacional fue de 8,8 %, igual a la registrada en abril de 2025. La tasa global de participación se ubicó en 64,7 %, aumentando 1,0 punto porcentual frente al mismo mes del año anterior (63,7 %), mientras que la tasa de ocupación fue de 59,1 %, lo que representó un incremento de 0,9 puntos porcentuales respecto a abril de 2025 (58,1 %).

Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad. Total nacional Abril (2025 - 2026)

Rama de actividad	Total nacional				
	Abril 2025	Abril 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.576**	**24.277**	**100**	**701**	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	3.084	3.319	13,7	234	1,0
Construcción	1.547	1.700	7,0	153	0,6
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.891	2.039	8,4	148	0,6
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.788	1.902	7,8	114	0,5
Transporte y almacenamiento	1.766	1.828	7,5	62	0,3
Actividades inmobiliarias	290	334	1,4	43	0,2
Alojamiento y servicios de comida	1.865	1.895	7,8	30	0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.180	3.206	13,2	26	0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	585	606	2,5	22	0,1
Industrias manufactureras	2.564	2.576	10,6	12	0,0
Actividades financieras y de seguros	417	391	1,6	-26	-0,1
Información y comunicaciones	475	443	1,8	-32	-0,1
Comercio y reparación de vehículos	4.124	4.039	16,6	-85	-0,4

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Tasa de desocupación según ciudades. Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas.



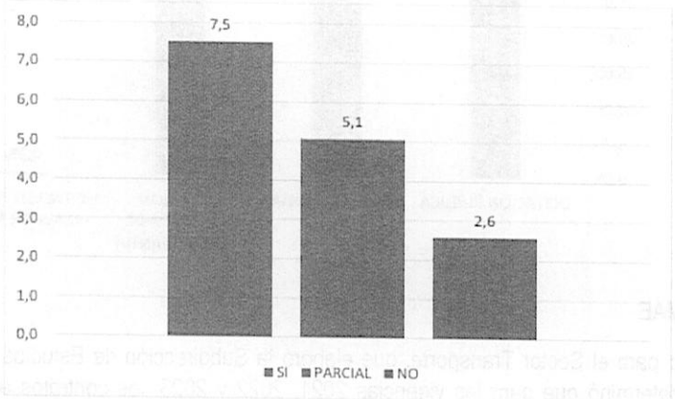
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Para el trimestre móvil febrero - abril 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (25,1%), Cartagena (13,1%) y Riohacha (12,8%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Bucaramanga A.M. (7,9%), Pereira A.M. (7,6%) y Villavicencio (7,5%).

DINÁMICAS DE COMPRA

De acuerdo con el Informe de Gestión del Observatorio de Contratación Estatal para el Segundo semestre de 2023, en el cual la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, hace un análisis sobre la implementación y Desarrollo de los Documentos Tipo en los diferentes, encontramos que, para la muestra de procesos analizados por esta subdirección, se ha venido utilizando eficazmente los documentos tipo, como se muestra en la gráfica que se presenta a continuación:

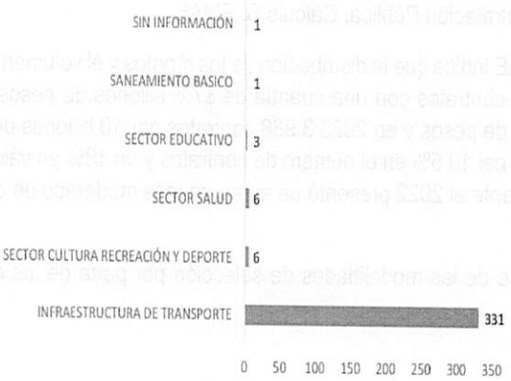
Oferente al cierre Promedio



Fuente: Cálculos S. EMAE

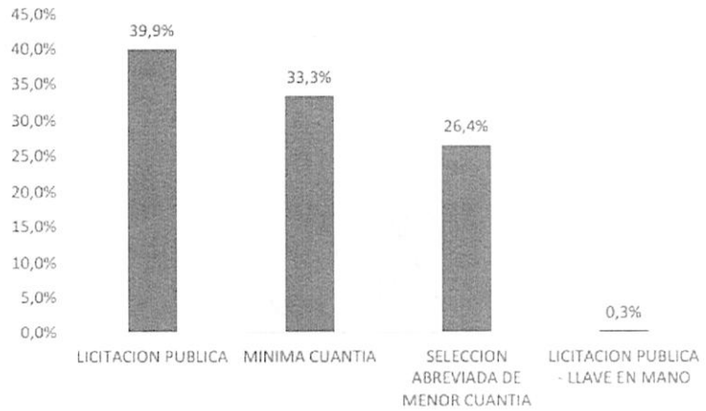
En el mismo sentido y como se puede ver en los gráficos que a continuación se presentan, se encontró que el sector que más ha venido implementando los documentos tipo es el de Transporte y la modalidad de selección con mayor porcentaje de procesos revisados fue la licitación pública con un 39,9%, seguido de la mínima cuantía con un 33,3% y las demás modalidades sumaron un 26,8%.

Sectores Cantidad



Fuente: Cálculos S. EMAE

Modalidades de Selección Porcentaje



Fuente: Cálculos S. EMAE

En el informe particular para el Sector Transporte, que elaboró la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico – EMAE, determinó que para las vigencias 2021, 2022 y 2023, los contratos asociados al Sector Transporte registrados en el SECOP I y II fueron 11.322, sumando 26.7 billones de pesos.

Valores y número de contratos por vigencias 2021, 2022 y 2023, Sector Transporte.

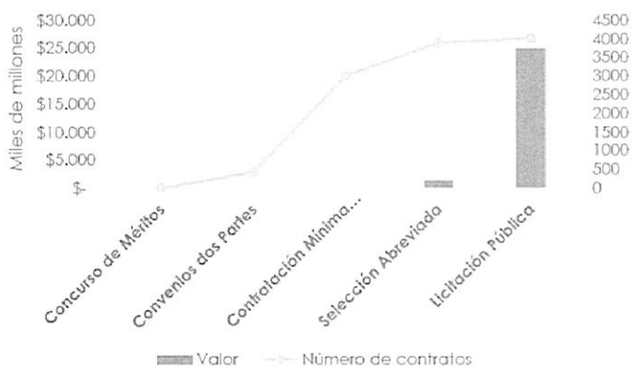
Vigencia	Valores	Número de Contratos
2021	$ 7.647.825.216.277	3484
2022	$ 9.016.125.768.889	3850
2023	$ 10.039.365.317.699	3988
Total	**$ 26.703.316.302.865**	**11.322**

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

En dicho informe la Subdirección de EMAE indica que la distribución de los montos y el volumen de los contratos en las distintas vigencias, en 2021 se registraron 3.484 contratos con una cuantía de $7.6 billones de pesos; en 2022 se registraron 3.850 contratos por una cuantía de $9 billones de pesos y en 2023 3.988 contratos por 10 billones de pesos. Igualmente, el informe sugiere que esto representó un aumento del 10,5% en el número de contratos y un 18% en valor total de 2022 comparado con la vigencia 2021. En tanto el año 2023 frente al 2022 presentó un aumento más moderado de cerca del 11,4% del valor total y de 3,6% en la cantidad de contratos.

En la siguiente gráfica se muestra el uso de las modalidades de selección por parte de las entidades públicas en el sector transporte, para las tres vigencias:

Modalidades



Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

De acuerdo con este informe, la modalidad de licitación pública concentró los mayores valores contratados por $25 billones a través de 4.004 contratos. En segundo lugar, se ubicó la modalidad de selección abreviada con 3.887 por un valor de $1,5 billones equivalente al 6% de la contratación total del sector, lo que implica una alta frecuencia de contratos de menor valor frente a la modalidad de licitación pública.

Así mismo, realizó un análisis de la demanda para el sector transporte a través de un top 20 de entidades según los valores contratados, estas 20 concentraron 14 billones de pesos equivalentes al 54 % del total del sector. A su vez, dichos valores contratados se concentran en 1.214 contratos de los 11.322 del sector en las vigencias estudiadas, una participación del 11 %.

El rango de los valores contractuales observados en este Top 20 es amplio, inicialmente el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU concentró $4,5 billones frente a la Alcaldía de Montería, Córdoba con valores de $160 mil millones, como la entidad de menor inversión en este rango.

Top 20 Entidades por valor de contrato, Sector Transporte. (Decil superior)

Entidad	Valor	Número de contratos
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU	$ 4.528.786.783.240	54
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS	$ 3.817.998.168.594	461
GOBERNACIÓN DEL CESAR	$ 896.601.241.381	15
GOBERNACIÓN DE SANTANDER	$ 629.822.629.209	21
GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA	$ 611.724.137.956	40
AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - AIM	$ 510.141.923.699	6
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA	$ 456.606.257.234	25
AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL	$ 431.783.118.303	345
GOBERNACIÓN DEL TOLIMA	$ 375.524.606.938	19
ALCALDIA DE MORALES, BOLÍVAR	$ 278.017.580.900	8
GOBERNACIÓN DE CALDAS	$ 270.430.161.266	57
ALCALDÍA DE CÁQUEZA, CUNDINAMARCA	$ 229.502.806.204	6
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR	$ 210.990.553.339	10
GOBERNACIÓN DEL MAGDALENA	$ 202.214.501.243	11
GOBERNACIÓN DEL HUILA	$ 186.481.115.614	30
ALCALDÍA DE CERETÉ, CÓRDOBA	$ 185.092.115.184	18
DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACION DE MEDELLÍN	$ 177.695.081.526	15
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI	$ 172.737.466.331	36
ALCALDÍA DE HATILLO DE LOBA, BOLÍVAR	$ 165.219.018.252	3
ALCALDÍA DE MONTERÍA, CÓRDOBA	$ 160.779.643.548	34
Total	$ 14.498.148.909.961	1.214

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

De la tabla anterior, incluida en el informe, se puede ver que la Entidad con más valores contratados fue el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU que concentró $4,5 billones concentrados en 54 contratos. Principalmente, los contratos adelantados se centraron en el diseño y la construcción de estructuras para transporte público, así como tuvieron una participación presupuestal importante las brigadas de rección vial y en segundo lugar, se ubicó el Instituto Nacional de Vías – INVIAS con una concentración de $3,8 billones del total del sector a través de 461 contratos. Contratación que se centró en la atención de obras y vías de emergencia y el relacionamiento de obras costeras.

ANÁLISIS TÉCNICO

La concepción de un proyecto da inicio desde la percepción de una necesidad que deba ser atendida y progresa según se dé la disponibilidad de recursos físicos, financieros, humanos y tecnológicos, así como la voluntad de ver materializada la solución a dicha necesidad, sin embargo, la ejecución de un proyecto nunca termina salvo que el mismo se abandone y sea dejado de lado.

Esta premisa manifiesta no solo el hecho de la necesidad como desencadenadora de un proyecto, sino que además desvincula la idea de que un proyecto se encuentra culminado al momento de su materialización (Obra terminada, plan en ejecución, compra realizada), toda vez que el proyecto continúa con el ciclo del PHVA (planear, hacer, verificar y actuar), llámese mantenimiento, retroalimentación, operación o servicio.

Desde la administración pública la identificación de las necesidades se enmarca dentro de los planes de desarrollo municipales, departamentales o nacionales, los cuales se plantean como la carta de navegación para la administración del territorio, buscando brindar soluciones de fondo a las problemáticas presentadas por la comunidad.

Tal es el caso de la Alcaldía Municipal de Tabio, la cual mediante la emisión de su Plan Municipal de Desarrollo "**CONSTRUYENDO JUNTOS 2024 – 2027"**, desde la perspectiva del Enfoque Diferencial, ha establecido unas políticas, misión y objetivos orientadas en el desarrollo competitivo, innovador y sostenible, que permitan atender las necesidades identificadas de manera eficaz, oportuna, igualitaria y transparente, articulando acciones estratégicas en los ámbitos económico, ambiental, social, de infraestructura e institucional.

Con este panorama el Plan de Desarrollo "**CONSTRUYENDO JUNTOS 2024 – 2027"** se estructuro en 5 Ejes Estratégicos así:

Eje 1: Planificación Territorial.

Eje 2: Tejido social.

Eje 3: Sostenibilidad ambiental.

Eje 4: Infraestructura Sostenible

Eje 5: Crecimiento Económico.

EJES	EJE 1. PLANIFICACION TERRITORIAL	EJE 2. TEJIDO SOCIAL	EJE 3. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	EJE 4. INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE	EJE 5. CRECIMIENTO ECONOMICO
SECTORES	Gobierno Territorial	Salud	Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible	Servicios Públicos	Emprendimiento
	Fortalecimiento Institucional	Educación	Gestión del Riesgo de Desastres	Vías y Transporte	Trabajo
	Ordenamiento Territorial	Cultura	Agricultura y Desarrollo Rural	Vivienda	Turismo
	Seguridad y Convivencia Ciudadana	Inclusión Social	Seres Sintientes	Equipamiento Urbano	Comercio
		Grupos Vulnerables		Tics	Industria
		Deportes			Ciencia Tecnología e innovación

Fuente: Acuerdo Municipal 002 de 29 de Mayo de 2024

La construcción se puede definir como la combinación de materiales y servicios para la producción de bienes tangibles. Una de las características que la distingue de otras industrias es su planta móvil y su producto es fijo, éste distinto en cada caso, además es importante proveedora de bienes de capital fijo, indispensables para el sano crecimiento de la economía.

Un proyecto inicia desde que se identifica el problema o la necesidad que debe ser solucionada, y acaba en el momento en que se logra dar respuesta o se satisface tal necesidad, alcanzando los objetivos esperados por el mismo.

MÓDULO DE DIAGNOSTICO

Para poder enmarcar cada problemática de manera adecuada, se hace necesario describir a cabalidad el contexto de la misma y enfocándose en la población objetivo sobre la cual se pretende la atención de la necesidad planteada. De este factor dependerá el éxito de las medidas implementadas, no solo la observación del capricho designado como necesidad, sino la necesidad plasmada, planteada, planeada y abordada con un total conocimiento del objetivo.

El Municipio de Tabio como la mayoría de Municipios presenta una necesidad de fortalecimiento de los proyectos de infraestructura ya que de la óptima planeación y ejecución de los estos proyectos depende la provisión de mejores condiciones de vida de la comunidad y así como la mejora de la competitividad del territorio. Para ello es fundamental mantener y fortalecer la planeación y ejecución de los proyectos relacionados con obras públicas.

Caso particular se denota al mencionar las condiciones de movilidad, accesibilidad y habitabilidad del municipio en relación con la transitabilidad de vehículos, tránsito peatonal y bicicletas, principalmente, los cuales constituyen un porcentaje importante de las necesidades inmediatas de seguridad y mantenimiento a nivel local.

Actualmente se evidencia a nivel de conectividad rural distintas falencias y carencias en materia de infraestructura de transporte, ya sea por alto flujo de tráfico vehicular, condiciones freáticas altas, cargas adicionales en las estructuras viales, desgaste de los materiales, entre otros aspectos que han deteriorado las vías del Municipio de Tabio.

Así mismo para lograr los objetivos propuestos en el Programa de Gobierno, se genera para la Administración Municipal la necesidad de contar con los recursos físicos y humanos adecuados, lo que a su turno busca generar una gestión pública, eficiente y eficaz. En tal contexto, la Secretaría de Infraestructura tiene asignada la formulación, seguimiento y finalización de proyectos relacionados con la implementación de estrategias para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial y el espacio público del Municipio.

Por este motivo, se plantea la Competitividad como un segundo pilar fundamental de desarrollo, definido como: "el grado en el que un país puede producir bienes y servicios capaces de competir exitosamente en mercados globalizados y a la vez mejorar las condiciones de ingreso y calidad de vida de su población. La competitividad es el resultado de la interacción de múltiples factores relacionados con las condiciones que enfrenta la actividad empresarial y que condicionan su desempeño, tales como infraestructura, recursos humanos, ciencia y tecnología, instituciones, entorno macroeconómico, y productividad". En ese orden de ideas, dentro del pilar de la competitividad se contempla la Infraestructura de logística y transporte como un eje de desarrollo de la misma, por este hecho, dentro del Programa: Infraestructura para la prosperidad, se vinculan las políticas orientadas en el Subprograma: Infraestructura para el transporte, el cual pretende fomentar la ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura del transporte con el fin de mejorar la accesibilidad y movilidad de los Tabiunos.

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Que mediante el Acuerdo No 002 de 2024 se aprobó el plan de desarrollo Municipal "**CONSTRUYENDO JUNTOS 2024-2027**" donde se encuentra Eje 4: Infraestructura Sostenible, Programa "Infraestructura red vial regional" el cual tiene como metas; Construir 1.500 metros de placa huellas y realizar el mejoramiento de la malla vial terciaria, realizar el mejoramiento de vías urbanas en el Municipio. Considerando que el estado actual de la red terciaria y del espacio público trunca el progreso económico y social de la ruralidad colombiana, por eso invertir en esta área es una apuesta por el campo, por la paz y por el Desarrollo. Conozca los datos y escuche las historias de quienes padecen estos espacios públicos.

A pesar de que los daños de la malla vial urbana se encuentran localizados en diferentes sectores es difícil determinar los daños y su magnitud ya que estos pueden mejorar o empeorar, o surgir nuevos daños en la malla vial a medida que transcurra el proceso precontractual para suplir esta necesidad del municipio, por lo que se dejaran abiertas estas delimitaciones y se le dará alcance a la reparación especifica de los daños una vez se inicie la ejecución de esta necesidad.

Municipio de Tabio, Cundinamarca		
DIAGNÓSTICO		
Cuadro No. 4-13. INFRAESTRUCTURA VIAL		
CLASE	METROS	KM
PRINCIPAL	2092,79	P2,09
SECUNDARIA	1312,49	1,31
LOCAL_PV	1794,79	1,79
LOCAL_EMP	4782,43	4,78
LOCAL	371,168	0,37
PEATONAL	121,21	0,12
	TOTAL	**10,47**

Fuente: Acuerdo Municipal 002 de 29 de Mayo de 2024

SECTOR VÍAS Y TRANSPORTE, VIVIENDA Y EQUIPAMIENTO URBANO

Meta de Producto	Producto	LÍNEA BASE	Meta de Cuatrienio	Unidad de Medida
Realizar el mantenimiento y/o mejoramiento de 85 km de la malla vial terciaria.	Vía terciaria mejorada	85	85	Kilómetros
Construir 1.500 metros de placa huellas.	Vía terciaria mejorada	1250	1500	Metros
Construir 600 metros de andenes en el Municipio.	Andén construido	160	600	Metros
Realizar el mantenimiento y/o mejoramiento de 1.5 km de vías urbanas.	Vía urbana mejorada	0	1.5	Kilómetros
Mejorar y/o mantener 400 metros cuadrados de los andenes de la zona urbana.	Andén de la red urbana mejorado	0	400	Metros cuadrados
Elaborar el plan de movilidad del Municipio	Documentos de planeación	0	1	Número

Fuente: Acuerdo Municipal 002 de 29 de Mayo de 2024

Realizar la construcción de 1.500 metros de placa huella, mejorando las condiciones de transitabilidad actuales, garantizando seguridad, rapidez en desplazamientos y confort para los usuarios.

El municipio de Tabio postuló para el mejoramiento de la vía de la vereda Llano grande sector La tienda donde posterior a la revisión técnica de los proyectos se viabilizaron y se le asignaron recursos.

Lo anterior considerando que, actualmente el municipio de Tabio enfrenta el deterioro de vías terciarias, las cuales presentan pérdida de material granular, formación de cárcavas, encharcamientos permanentes, fallas por escorrentía superficial y afectaciones estructurales que impiden la transitabilidad continua, especialmente en temporadas de lluvia. A nivel nacional, más del 70 % de la red vial terciaria se encuentra en estado regular a malo, problemática que se replica en el territorio municipal y que genera altos costos de mantenimiento, frecuentes interrupciones del tránsito y deterioro acelerado de la infraestructura vial.

Estas condiciones viales ocasionan afectaciones directas y verificables en la zona rural, tales como el aislamiento parcial o total de las comunidades durante temporadas invernales; la dificultad para el acceso oportuno a servicios de salud, educación, seguridad y atención de emergencias; el incremento entre el 30 % y el 50 % en los tiempos de desplazamiento; el aumento de los costos de operación vehicular; pérdidas económicas en el sector agropecuario por dificultades en la salida de productos; mayor riesgo de accidentalidad vial, especialmente para motocicletas y vehículos de carga; procesos de erosión y deterioro ambiental; desvalorización de predios rurales; afectación a la asistencia escolar y una disminución general en la calidad de vida de los habitantes.

Desde el punto de vista técnico, la construcción de placa huella se consolida como la solución más eficiente para este tipo de condiciones, al garantizar una superficie de rodadura estable en tramos con pendientes superiores al 8 %, zonas con alta escorrentía y suelos de baja capacidad portante, donde las soluciones en afirmado han demostrado baja durabilidad; la estructura en concreto hidráulico ofrece una vida útil superior a los 20 años, resistencia adecuada para el tránsito de vehículos livianos, de carga y de servicios de emergencia, y una reducción significativa de los costos de mantenimiento correctivo. De manera complementaria, la incorporación de sistemas de drenaje longitudinal y transversal permite el control efectivo de las aguas superficiales, mitigando procesos de socavación y deterioro prematuro, cumpliendo con los lineamientos técnicos vigentes para vías terciarias y las especificaciones del INVÍAS.

Desde el componente social y económico, la intervención impacta directamente a la población rural al mejorar la conectividad permanente con el casco urbano, facilitando el acceso continuo a servicios esenciales y reduciendo en más del 40 % los tiempos de desplazamiento en los tramos intervenidos. Asimismo, fortalece la economía local al optimizar el transporte de productos agropecuarios, disminuir los costos logísticos y aumentar la competitividad de los productores rurales. La ejecución del proyecto genera empleo temporal de mano de obra local, dinamiza la economía de las veredas y promueve la apropiación comunitaria de la infraestructura pública.

Por este motivo, la construcción de placa huella contribuye al cierre de brechas entre el sector urbano y rural, promueve la equidad territorial y la inclusión social, y se articula con las metas del Plan de Desarrollo Municipal de Tabio, los lineamientos de desarrollo rural sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS, especialmente aquellos asociados con infraestructura resiliente, reducción de desigualdades y crecimiento económico inclusivo.

A partir de la ejecución del presente proyecto, se beneficiarán principalmente los habitantes de la vereda Llano Grande del municipio de Tabio, Cundinamarca, contribuyendo al mejoramiento de las condiciones de vida de la población residente y al fortalecimiento de la infraestructura del sector. De manera indirecta, el proyecto favorecerá a los habitantes del municipio de Tabio, así como a los visitantes y demás usuarios que transitan o desarrollan actividades en esta zona, promoviendo espacios y condiciones adecuadas para el bienestar de la comunidad.

Por lo cual, se contempla como opción viable el mejoramiento de las vías rurales mediante la construcción de placa huellas., por lo que, desde la administración municipal, y particularmente, de la Secretaría de Infraestructura, se presentaron un proyecto de intervención en la malla vial terciaria, los cuales fueron viabilizados bajo un convenio interadministrativo entre la junta de acción comunal Juaica El Santuario y El municipio de Tabio.

REGULATORIO:

- Resolución número 2448, "Por la cual se adopta el procedimiento "PR-C-044 Ejecución de Proyectos de Construcción de Infraestructura Vial y Espacio Público versión 2.O", que pertenece al proceso de Construcción".
- NORMA INVIAS 330- BASE GRANULAR- 330.1 DESCRIPCIÓN: Este trabajo consiste en el suministro, transporte, colocación y compactación de material de base granular aprobado sobre una sub-base, afirmado o sub-rasante, en una o varias capas, conforme con las dimensiones, alineamientos y pendientes señalados en los planos del proyecto u ordenados por el supervisor. etc.
- NORMA INVIAS 630 – 07- ARTÍCULO 630 – 07 "CONCRETO ESTRUCTURAL -30.2.2 Agregados -630.2.2.1 Agregado fino"
- NTC-77: Concretos. Método de ensayo para el análisis por tamizado de los agregados finos y gruesos.
- Ley 685 de 2001 "Por la cual se expide el Código de Minas y se dictan otras disposiciones". en su Artículo 30. Procedencia lícita. Toda persona que a cualquier título suministre minerales explotados en el país para ser utilizados en obras, industrias y servicios, deberá acreditar la procedencia lícita de dichos minerales con la identificación de la mina de donde provengan, mediante certificación de origen expedida por el beneficiario del título minero o constancia expedida por la respectiva Alcaldía para las labores de barequeo de que trata el artículo 155 del presente Código. Este requisito deberá señalarse expresamente en el contrato u orden de trabajo o de suministro que se expida al proveedor".
- Decreto 1993 del 6 de septiembre de 2002 del actual Código de Minas (Ley 685 de 2001).
- Norma INV E-201-07 Muestreo de materiales para construcción de carreteras.
- Decreto 1609 del 31 de julio 2002: "Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera".
- Norma de INVIAS especificaciones generales de carreteras art.411 del 2007.
- Ley 2022 de 2020, "Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones", siendo la Ley 1882 de 2018 "Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones".
- Decreto Ley 4170 de 2011, "Por el cual se crea la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente–, se determinan sus objetivos y estructura".
- Resolución No. 463 de 2024, "Por la cual se adopta la versión -3- de los Documentos Tipo para los procesos de selección abreviada de menor cuantía de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 241 de 2020".

4. CONTEXTO DEMOGRÁFICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA COMUNIDAD

La Vereda Juaica El Santuario hace parte de la zona rural del municipio de Tabio, departamento de Cundinamarca, territorio caracterizado por una vocación principalmente agropecuaria, complementada con actividades relacionadas con el turismo rural, el comercio y la prestación de servicios. La comunidad asentada en la vereda cuenta con una organización social consolidada a través de la Junta de Acción Comunal, organismo que representa los intereses colectivos de sus habitantes y promueve la gestión de proyectos orientados al mejoramiento de la calidad de vida y al fortalecimiento del desarrollo comunitario.

Desde el punto de vista demográfico, la comunidad está conformada por niños, niñas, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores, así como por familias que desarrollan sus actividades cotidianas en el sector rural. Dentro de la población se encuentran personas en condición de vulnerabilidad y sujetos de especial protección constitucional, tales como adultos mayores, niños, niñas y adolescentes, personas con discapacidad y familias con condiciones socioeconómicas limitadas, quienes se benefician directamente del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y movilidad en la vereda.

En el ámbito social, las vías rurales de la Vereda Juaica El Santuario constituyen un elemento fundamental para la integración de la comunidad, al permitir el desplazamiento de los habitantes hacia sus viviendas, predios productivos, instituciones educativas, servicios de salud, espacios comunitarios y el casco urbano del municipio. No obstante, las condiciones climáticas, el tránsito permanente y el deterioro progresivo de algunos tramos dificultan la movilidad, especialmente durante las temporadas de lluvia, generando afectaciones para peatones, vehículos particulares, transporte escolar, productores y demás usuarios de la vía.

La construcción de una placa huella permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad en el tramo intervenido, brindando una solución adecuada para la estabilización de la vía y facilitando el acceso seguro de la población. Esta obra contribuirá a reducir las dificultades de desplazamiento, los costos asociados al transporte y las afectaciones derivadas del mal estado de la vía, favoreciendo especialmente la salida de productos agropecuarios y el ingreso de insumos necesarios para las actividades económicas de la comunidad.

Desde la perspectiva económica, la población de la vereda desarrolla principalmente actividades agropecuarias, comercio y prestación de servicios, generando una oferta de mano de obra calificada y no calificada que puede participar en la ejecución de las actividades previstas. En este sentido, la celebración del Convenio Solidario favorecerá la vinculación de habitantes del territorio en labores relacionadas con excavación, conformación de la subrasante, instalación de materiales, fundición de concreto, construcción de placas huella, manejo de drenajes y demás actividades contempladas en el proyecto, promoviendo la generación de ingresos y el fortalecimiento de la economía local.

La ejecución del convenio permitirá que la Junta de Acción Comunal participe activamente en el desarrollo de las obras, aportando mano de obra, conocimiento del territorio y capacidad de gestión comunitaria, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021. Esta participación fortalece los procesos de organización comunitaria, fomenta la corresponsabilidad en el cuidado de la infraestructura vial y contribuye al fortalecimiento del tejido social mediante el trabajo conjunto entre la comunidad y la Administración Municipal.

En consecuencia, la construcción de la placa huella generará un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la Vereda Juaica El Santuario, al mejorar la conectividad, facilitar la movilidad de personas y productos, fortalecer las actividades agropecuarias y económicas de la zona, y brindar condiciones más seguras y funcionales para el tránsito durante todo el año.

5. ANÁLISIS PARA DETERMINAR LA IDONEIDAD DEL OAC

La idoneidad del Organismo de Acción Comunal (OAC) se analiza a partir de su capacidad para ejecutar las actividades objeto del convenio, considerando aspectos relacionados con la territorialidad, organización comunitaria, capacidad operativa y disponibilidad de recurso humano, de conformidad con lo establecido en el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021 y demás normas aplicables.

En primer lugar, la Junta de Acción Comunal de la Vereda Juaica El santuario cumple con el criterio de territorialidad, por cuanto ejerce su jurisdicción dentro del área donde se ejecutarán las actividades objeto del convenio, representando los intereses de la comunidad beneficiaria y desarrollando sus funciones dentro del territorio reconocido legalmente. Esta condición le permite conocer de manera directa las necesidades del sector, las características de la infraestructura objeto de intervención y las prioridades de la comunidad, constituyéndose en el organismo más adecuado para participar en la ejecución del proyecto.

Adicionalmente, la idoneidad del Organismo de Acción Comunal se sustenta en su capacidad de organización y gestión comunitaria, evidenciada en su estructura administrativa y en la facultad legal para promover y ejecutar proyectos de interés colectivo, fortaleciendo los mecanismos de participación ciudadana y corresponsabilidad entre la comunidad y la Administración Municipal.

Desde el punto de vista operativo, las actividades contempladas en el convenio corresponden a obras de mantenimiento, reparación y mejoramiento locativo que pueden ejecutarse mediante la participación de mano de obra calificada y no calificada disponible en la comunidad, complementada con el suministro de materiales, herramientas y equipos requeridos para el desarrollo de las actividades. La Junta de Acción Comunal deberá garantizar la vinculación del personal con la experiencia y competencias necesarias para ejecutar las labores previstas, asegurando el cumplimiento de las especificaciones técnicas y de las normas de seguridad y salud en el trabajo.

La Entidad verificará que el Organismo de Acción Comunal se encuentre legalmente constituido, con personería jurídica vigente, dignatarios debidamente reconocidos y capacidad para celebrar el convenio, así como el cumplimiento de los requisitos jurídicos, técnicos, administrativos y financieros exigidos para este tipo de contratación. De igual manera, verificará la disponibilidad del personal, la capacidad organizacional y los demás documentos que acrediten su aptitud para desarrollar las actividades previstas.

En caso de que la Junta de Acción Comunal haya ejecutado anteriormente convenios solidarios u otros proyectos comunitarios con resultados satisfactorios, dicha experiencia podrá ser considerada como un elemento adicional para fortalecer el análisis

de idoneidad, sin perjuicio de que la capacidad del organismo también pueda acreditarse mediante la organización comunitaria, la disponibilidad de recurso humano y el cumplimiento de los requisitos establecidos por la Entidad.

Con fundamento en lo anterior, la Entidad concluye que la Junta de Acción Comunal de la Vereda Palo Verde Chicú reúne las condiciones de territorialidad, organización comunitaria, capacidad operativa y aptitud para participar en la ejecución del convenio solidario, constituyéndose en el organismo idóneo para desarrollar las actividades de mejoramiento del escenario deportivo objeto del presente proceso.

ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS

La Entidad Estatal realizó el análisis de riesgos asociado a la celebración y ejecución del presente Convenio Solidario, teniendo en cuenta su objeto, alcance, valor, plazo de ejecución, la naturaleza jurídica del Organismo de Acción Comunal y las características de las actividades a desarrollar.

Como resultado de dicho análisis, se determinó que no resulta necesario exigir la constitución de garantías, considerando que el convenio tiene por objeto el mejoramiento de un escenario deportivo mediante actividades de mantenimiento, reparación y adecuación de infraestructura existente, las cuales serán ejecutadas directamente por la Junta de Acción Comunal de la Vereda Juaica El Santuario, organismo comunitario que actúa dentro de su ámbito territorial y en beneficio directo de la comunidad que representa.

Asimismo, se tuvo en cuenta que el convenio corresponde a un mecanismo de participación comunitaria previsto en el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021, mediante el cual se promueve la vinculación de los Organismos de Acción Comunal en la ejecución de obras de interés colectivo, bajo la supervisión permanente de la Entidad Estatal. En este sentido, el seguimiento técnico, administrativo, financiero y jurídico que ejercerá la supervisión constituye un mecanismo de control suficiente para verificar el adecuado cumplimiento de las obligaciones derivadas del convenio.

Adicionalmente, el valor del convenio, el alcance de las actividades y el nivel de riesgo identificado no evidencian la necesidad de trasladar al Organismo de Acción Comunal la obligación de constituir garantías, toda vez que dicha exigencia podría afectar el principio de economía y desincentivar la participación comunitaria que persigue este tipo de instrumentos de colaboración entre la Administración y los organismos comunales.

En consecuencia, la Entidad Estatal concluye que, conforme al análisis efectuado y atendiendo a las particularidades del presente convenio, no se exigirá la constitución de garantías, sin perjuicio de las obligaciones de cumplimiento que asume el Organismo de Acción Comunal y de las facultades de seguimiento, supervisión y control que ejercerá la Entidad durante la ejecución del convenio.

La Entidad concluye que el valor estimado del convenio es suficiente para atender la totalidad de las actividades previstas, se ajusta a las condiciones del mercado y garantiza la disponibilidad de los recursos necesarios para la adecuada ejecución del proyecto, observando los principios de economía, planeación y responsabilidad que rigen la contratación estatal.

ANÁLISIS QUE SOPORTA EL VALOR ASIGNADO

Para el presente proceso el Municipio de Tabio, la Secretaría de Infraestructura, elaboró el correspondiente presupuesto de obra, así como el respectivo análisis de los costos indirectos derivados del objeto contractual sobre el cual se realiza el presente estudio.

El valor asignado por la entidad para el presente proceso contractual se estimó con base en la disposición presupuestal determinada para tal fin y con base en estudio de mercado realizado por la entidad.

Para la estimación del presupuesto del proceso se realiza el presente estudio de mercado el cual se llevó a cabo mediante la implementación de los precios unitarios establecidos por el Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca para la vigencia 2026.

El contrato objeto del presente estudio previo tiene un presupuesto asignado por valor de **CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS M/CTE. ($52.286.382,00)** de acuerdo con el siguiente presupuesto de obra:

CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VIA DE LA VEREDA LLANO GRANDE SECTOR LA TIENDA Y EN LA VIA DE LA VEREDA SALITRE SECTOR LA ESCUELA EN EL MUNICIPIO DE TABIO, CUNDINAMARCA.					
ITEM	**DESCRIPCIÓN**	**UNIDAD**	**CANTIDAD**	**VALOR UNITARIO**	**VALOR TOTAL**
EL MEJORAMIENTO DE LA VIA DE LA VEREDA LLANO GRANDE SECTOR LA TIENDA					

1	**PRELIMINARES, EXCAVACIONES, RELLENOS**				
1,1	CONFORMACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE	M2	314,33	$ 1.216,00	$ 345.563,00
1,2	AFIRMADO	M3	47,15	$ 71.790,00	$ 3.060.408,00
1,3	RELLENO CON MATERIAL DEL SITIO COMPACTADO MECÁNICAMENTE (ATRAQUE DE CUNETAS)	M3	3,43	$ 35.020,00	$ 132.726,00
				SUBTOTAL	$ 3.538.697,00
2	**EXCAVACIONES A MANO - RELLENOS - CONCRETOS**				
2,1	EXCAVACIONES VARIAS CON MATERIAL COMÚN SECO A MANO (INCLUYE CARGUE Y RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5KM)	M3	5,63	$ 71.810,00	$ 399.982,00
2,2	CONCRETO CLASE D, f´c = 3000 PSI (BASES)	M3	18,85	$ 787.233,00	$ 15.335.299,00
2,3	CONCRETO CLASE G, 2000 PSI 40% RAJÓN PARA BASES	M3	19,24	$ 543.008,00	$ 6.996.793,00
2,4	CUNETA DE CONCRETO CLASE E, 2500 PSI FUNDIDAD EN EL LUGAR	M3	10,63	$ 616.395,00	$ 7.242.641,00
2,5	SUMINISTRO FIGURADO Y ARMADO DE ACERO DE REFUERZO 60000 PSI	KG	1721,23	$ 8.378,00	$ 15.301.160,00
				SUBTOTAL	$ 45.245.875,00
				VALOR COSTO DIRECTO – APORTE DEL MUNICIPIO	$ 48.784.572,00
				APORTE DE LA JAC EL SANTUARIO	$ 3.501.810,00
				VALOR TOTAL	$ 52.286.382,00

DIANA CRISTINA BORREGO ESPITIA
Secretaria de Infraestructura

Proyectó Técnicamente: Dylan Yzart Sánchez Julio/ Contratista /Secretaria de Infraestructura
Revisó: Diana Cristina Borrego Espitia / Secretaria de Infraestructura / Secretaria de Infraestructura
Aprobó: Diana Cristina Borrego Espitia / Secretaria de Infraestructura / Secretaria de Infraestructura