



**ANÁLISIS DEL SECTOR
PROCESO DE SELECCIÓN LICITACIÓN PÚBLICA
MUNICIPIO DE TABIO**

La Secretaría de Infraestructura del municipio de Tabio 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.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y artículo 2.2.1.2.1.2.20 del decreto 1082 de 2015 y de conformidad con el literal e) del numeral 4 y el párrafo 1 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 establece que los contratos se podrán celebrar de manera directa, en concordancia con la Ley 344 de 1996, modificada con la Ley 1607 de 2012 y teniendo en cuenta la definición contenida en el Decreto Ley 591 de 1991.

OBJETO: MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2 EN EL MUNICIPIO DE TABIO, CUNDINAMARCA.

PRESUPUESTO ESTIMADO: TRES MIL SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS SIETE MIL CIENTO SESENTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$3.745.307.168) INCLUIDO AIU Y DEMÁS IMPUESTOS, TASAS, CONTRIBUCIONES Y COSTOS ASOCIADOS.

PLAZO DE EJECUCIÓN: DIEZ (10) MESES

TIPO DE CONTRATO: OBRA PÚBLICA.

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN: LICITACIÓN PÚBLICA

CLASIFICACIÓN DE BIENES Y SERVICIOS.

La Secretaría de Infraestructura ha identificado la necesidad de Contratar el servicio de **MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2 EN EL MUNICIPIO DE TABIO, CUNDINAMARCA.**

La Secretaría de Infraestructura de conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, contiene en su plan anual de adquisiciones, debidamente registrada la clasificación de la presente justificación bajo los códigos relacionados en cada uno de los ítems en las especificaciones técnicas.

CÓDIGO UNSPSC	DENOMINACIÓN
72141003	Servicio de mantenimiento de calles y carreteras
72141103	Servicio de pavimentación de calles y carreteras
72103301	Servicios o reparaciones o mantenimiento de calles o parqueaderos



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>

1. IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR AL QUE PERTENECE

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 república 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.

2. 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 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.

3. ASPECTOS GENERALES

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, puede dilucidarse 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 impulsores de la actividad económica.

Sector terciario o sector de servicios: Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc. Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

El Municipio verificó tanto en la entidad como otras entidades Estatales han realizado este tipo de procesos, obteniendo la siguiente información:

1. Actividades Jurídicas y de contabilidad
2. Actividades de Administración empresarial, actividades de consultoría de gestión
3. Actividades de Arquitectura e ingeniería, ensayos y análisis técnicos
4. Investigación científica y desarrollo
5. Publicidad y estudios de mercado
6. Otras actividades profesionales, científicas y técnicas y se resaltan las actividades de:

Arquitectura e ingeniería: Son las actividades de consultoría relativas a proyectos de ingeniería civil, hidráulica, espacios públicos y de urbanismo.

- **Productos incluidos sector de servicios profesionales, científicos y técnicos**

Grupos de costos sector construcción obras civiles
Servicios de ingeniería y consultoría técnica
Servicios de supervisión y control de proyectos
Servicios de gestión administrativa y financiera
Servicios de gestión ambiental y social
Servicios de apoyo jurídico contractual

Fuente: DANE



• **Agentes del sector**

Entidades públicas Nacionales, Departamentales y Municipales
Empresas de ingeniería y construcción de obras civiles
Empresas de suministros de materiales de construcción
Empresas de transporte y de maquinaria
Empleados, obreros y profesionales de la ingeniería

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), 2016,
“Metodología Indicador de Inversión en Obras Civiles IIOC”

• **Gremios y asociaciones sector de la construcción**

Gremio o Asociación	Enlace
Sociedad Colombiana de Ingenieros	www.sci.org.co
Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería	www.acofi.edu.co
Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica	www.asosismica.org.co
Asociación de Profesionales de la Ingeniería y la Construcción – SOTECC	www.sotecc.org.co
Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI	www.infraestructura.org.co
Cámara Colombiana de la Construcción, CAMACOL	www.camacol.co
Cámara de Fedemetal de la ANDI	www.metalmecanica.com
Asociación Colombiana de Ingeniería Estructural, ACIES	www.acies.org.co
Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica, AIS	www.ais.org.co
Asociación Colombiana de Ingenieros de Sistemas, ACIS	www.acis.org.co
Asociación Colombiana de Ingenieros Especialistas en Voladuras en Obras Civiles y Militares, ACIEV	www.aciev.com
Sociedad Colombiana de Geotecnia, SCG	www.scg.org.co
Corporación para la Investigación y Desarrollo de Asfaltos en el Sector Transporte e Industrial, CORASFALTOS	www.corasfaltos.com
Sociedad Colombiana de la Ciencia del Suelo, SCCS	www.sociedadcolombianadelacienciaelsuelo.org
Sociedad Colombiana de Topógrafos, SCT	www.sct.org.co
Cámara de Fedemetal	www.andi.com.co/cf
Asociación Colombiana de Patólogos de la Construcción, ASCOLPAT	www.prousta.com
Otros Gremios y Asociaciones	
Asociación Colombiana de Estudiantes de Ingeniería Civil, ANEIC	www.uninorte.edu.co/web/bienestar-universitario-2/aneic
Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad Nacional, AICUN	www.aicun.co
Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad Católica de Colombia, AICUC	www.aicuc.co

Fuente: COPNIA <https://www.copnia.gov.co/transparencia/directorio-de-gremios-y-asociaciones>

Estos productos se encuentran clasificados por el DANE dentro de la Clasificación Central





de Productos (CPC), correspondiente a los servicios profesionales y de consultoría, y constituyen la base del mercado de interventoría en el cual se desarrolla el presente proceso de contratación. El dinamismo de esta actividad económica a nivel nacional incluye tanto fases expansivas como recesivas. Sin embargo, ninguna de las fases expansivas registradas previamente ha mostrado una dinámica tan favorable como la de los últimos años, caracterizada por una tasa de crecimiento promedio considerablemente alta.

En Colombia, el sector de la construcción se compone en un 50% por el componente de edificaciones y en el otro 50% por obras civiles (infraestructura). En el caso de las edificaciones, su valor se desagrega en tres segmentos: edificaciones residenciales, no residenciales y un tercer componente que incluye reformas y reparaciones. Esta clasificación se realiza porque el subsector de obras civiles recibe un apoyo predominante del Estado, mientras que el subsector de edificaciones depende principalmente del sector privado. Por esta razón, ambos subsectores presentan comportamientos diferentes. La actividad en el sector de infraestructura está mayoritariamente concentrada en pequeñas y medianas empresas, las cuales representan más del 80% de la participación tanto en ingresos operacionales como en activos.

La Secretaría de Infraestructura, para adelantar el respectivo estudio, efectuó las consultas pertinentes en las siguientes páginas web:

- Portal Colombia Compra Eficiente SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (www.dane.gov.co)
- SIREM de la Superintendencia de Sociedades (www.supersociedades.gov.co)

Lo anterior, con el objetivo de tomar como referencia los profesionales como personas naturales o empresas que participan activamente en procesos de contratación, con similar objeto, modalidad de selección, presupuesto asignado, plazo y lugar de ejecución

3.1. Necesidad del estudio del sector

El Municipio de Tabio, a través de la Secretaría de Infraestructura, adelanta el presente estudio del sector económico, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, como parte de la etapa de planeación del proceso de contratación cuyo objeto es el **“MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATALLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2 EN EL MUNICIPIO DE TABIO, CUNDINAMARCA”**.

De conformidad con la normativa vigente en materia de contratación estatal, las entidades estatales deben realizar, durante la fase de planeación, el análisis necesario para conocer el sector económico relacionado con el objeto del proceso de contratación, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos. Este análisis debe quedar debidamente documentado como soporte del proceso contractual y servir como fundamento para la adecuada estructuración de las condiciones de la contratación.

La elaboración del presente estudio del sector tiene como finalidad identificar las condiciones y características del mercado relacionado con la ejecución de obras civiles para el mejoramiento y adecuación de infraestructura vial urbana, permitiendo establecer la oferta existente, las condiciones de participación de los posibles oferentes, los costos



asociados a la ejecución de las actividades requeridas y las condiciones técnicas y económicas que caracterizan este tipo de contratos.

En este sentido, el análisis del sector permite determinar la existencia de una pluralidad de posibles oferentes con capacidad jurídica, financiera, organizacional y técnica para ejecutar el objeto contractual, así como establecer requisitos habilitantes que resulten proporcionales y adecuados a la naturaleza, complejidad y cuantía del proyecto. De igual manera, proporciona elementos para determinar la modalidad de selección que resulte aplicable, de acuerdo con las disposiciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y su reglamentación.

Así mismo, resulta necesario analizar el comportamiento del sector de la construcción y de la infraestructura vial, teniendo en cuenta que las actividades objeto del contrato se encuentran directamente relacionadas con la ejecución de obras civiles, intervención de vías urbanas, adecuación y mejoramiento de superficies de circulación y demás actividades complementarias necesarias para garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad y funcionalidad de la infraestructura vial del municipio.

El comportamiento de este sector se encuentra influenciado por factores como los costos de materiales de construcción, mano de obra, maquinaria y equipos, transporte, disponibilidad de insumos, condiciones de mercado y características técnicas propias de cada proyecto. Por lo anterior, el estudio de estas variables permite a la entidad contar con información suficiente para estructurar de manera adecuada el presupuesto oficial, las especificaciones técnicas y las demás condiciones económicas y contractuales del proceso.

Desde la perspectiva técnica, el análisis del sector permite identificar las capacidades requeridas para la ejecución de las actividades de mejoramiento vial, incluyendo la disponibilidad de personal calificado, maquinaria, equipos, materiales, experiencia y demás recursos necesarios para garantizar el cumplimiento de las especificaciones y estándares de calidad establecidos por la entidad.

De igual manera, el análisis financiero y comercial permite evaluar las condiciones bajo las cuales se desarrolla este tipo de contratación, considerando aspectos relacionados con la estructura de costos, capacidad financiera de los potenciales contratistas, condiciones de suministro de materiales, comportamiento de los precios y demás factores que puedan incidir en la ejecución y sostenibilidad económica del contrato.

En materia de riesgos, el estudio del sector permite identificar aquellos eventos propios de la ejecución de obras civiles que pueden afectar el cumplimiento de las obligaciones contractuales, tales como variaciones en los precios de los insumos, dificultades en el suministro de materiales, condiciones climáticas, interferencias con redes existentes, situaciones de movilidad y acceso a las zonas de intervención, disponibilidad de maquinaria y equipos, entre otros. La identificación y valoración de estos aspectos permitirá establecer mecanismos adecuados para su prevención, mitigación y asignación.

En consecuencia, el presente estudio del sector constituye una herramienta fundamental para que el Municipio de Tabio conozca las condiciones reales del mercado relacionado con la ejecución del proyecto de mejoramiento de las vías urbanas objeto del proceso, y cuente con elementos técnicos, económicos, financieros y jurídicos suficientes para adoptar decisiones informadas durante la estructuración del proceso de contratación.





Finalmente, este análisis contribuye a garantizar que las condiciones del proceso sean objetivas, proporcionales, transparentes y acordes con las características del mercado, promoviendo la participación de oferentes que cuenten con la capacidad necesaria para ejecutar las obras y procurando, de esta manera, la adecuada utilización de los recursos públicos, el cumplimiento de los fines de la contratación estatal, la calidad de las obras y la satisfacción de las necesidades de movilidad e infraestructura vial de la comunidad del Municipio de Tabio.

4. ANÁLISIS ECONÓMICO

El análisis económico del sector se orienta a evaluar las condiciones generales del mercado relacionado con la ejecución de obras civiles para el mejoramiento de infraestructura vial urbana, considerando su relación directa con el comportamiento del sector de la construcción, la inversión pública en infraestructura y las dinámicas propias de la ejecución de proyectos de obra pública.

Desde una perspectiva macroeconómica, la ejecución de obras de infraestructura vial se encuentra estrechamente vinculada a los niveles de inversión pública destinados al mantenimiento, rehabilitación, adecuación y mejoramiento de la infraestructura de transporte. En este sentido, las políticas públicas, los planes de desarrollo territoriales, la disponibilidad de recursos de las entidades estatales y las inversiones destinadas al fortalecimiento de la infraestructura vial inciden directamente en la demanda de bienes, servicios y mano de obra requeridos para la ejecución de este tipo de proyectos.

De acuerdo con la información estadística y económica disponible a través del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, el sector de la construcción y, particularmente, las actividades relacionadas con obras civiles, presentan variaciones asociadas a factores como el comportamiento de los precios de los materiales de construcción, costos de transporte, disponibilidad y remuneración de la mano de obra, costos de maquinaria y equipos, condiciones de suministro de insumos y dinámica de la inversión pública y privada.

Estas variables económicas tienen una incidencia directa en la estructura de costos de los contratos de obra pública, razón por la cual deben ser consideradas en la determinación del presupuesto oficial y en la estructuración económica del proceso de contratación. La variación de los precios del cemento, agregados, mezclas asfálticas, concretos, acero, materiales de afirmado y demás insumos necesarios para la ejecución de las actividades previstas puede generar modificaciones en los costos directos e indirectos asociados al proyecto.

El mercado de ejecución de obras civiles se caracteriza por presentar una estructura de costos compuesta principalmente por materiales e insumos de construcción, mano de obra calificada y no calificada, maquinaria y equipos, transporte, herramientas, costos administrativos, seguridad y salud en el trabajo y demás costos indirectos asociados a la ejecución contractual. La participación relativa de cada uno de estos componentes depende de las características, cantidades, especificaciones técnicas y condiciones particulares de cada proyecto.

En este tipo de contratos resulta especialmente relevante la disponibilidad de maquinaria y equipos adecuados para las actividades de intervención vial, así como la capacidad del contratista para garantizar oportunamente el suministro de materiales, disponer del personal requerido y coordinar las diferentes actividades constructivas de acuerdo con el



cronograma de obra y las especificaciones técnicas establecidas por la entidad.

Desde el punto de vista territorial, la ejecución del proyecto en el municipio de Tabio se desarrolla dentro del área de influencia de la Sabana de Bogotá, región que cuenta con una dinámica importante en materia de construcción e infraestructura y con disponibilidad de empresas, contratistas, proveedores de materiales, maquinaria y equipos, así como de personal vinculado a las diferentes actividades del sector de la construcción. La cercanía con Bogotá D.C. y con otros municipios de la región facilita el acceso a bienes, servicios y recursos necesarios para la ejecución de las obras.

Esta condición territorial favorece la existencia de una oferta potencial de contratistas con experiencia en la ejecución de obras civiles y de infraestructura vial, así como de proveedores capaces de atender los requerimientos de materiales, equipos, maquinaria y servicios complementarios necesarios para el desarrollo del proyecto.

De igual manera, el mercado de obras civiles presenta participación tanto de empresas especializadas como de personas naturales con capacidad para ejecutar proyectos de diferente escala, dependiendo de los requisitos técnicos, financieros, organizacionales y de experiencia establecidos por las entidades contratantes. Por lo anterior, los requisitos habilitantes deberán guardar relación directa con la naturaleza, complejidad, cuantía y condiciones de ejecución del contrato, evitando establecer exigencias que puedan constituirse en barreras injustificadas a la participación.

Considerando el alcance, las características técnicas y el valor estimado del contrato, se evidencia que existe un mercado con capacidad para atender la demanda relacionada con la ejecución de las obras de mejoramiento vial objeto del presente proceso. No se identifican, en principio, barreras económicas de entrada que impidan la participación de potenciales oferentes que acrediten las condiciones de capacidad jurídica, financiera, organizacional y técnica requeridas.

En consecuencia, el análisis económico del sector permite establecer que las obras objeto del proceso pueden ser ejecutadas bajo condiciones normales de mercado, teniendo en cuenta la disponibilidad regional de contratistas, proveedores, materiales, maquinaria, equipos y mano de obra. Así mismo, las condiciones identificadas permiten a la entidad estructurar el proceso de contratación de manera que se promueva la pluralidad de oferentes, la eficiencia económica, la adecuada administración de los recursos públicos y el cumplimiento de las condiciones de calidad, oportunidad y funcionalidad requeridas para el mejoramiento de las vías urbanas del Municipio de Tabio.

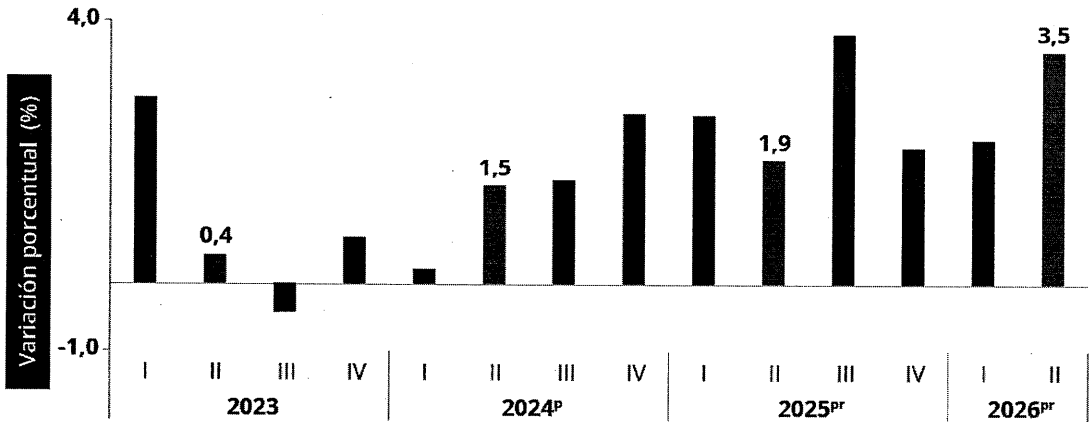




4.1. Producto Interno Bruto PIB

Producto Interno Bruto (PIB)

Tasas de crecimiento anual en volumen¹
2023-I / 2026^{PR}-II



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), PIB-T

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto (PIB) en su serie original creció 3,5 % respecto al mismo periodo de 2025pr. Este resultado evidencia un mayor dinamismo de la actividad económica nacional frente al crecimiento registrado durante el primer trimestre de 2026.

Las actividades económicas que más contribuyeron a la dinámica del valor agregado durante el segundo trimestre de 2026 fueron:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, que creció 10,0 % y contribuyó con 1,7 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, que creció 2,2 % y contribuyó con 0,5 puntos porcentuales a la variación anual.
- 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, que crecieron 9,5 % y contribuyeron con 0,4 puntos porcentuales a la variación anual.



4.2. Tasa de Crecimiento en Volumen – Segundo Trimestre 2026

Tabla 6. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-3,2	-5,6	2,5
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril²	17,1	9,2	19,6
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil³	-2,2	-3,9	3,2
Construcción	2,2	-1,5	6,4

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

PIB desde el Enfoque del Gasto

En el segundo trimestre de 2026pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,5% 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 4,4%.
- Formación bruta de capital crece 7,1%.
- Exportaciones decrecen 1,0%.
- Importaciones crecen 7,5%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 1,3%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 1,2%.
- Formación bruta de capital crece 8,7%.
- Exportaciones decrecen 0,9%.
- Importaciones crecen 5,1%

INDICADORES ECONÓMICOS ALREDEDOR DE LA CONSTRUCCIÓN (IEAC)

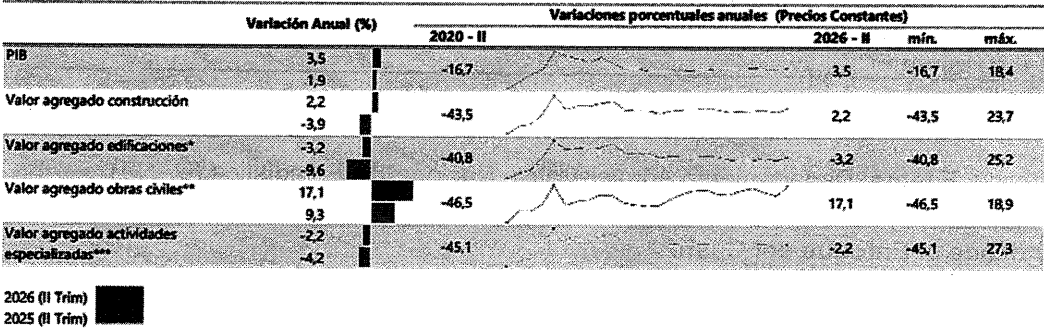
La importancia del sector de la construcción puede analizarse desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. En cuanto al desarrollo económico, este sector continúa siendo uno de los principales dinamizadores de la economía nacional, lo cual se evidencia en los Indicadores 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 segundo trimestre de 2026 (abril – junio), el PIB a precios constantes aumentó en 3,5% con relación al mismo trimestre de 2025. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un crecimiento en el valor agregado de la construcción de 2,2% en su variación anual, que se explica principalmente por el aumento del valor agregado de las obras civiles 17,1%. Por otro lado, el valor agregado de las edificaciones disminuyó en 3,2% y las actividades especializadas decreció en 2,2%.

Tabla 2. Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores

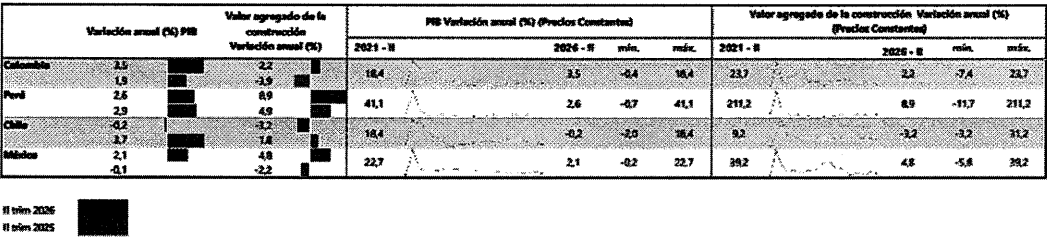
Gráfico 2. Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes)
2020 – 2026^P (II trimestre)



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Al analizar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), para el segundo trimestre de 2026 (abril – junio) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina, se observa que Colombia registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 3,5%, seguido de Perú que presentó un crecimiento de 2,6% y México presentó un crecimiento de 2.1%, mientras que, Chile decreció en 0,2% en contraste con el segundo 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 8,9%, seguido por México con 4,8% y Colombia con 2,2%, mientras que, para Chile se registró una variación negativa de 3,2%.

Gráfico 3. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. Variación anual
2021 – 2026^P (II trimestre)



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

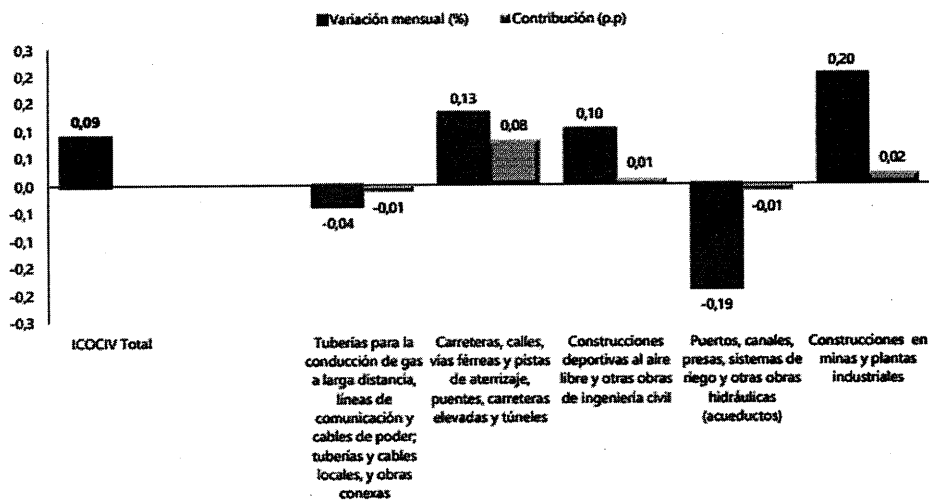
• **Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)**

En julio de 2026, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 0,09%, con respecto a junio de 2026.



Según tipos de construcción, los grupos de Construcciones en minas y plantas industriales presentaron una variación mensual por encima del promedio nacional de (0,20%), al igual que Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,13%) y las Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil presentaron una variación mensual de (0,10%). Por otro lado, los grupos de Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) presentaron una variación mensual negativa de 0,19%, seguido por Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas que presentó una variación mensual negativa de 0,04%.

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



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Por grupos de costos, en julio de 2026, las mayores variaciones de precios en relación con el mes de junio de 2026 se presentaron en: Materiales con 0,12%, Mano de Obra con 0,03% y Transporte 0,07%.

Indicador de Producción de Obras Civiles

En el segundo trimestre de 2026, el indicador de producción de obras civiles (IPOC) registró un crecimiento de 17,1%, con relación al segundo trimestre de 2025 y está explicado principalmente por el comportamiento positivo en tres de los cinco grupos de obra respecto a su variación anual; El grupo Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil con 158,3%, el grupo Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles con 18,7%, y finalmente el grupo Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) con una variación de 43,0%. De otro lado, los grupos de Construcciones en minas y plantas industriales con una variación de presentaron una variación anual negativa de 22,7%, al igual que 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 con -18,9%.

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 (II trimestre)

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	17,1	
	9,6	
Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	158,3	13,6
	6,1	0,5
Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	18,7	8,6
	6,7	3,2
Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	43,0	3,0
	-20,4	-2,0
Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-18,9	-2,6
	3,0	0,4
Construcciones en minas y plantas industriales	-22,7	-5,6
	38,3	7,4
II-2026		
II-2025		

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: Otras obras de ingeniería civil con 170,9%, Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles con 20,1%, Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos con 25,3%, Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones con 379,9% e Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento con 79,4%, los cuales sumaron en conjunto 24,8 puntos porcentuales.

En contraste, las subclases Puentes y carreteras elevadas decrece 29,5%, Tuberías de larga distancia disminuyó 36,4%, Construcciones en minas presentó una disminución de 11,1%, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales disminuyo 29,1% y Centrales eléctricas decrece 31,6%, los cuales restaron en conjunto 8,7 puntos porcentuales a la variación anual del IPOC 17,1%.

Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de producto (15 subclases) 2026 p - 2025 (II trimestre)

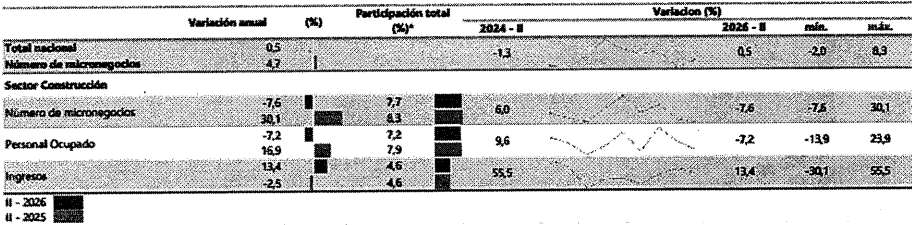
	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	17,1	
	9,6	
Otras obras de ingeniería civil	170,9	12,7
	11,5	0,8
Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	20,1	8,6
	10,8	4,5
Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	25,3	1,4
	-23,1	-1,9
Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	379,9	1,2
	72,7	0,1
Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	79,4	0,9
	-18,3	-0,3
Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	14,7	0,5
	-42,9	-2,9
Túneles	155,7	0,5
	43,6	0,1
Pistas de aterrizaje	134,1	0,4
	58,5	0,1
Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	37,0	0,4
	-18,0	-0,2
Cables locales y obras conexas	-27,5	-0,9
	42,6	1,0
Puentes y carreteras elevadas	-29,5	-0,9
	-33,1	-1,6
Tuberías de larga distancia	-36,4	-1,0
	36,9	0,8
Construcciones en minas	-11,1	-1,2
	23,4	2,2
Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	-29,1	-1,2
	48,4	1,5
Centrales eléctricas	-31,6	-4,4
	52,4	5,2
II-2026		
II-2025		

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)



Encuesta de Micronegocios (EMICRON)

Gráfico 28. Variación y participación anual de la Encuesta de Micronegocios.
II trim 2022 – II trim 2026^P



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

La Encuesta de Micronegocios (EMICRON) tiene el objetivo general de proporcionar información estadística sobre la estructura y evolución de las principales variables económicas de los micronegocios con hasta nueve (9) personas ocupadas y que desarrollan actividades de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, minería, industria manufacturera, comercio, construcción, transporte y demás servicios.

Asimismo, provee estadísticas e indicadores que permiten conocer las formas de operación de las unidades económicas de pequeña escala: su actividad económica, emprendimiento, sitio o ubicación, características del personal ocupado, uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), inclusión financiera, costos, gastos y activos, ventas o ingresos y capital social. En el segundo trimestre de 2026, la cantidad de micronegocios aumentó 0,5% en comparación con el mismo periodo de 2025. Respecto al personal ocupado del sector construcción presentó una disminución de 7,2%. Por su parte, los ingresos de los micronegocios del sector construcción aumentaron 13,4% comparado con el mismo período anterior.

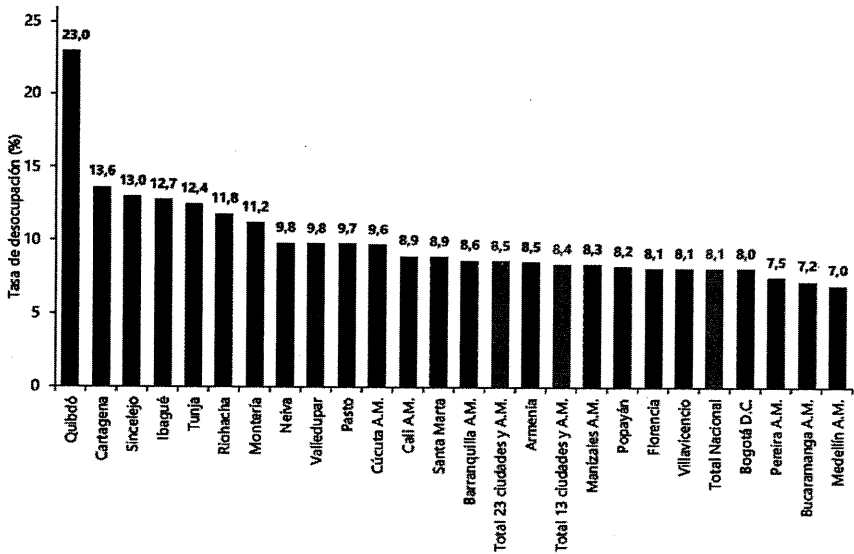
Tasa de desocupación según ciudades. Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas.

Para el trimestre móvil mayo - julio 2026, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (23,0%), Cartagena (13,6%) y Sincelejo (13,0%). Las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Pereira A.M. (7,5%), Bucaramanga A.M. (7,2%) y Medellín A.M. (7,0%).





Gráfico 6. Tasa de desocupación según ciudades
Total nacional y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Mayo - julio 2026



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

5. ANÁLISIS TÉCNICO

El análisis técnico del sector se orienta a identificar las condiciones, capacidades, conocimientos, recursos y competencias requeridas para la adecuada ejecución de las obras de mejoramiento de las vías urbanas del Municipio de Tabio, de conformidad con las características, especificaciones técnicas, condiciones particulares del proyecto y demás exigencias normativas aplicables a la ejecución de obras de infraestructura vial.

La ejecución de este tipo de proyectos demanda un adecuado nivel de especialización técnica, sustentado en el conocimiento de las normas y especificaciones aplicables al diseño, construcción, rehabilitación y mejoramiento de infraestructura vial, así como en el manejo de procesos constructivos, control de calidad de materiales, programación y seguimiento de obra, manejo de maquinaria y equipos, control de cantidades, seguridad y salud en el trabajo y demás aspectos relacionados con la ejecución de proyectos de obra pública.

Desde el punto de vista técnico, el contratista deberá contar con la capacidad necesaria para desarrollar las diferentes actividades previstas en el alcance contractual, garantizando la correcta utilización de materiales, equipos, maquinaria y mano de obra, así como el cumplimiento de las especificaciones técnicas, cantidades, procedimientos constructivos, tiempos de ejecución y estándares de calidad establecidos por la entidad.

De igual manera, la ejecución de las obras requiere una adecuada planeación de las actividades constructivas, teniendo en cuenta las condiciones particulares de las vías objeto de intervención, las características del entorno urbano, el manejo de tránsito y accesibilidad, la interacción con la comunidad, la existencia de redes de servicios públicos y las demás condiciones que puedan incidir en el normal desarrollo de los trabajos.

Desde el punto de vista organizacional, el sector de la construcción de obras civiles cuenta con la participación de personas naturales, personas jurídicas y oferentes plurales que pueden disponer de equipos de trabajo conformados por profesionales, técnicos, maestros





de obra, operarios y personal administrativo, de acuerdo con las características y complejidad de cada proyecto.

Para la ejecución del contrato resulta necesario disponer de personal con experiencia y formación acorde con las actividades a desarrollar, así como de los recursos físicos, técnicos y administrativos suficientes para garantizar la adecuada coordinación de las diferentes etapas del proyecto. Lo anterior comprende, entre otros aspectos, la disponibilidad de maquinaria y equipos, herramientas, materiales, instalaciones temporales, elementos de seguridad y demás recursos requeridos para el desarrollo de las actividades previstas.

El desarrollo de las obras deberá apoyarse en herramientas de planeación, programación y control que permitan realizar un seguimiento permanente al avance físico y financiero del proyecto, verificar el cumplimiento del cronograma, controlar las cantidades ejecutadas, administrar los recursos disponibles y adoptar oportunamente las medidas necesarias frente a situaciones que puedan afectar el desarrollo normal del contrato.

En materia de calidad, el contratista deberá implementar los procedimientos de control y verificación necesarios para garantizar que los materiales, procesos constructivos y actividades ejecutadas cumplan con las especificaciones técnicas establecidas en los documentos del proceso y con la normatividad aplicable. De esta manera, se busca asegurar que las obras entregadas respondan a las condiciones de funcionalidad, durabilidad, seguridad y calidad requeridas.

En el componente ambiental, la ejecución de las actividades deberá desarrollarse atendiendo las disposiciones ambientales aplicables y las medidas de manejo que correspondan a la naturaleza del proyecto. Lo anterior incluye la adecuada gestión de residuos de construcción y demolición, manejo de materiales, control de emisiones, disposición de sobrantes y demás medidas encaminadas a prevenir, mitigar y controlar los impactos que puedan generarse durante la ejecución de las obras.

Así mismo, debido a que las intervenciones se desarrollarán en vías urbanas en funcionamiento y dentro de zonas con presencia permanente de población, el componente social y de manejo del entorno adquiere especial importancia. El contratista deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y movilidad durante la ejecución de los trabajos, procurando minimizar las afectaciones a residentes, comerciantes, peatones, usuarios de las vías y demás actores presentes en las zonas de intervención.

En materia de seguridad y salud en el trabajo, la ejecución de las actividades constructivas deberá contemplar la identificación y gestión de los riesgos asociados al uso de maquinaria, herramientas, materiales, circulación de vehículos y personal, trabajos propios de la construcción y demás actividades desarrolladas durante la ejecución contractual, de conformidad con la normatividad vigente.

En este contexto, el sector de la construcción de obras civiles e infraestructura vial cuenta con las capacidades técnicas y operativas necesarias para atender la demanda asociada al proyecto objeto del presente proceso, en razón a la existencia de contratistas, empresas, proveedores de materiales, operadores de maquinaria y personal especializado que desarrollan actividades relacionadas con la construcción, mantenimiento y mejoramiento de infraestructura vial.





Estas condiciones permiten establecer que existe una oferta técnica en el mercado con capacidad para ejecutar las obras requeridas por el Municipio de Tabio, siempre que los potenciales oferentes acrediten las condiciones de experiencia, capacidad técnica, organizacional y financiera que resulten proporcionales a la naturaleza y cuantía del contrato.

Las anteriores consideraciones permiten establecer que la identificación de una necesidad pública constituye el punto de partida para la estructuración de un proyecto, pero su atención no debe entenderse únicamente como la culminación física de una obra. La ejecución de un proyecto de infraestructura hace parte de un ciclo permanente de planeación, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora, en el cual las entidades territoriales deben procurar que las inversiones realizadas respondan de manera efectiva a las necesidades de la comunidad y contribuyan al cumplimiento de los objetivos de desarrollo establecidos para el territorio.

En este sentido, desde la administración pública, la identificación, priorización y atención de las necesidades de la comunidad se encuentra articulada con los instrumentos de planeación territorial, particularmente con los planes de desarrollo municipales, departamentales y nacionales, que constituyen referentes para la definición de programas, proyectos, metas y acciones orientadas al mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

Para el caso del Municipio de Tabio, esta necesidad se encuentra articulada con el **Plan de Desarrollo Municipal “CONSTRUYENDO JUNTOS 2024–2027”**, instrumento mediante el cual la Administración Municipal establece las políticas, estrategias, programas y objetivos orientados al desarrollo integral del territorio, bajo principios de sostenibilidad, equidad, competitividad, innovación y atención efectiva de las necesidades de la población.

El Plan de Desarrollo Municipal contempla un enfoque orientado a atender de manera eficaz, oportuna, igualitaria y transparente las necesidades identificadas en el territorio, articulando las actuaciones de la Administración Municipal en diferentes dimensiones, entre ellas las relacionadas con infraestructura, movilidad, desarrollo social, sostenibilidad ambiental, fortalecimiento institucional y desarrollo económico.

En este marco, el mejoramiento de las vías urbanas objeto del presente proceso responde a la necesidad de conservar y mejorar las condiciones de la infraestructura vial municipal, contribuyendo a garantizar una adecuada movilidad de vehículos y peatones, mejorar las condiciones de seguridad vial, facilitar la conectividad entre diferentes sectores del municipio y fortalecer las condiciones de accesibilidad para la comunidad.

La intervención de las vías correspondientes a la **Carrera 2 entre Calle 5 y Diagonal 7, Carrera 5 entre Esquina Inicio Carrón y Calle 3, Diagonal 7 entre Semáforo y el Colegio Santa Rita de Casia, Carrera 1A entre Diagonal 7 y Matallana y Calle 5 entre Carrera 1 y Carrera 2**, constituye, por tanto, una actuación de infraestructura complementaria a la ejecución del Plan Maestro de Alcantarillado, considerando las afectaciones sobre la malla vial.

En consecuencia, el proyecto se encuentra relacionado con los objetivos de la Administración Municipal en materia de infraestructura y movilidad, y se constituye en una intervención necesaria para contribuir al adecuado funcionamiento de la red vial urbana y a la satisfacción de las necesidades de la comunidad.



En este contexto, el Plan de Desarrollo Municipal “**CONSTRUYENDO JUNTOS 2024–2027**” se estructura en cinco (5) ejes estratégicos, dentro de los cuales se desarrollan las políticas, programas y acciones que orientan la gestión de la Administración Municipal y que sirven como marco para la identificación y ejecución de los proyectos de inversión pública.

Los cinco (5) ejes estratégicos se describen a continuación:

Tabla 6. Ejes estratégicos, Plan de Desarrollo Municipal “CONSTRUYENDO JUNTOS 2024–2027”

	EJE 1 PLANIFICACION TERRITORIAL	EJE 2: TEJIDO SOCIAL	EJE 3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	EJE 4 INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE	EJE 5 CRECIMIENTO ECONOMICO
S E C T O R E S	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: Plan de Desarrollo Municipal “CONSTRUYENDO JUNTOS 2024–2027”

5.1. Módulo de diagnóstico

Para la adecuada estructuración del proceso de contratación, resulta necesario realizar un diagnóstico que permita contextualizar la necesidad que pretende atender el Municipio de Tabio, así como identificar las condiciones técnicas, físicas, territoriales, sociales y operativas que inciden en la ejecución del proyecto de mejoramiento de la infraestructura vial urbana.

El diagnóstico parte del reconocimiento de la necesidad del Municipio de Tabio de **mejorar las condiciones de las vías urbanas correspondientes a la Carrera 2 entre Calle 5 y Diagonal 7, Carrera 5 entre Esquina Inicio Carrón y Calle 3, Diagonal 7 entre Semáforo y el Colegio Santa Rita de Casia, Carrera 1A entre Diagonal 7 y Matallana y Calle 5 entre Carrera 1 y Carrera 2**, con el propósito de garantizar condiciones adecuadas de movilidad, accesibilidad, seguridad y funcionalidad para los diferentes usuarios de la red vial municipal.

Las vías objeto de intervención constituyen elementos importantes de la infraestructura urbana del municipio, al permitir la circulación de vehículos, peatones y demás usuarios, así como la conexión entre diferentes sectores y equipamientos de carácter residencial, institucional, educativo, comercial y de servicios. En consecuencia, las condiciones físicas y funcionales de estas vías tienen incidencia directa en la calidad de vida de la población y en el adecuado funcionamiento del entorno urbano.

A partir de las condiciones identificadas, se evidencia la necesidad de ejecutar actividades de mejoramiento que permitan atender el deterioro y las deficiencias existentes en los sectores objeto de intervención. Estas condiciones pueden afectar la adecuada circulación, generar situaciones que incrementen los riesgos para los usuarios y ocasionar mayores costos de mantenimiento y conservación de la infraestructura si no se adoptan oportunamente medidas de intervención.





Desde el punto de vista técnico, el diagnóstico evidencia la necesidad de desarrollar las actividades de obra de acuerdo con las especificaciones, cantidades y procedimientos constructivos establecidos en los documentos técnicos del proceso. La intervención deberá contemplar las actividades necesarias para garantizar la adecuada conformación, recuperación, mejoramiento y funcionamiento de los elementos viales objeto del contrato, de acuerdo con las condiciones particulares encontradas en cada tramo.

La ejecución del proyecto requiere una adecuada planeación y coordinación de las actividades constructivas, considerando las características físicas de las vías, las condiciones del terreno, el manejo de materiales, la disponibilidad de maquinaria y equipos, el suministro oportuno de insumos y la programación de los trabajos. Así mismo, deberá garantizarse el cumplimiento de las normas técnicas aplicables y de las condiciones de calidad establecidas por la entidad.

Por tratarse de intervenciones localizadas dentro del área urbana del Municipio de Tabio, el desarrollo de las obras deberá considerar las condiciones particulares del entorno y la necesidad de mantener, en la medida técnicamente posible, condiciones adecuadas de movilidad y acceso durante la ejecución contractual. Para tal efecto, deberán implementarse las medidas necesarias para el manejo de tránsito, señalización temporal, seguridad de peatones y vehículos y control de los impactos que puedan generarse durante las actividades constructivas.

Desde el componente ambiental, el diagnóstico reconoce la necesidad de ejecutar las obras bajo criterios de prevención, manejo y mitigación de los impactos ambientales asociados a las actividades de construcción. En este sentido, deberán observarse las disposiciones ambientales aplicables y adoptarse las medidas correspondientes para el manejo de residuos de construcción y demolición, materiales, sobrantes, emisiones, ruido, disposición de residuos y demás aspectos derivados de la ejecución del proyecto.

En el componente social, se identifica la importancia de minimizar las afectaciones que puedan generarse sobre los residentes, comerciantes, peatones, usuarios de las vías y demás personas que desarrollan sus actividades en las zonas objeto de intervención. La ejecución deberá procurar una adecuada comunicación y coordinación de las actividades que puedan generar restricciones temporales de acceso o movilidad, así como la implementación de medidas de seguridad y señalización que permitan reducir los riesgos para la comunidad.

De igual manera, el proyecto requiere la aplicación de medidas de seguridad y salud en el trabajo acordes con los riesgos propios de la ejecución de obras civiles y de infraestructura vial. El contratista deberá garantizar que el personal vinculado a la ejecución de las actividades cuente con las condiciones, elementos de protección y procedimientos de seguridad requeridos, de conformidad con la normatividad vigente y con las características de las labores desarrolladas.

Desde el punto de vista operativo, la ejecución del proyecto demanda la disponibilidad y adecuada administración de recursos humanos, materiales, maquinaria, equipos y herramientas. La coordinación eficiente de estos recursos será determinante para garantizar el cumplimiento del plazo contractual, evitar retrasos y asegurar que las actividades sean desarrolladas de acuerdo con la programación establecida.





Así mismo, resulta necesario efectuar un adecuado seguimiento técnico, administrativo y financiero durante la ejecución del contrato, de manera que se pueda verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales, controlar las cantidades y actividades ejecutadas, realizar seguimiento al cronograma, revisar la correcta utilización de los recursos y atender oportunamente las situaciones que puedan afectar el desarrollo del proyecto, en el marco de las responsabilidades de supervisión que correspondan a la entidad.

En términos de movilidad y funcionalidad urbana, el mejoramiento de los tramos viales identificados permitirá contribuir a la recuperación y conservación de la infraestructura existente, favoreciendo condiciones más adecuadas para el desplazamiento de la población y para el acceso a los diferentes sectores y equipamientos del municipio. De esta manera, la intervención propuesta no solamente atiende una condición física de la infraestructura, sino que responde a una necesidad asociada al funcionamiento integral del territorio.

El diagnóstico permite establecer, por tanto, que la intervención de las vías relacionadas en el objeto contractual constituye una necesidad de carácter público, en la medida en que se encuentra orientada a mejorar las condiciones de infraestructura vial urbana y a contribuir al bienestar de la comunidad, la movilidad, la seguridad y la adecuada prestación de los servicios y actividades que se desarrollan en el municipio.

En consecuencia, el proyecto **“MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2”** se encuentra justificado en la necesidad de intervenir oportunamente la infraestructura vial urbana, prevenir un mayor deterioro, mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de los usuarios y garantizar el adecuado uso y conservación de los bienes públicos destinados al servicio de la comunidad.

La atención de esta necesidad mediante la ejecución del proyecto permitirá al Municipio de Tabio avanzar en el cumplimiento de sus objetivos de infraestructura y movilidad, optimizar el uso de los recursos públicos destinados a la conservación y mejoramiento de la red vial y generar condiciones que contribuyan al desarrollo ordenado y funcional del territorio.

5.2. Descripción de la necesidad

En cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales relacionados con la prestación eficiente de los servicios a cargo de las entidades territoriales, la promoción del bienestar general y la adecuada administración de los bienes públicos, así como de las metas establecidas en el **Plan de Desarrollo Municipal “CONSTRUYENDO JUNTOS 2024–2027”**, el Municipio de Tabio viene adelantando acciones orientadas al fortalecimiento y mejoramiento de la infraestructura física municipal, particularmente aquella relacionada con la movilidad y la conectividad urbana.

La infraestructura vial constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico y social del territorio, en la medida en que permite la movilidad de personas y bienes, facilita el acceso a servicios y equipamientos públicos, favorece las actividades comerciales y productivas y contribuye a mejorar las condiciones de seguridad y calidad de vida de la población. Por esta razón, corresponde a la Administración Municipal adelantar las acciones necesarias para conservar, mantener y mejorar la red vial urbana, de acuerdo con las necesidades identificadas y la disponibilidad de recursos.





En este contexto, la Administración Municipal ha priorizado la ejecución del proyecto denominado **“MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2”**, el cual surge como una actuación complementaria a la ejecución del Plan Maestro de Alcantarillado Sanitario y Pluvial del casco urbano de Tabio, cuyas obras requirieron la intervención de diferentes corredores mediante excavaciones, instalación de redes, rellenos y reposiciones parciales, generando afectaciones que no se limitaron únicamente a la franja de instalación de las tuberías, pues dentro del proceso de reformulación se evidenció que en algunos sectores la afectación superó el 80 % de la estructura vial, razón por la cual resulta técnicamente necesario adelantar una rehabilitación integral de los tramos intervenidos, buscando recuperar condiciones adecuadas de estabilidad, regularidad superficial, seguridad y funcionalidad, así como prevenir asentamientos diferenciales, deterioros prematuros y mayores costos de mantenimiento futuro.

Esta intervención permitirá restablecer condiciones adecuadas de movilidad y accesibilidad para residentes, estudiantes, comerciantes, transporte público, vehículos de emergencia y demás usuarios del casco urbano, mejorando la seguridad vial, disminuyendo afectaciones en los tiempos de desplazamiento y costos de operación vehicular, y contribuyendo al mejoramiento del entorno urbano y de la calidad de vida de la comunidad, especialmente en corredores que conectan sectores residenciales, comerciales, institucionales y educativos como el acceso al Colegio Santa Rita de Casia, de manera que las inversiones realizadas en infraestructura de saneamiento básico se complementen con la recuperación de la superficie vial y generen un beneficio integral para la población.

Desde el componente jurídico y financiero, el Municipio de Tabio cuenta con competencia para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de su malla vial urbana y, adicionalmente, durante el proceso de reformulación del Plan Maestro de Alcantarillado, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio indicó expresamente que debían explorarse otras alternativas de financiación para la recuperación de la malla vial intervenida, teniendo en cuenta que los recursos del sector de agua potable y saneamiento básico tienen destinación específica, posteriormente el Ministerio manifestó que no contaba con recursos adicionales para financiar dicha recuperación, motivo por el cual la Administración Municipal adelantó gestiones ante el Departamento de Cundinamarca, que manifestó su disposición de apoyar financieramente la rehabilitación de las vías afectadas por el Plan Maestro de Alcantarillado, en consecuencia, el proyecto se encuentra plenamente justificado al permitir recuperar de manera definitiva la infraestructura vial afectada, garantizar condiciones adecuadas de movilidad y proteger las inversiones públicas realizadas, mediante una fuente de financiación diferente a los recursos destinados al saneamiento básico.

Los principales beneficiarios del proyecto serán los habitantes del Municipio de Tabio y, en particular, los residentes, peatones, conductores, comerciantes, estudiantes y demás usuarios que utilizan de manera habitual los tramos viales objeto de intervención. De manera indirecta, la comunidad en general se verá beneficiada por el mejoramiento de las condiciones de movilidad, accesibilidad, seguridad vial y funcionalidad de la infraestructura urbana.

La ejecución de las obras deberá realizarse bajo criterios de calidad, durabilidad, seguridad y funcionalidad, observando las especificaciones técnicas establecidas por la entidad, los estudios y documentos técnicos que soporten el proyecto y la normatividad aplicable a la





construcción y mejoramiento de infraestructura vial.

Desde el componente de movilidad y seguridad vial, la ejecución de las obras deberá considerar las condiciones propias de las zonas urbanas intervenidas, adoptando las medidas necesarias para garantizar, durante el desarrollo de los trabajos, la seguridad de peatones, conductores, residentes, trabajadores y demás usuarios del espacio público. De igual manera, deberán implementarse las medidas de señalización, manejo de tránsito y control de accesos que resulten necesarias de acuerdo con las características de cada intervención.

Desde el componente ambiental, la ejecución del proyecto deberá desarrollarse atendiendo la normatividad vigente y las medidas de manejo que resulten aplicables, procurando prevenir, mitigar y controlar los impactos ambientales asociados a las actividades de construcción, incluyendo el manejo adecuado de residuos, materiales, sobrantes, emisiones, ruido y demás aspectos derivados de la ejecución de las obras.

Así mismo, el contratista deberá garantizar el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de seguridad y salud en el trabajo, mediante la identificación y gestión de los riesgos asociados a las actividades constructivas, el uso de maquinaria y equipos, la circulación de vehículos y trabajadores y demás labores propias del proyecto.

La ejecución de las obras también deberá considerar el componente social, teniendo en cuenta que las intervenciones se desarrollarán en sectores urbanos con presencia permanente de población y actividades residenciales, comerciales, institucionales y de movilidad. En consecuencia, será necesario implementar medidas orientadas a minimizar las afectaciones temporales que puedan generarse y garantizar condiciones adecuadas de información, seguridad, acceso y circulación durante el desarrollo de los trabajos.

En este sentido, la contratación de las obras de mejoramiento vial constituye una necesidad institucional orientada a atender las condiciones identificadas en los tramos objeto de intervención y a fortalecer la infraestructura vial urbana del Municipio de Tabio. La ejecución del proyecto permitirá mejorar la funcionalidad de las vías, contribuir a la seguridad de sus usuarios, favorecer la movilidad y conectividad urbana y optimizar las condiciones de uso y conservación de los bienes públicos destinados al servicio de la comunidad.

En consecuencia, el Municipio de Tabio requiere adelantar el proceso de contratación para la ejecución del proyecto **“MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2”**, con el fin de satisfacer una necesidad de carácter público relacionada con el mejoramiento de la infraestructura vial urbana y contribuir al cumplimiento de los objetivos municipales en materia de movilidad, infraestructura y bienestar de la comunidad.

La ejecución del proyecto se constituye, por tanto, en una actuación necesaria para garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, accesibilidad y seguridad en los sectores priorizados, fortalecer la infraestructura vial existente y contribuir al desarrollo ordenado y funcional del Municipio de Tabio, en concordancia con los instrumentos de planeación municipal y con los fines de la contratación estatal.





5.3. Otros aspectos

5.3.1. Análisis que soporta el valor asignado

Para el presente proceso de contratación, el Municipio de Tabio, a través de la Secretaría de Infraestructura, elaboró el correspondiente análisis económico y presupuesto oficial, con el propósito de determinar el valor estimado requerido para la ejecución del proyecto **“MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS URBANAS CARRERA 2 ENTRE CALLE 5 Y DIAGONAL 7, CARRERA 5 ENTRE ESQUINA INICIO CARRÓN Y CALLE 3, DIAGONAL 7 ENTRE SEMÁFORO Y EL COLEGIO SANTA RITA DE CASIA, CARRERA 1A ENTRE DG 7 Y MATA LLANA Y CALLE 5 ENTRE CARRERA 1 Y CARRERA 2 EN EL MUNICIPIO DE TABIO, CUNDINAMARCA”**.

La estructuración del presupuesto oficial se realizó teniendo en cuenta el alcance técnico del proyecto, las condiciones particulares de los tramos viales objeto de intervención, las actividades requeridas para el cumplimiento del objeto contractual, las cantidades de obra estimadas, las especificaciones técnicas y el plazo previsto para la ejecución del contrato.

Para la determinación de los precios unitarios y la estructuración de las actividades que conforman el presupuesto oficial, la Entidad tomó como referencia la Cartilla de Precios del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca - ICCU, instrumento utilizado como referente para la estimación de costos de actividades relacionadas con obras de infraestructura en el departamento de Cundinamarca.

La utilización de la Cartilla de Precios del ICCU permitió establecer valores de referencia para las diferentes actividades contempladas en el proyecto, considerando las características propias de las obras de mejoramiento vial y las condiciones económicas del mercado regional. Sobre esta base se estructuraron las actividades, unidades de medida, cantidades y precios unitarios que integran el presupuesto oficial del proceso.

Así mismo, para la conformación del presupuesto se tuvieron en cuenta los costos asociados a los diferentes componentes necesarios para la ejecución de las obras, entre ellos materiales e insumos, mano de obra, maquinaria y equipos, herramientas, transporte y demás recursos requeridos para el desarrollo de las actividades constructivas previstas.

El Municipio pagará al contratista el valor por el cual le sea aceptada la oferta mediante un contrato de obra a precios unitarios sin fórmula de reajuste, de conformidad con lo establecido en el numeral 11 de las obligaciones a cargo del Municipio contenidas en el Convenio Interadministrativo No. ICCU-CTO-1501-2025, según el cual el contrato derivado deberá ejecutarse bajo los precios contratados y los valores correspondientes a los ítems y actividades previstos en el Anexo No. 1 del Convenio constituyen los valores máximos a sufragar por el ICCU y el Municipio, razón por la cual no estarán sujetos a incrementos ni reajustes por cambio de vigencia fiscal.

El análisis económico también consideró las condiciones particulares de localización del proyecto, teniendo en cuenta que las intervenciones se desarrollarán en diferentes tramos de la zona urbana del Municipio de Tabio. En consecuencia, aspectos como el transporte y suministro de materiales, disponibilidad de maquinaria y equipos, logística de obra, manejo de tránsito, señalización temporal y demás actividades complementarias fueron considerados dentro de la estructuración económica del proyecto, de acuerdo con su incidencia en los costos de ejecución.





Las cantidades de obra fueron determinadas a partir de las necesidades de intervención identificadas para cada uno de los tramos viales incluidos en el objeto contractual, procurando que estas correspondan a las actividades técnicamente necesarias para alcanzar las condiciones de mejoramiento, funcionalidad, seguridad y calidad previstas por la Entidad.

De igual manera, el presupuesto oficial contempla los costos directos e indirectos asociados a la ejecución del contrato, así como los impuestos, tasas, contribuciones, retenciones y demás conceptos que legalmente correspondan, de conformidad con las condiciones y obligaciones establecidas en los documentos del proceso.

La metodología empleada para la elaboración del presupuesto busca garantizar que el valor estimado del contrato guarde correspondencia con las condiciones técnicas del proyecto y con los precios de referencia disponibles para el sector de la construcción y la infraestructura vial en el departamento de Cundinamarca. La referencia a la Cartilla de Precios del ICCU constituye, en este sentido, un elemento técnico y económico para soportar la estimación de los costos de las actividades requeridas.

En consecuencia, el presupuesto oficial del proceso se encuentra soportado en la identificación de las actividades necesarias para la ejecución del proyecto, sus respectivas cantidades y precios unitarios, tomando como referencia la Cartilla de Precios del ICCU y considerando las condiciones particulares de ejecución de las obras en el Municipio de Tabio.

Por lo anterior, el valor estimado del contrato se considera técnica y económicamente sustentado, en tanto responde al alcance de las obras requeridas, a las cantidades de obra previstas y a los precios de referencia utilizados por la Entidad para la estructuración del presupuesto, permitiendo contar con una base objetiva para adelantar el proceso de contratación y garantizar la adecuada ejecución de los recursos públicos destinados al mejoramiento de la infraestructura vial urbana del Municipio de Tabio.

ACTIVIDADES	TOTALES				TOTAL COSTO DIRECTO (\$)	TOTAL COSTO CON A.I.U. (\$)
	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD	V/R UNITARIO (\$)	V/R TOTAL (\$)		
1. PRELIMINARES						
LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO DE CIMIENTOS CON ELEMENTOS DE PRESICIÓN	M2	9631.50	\$13,496.00	\$129,986,724.00	\$129,986,724.00	\$172,882,342.92
DEMOLICIÓN CONCRETO SIMPLE (INCLUYE CARGUE Y RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5KM)	M3	1733.67	\$75,202.00	\$130,375,451.34	\$130,375,451.34	\$173,399,350.28
2. EXCAVACIONES						
EXCAVACIONES VARIAS SIN CLASIFICAR (INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA MENOR DE 5 KM)	M3	6742.05	\$28,229.00	\$190,321,329.45	\$190,321,329.45	\$253,127,368.17
3. ESTRUCTURA DE PAVIMENTO						





RAJÓN PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889.45	\$108,698.00	\$314,077,436.10	\$314,077,436.10	\$417,722,990.01
BASE GRANULAR	M3	481.58	\$140,832.00	\$67,821,170.40	\$67,821,170.40	\$90,202,156.63
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOTEXTIL T 1700 (ESTABILIZACIÓN, FILTRO Y SEPARACIÓN)	M2	9631.50	\$8,869.00	\$85,421,773.50	\$85,421,773.50	\$113,610,958.76
SUBBASE GRANULAR	M3	1926.30	\$131,336.00	\$252,992,536.80	\$252,992,536.80	\$336,480,073.94
BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926.30	\$192,439.00	\$370,695,245.70	\$370,695,245.70	\$493,024,676.78
RIEGO DE IMPRIMACIÓN	M2	9631.50	\$5,894.00	\$56,768,061.00	\$56,768,061.00	\$75,501,521.13
MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC-19 (INCLUYE CEMENTO ASFÁLTICO)	M3	988.15	\$1,100,875.00	\$1,087,829,631.25	\$1,087,829,631.25	\$1,446,813,409.56
4. SEÑALIZACIÓN						
MARCA VIAL CON PINTURA EN FRÍO	M2	220.00	\$59,427.00	\$13,073,940.00	\$13,073,940.00	\$17,388,340.20
SEÑALES DE TRÁNSITO INFORMATIVAS (1.4 X 0.95 M)	UN	14.00	\$659,113.00	\$9,227,582.00	\$9,227,582.00	\$12,272,684.06
SEÑAL DE TRÁNSITO GRUPO I 0.75X0.75M, POSTE 3.5M	UN	14.00	\$548,920.00	\$7,684,880.00	\$7,684,880.00	\$10,220,890.40
SEÑAL DE TRÁNSITO GRUPO I 0.90X0.90M, POSTE 3.5M	UN	12.00	\$561,168.00	\$6,734,016.00	\$6,734,016.00	\$8,956,241.28
SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ESTOPEROLES DE 10x3.0 CM	UN	338.10	\$19,364.00	\$6,546,968.40	\$6,546,968.40	\$8,707,467.97
5. OBRAS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO						
NIVELACIÓN DE POZOS DE INSPECCIÓN Di=1.20M, E=0.25M, H=0.21M(INCLUYE PAÑETE INTERNO Y DEMOLICIÓN)	UN	29.00	\$211,526.00	\$6,134,254.00	\$6,134,254.00	\$8,158,557.82
SUBTOTAL					\$2,735,690,999.94	\$3,638,469,029.92
VALOR COSTO DIRECTO					\$2,735,690,999.94	
AIU		33%		\$902,778,029.98		
VALOR TOTAL OBRA CIVIL					\$3,638,469,030.00	\$3,638,469,030.00
PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO - PMT					\$46,936,250.00	\$46,936,250.00
PLAN DE ADAPTACIÓN DE LA GUÍA AMBIENTAL - PAGA					\$43,661,628.00	\$43,661,628.00
PROVISIÓN REPARACIÓN ACOMETIDAS DOMICILIARIAS ACUEDUCTO					\$8,224,395.00	\$8,224,395.00
PROVISIÓN REPARACIÓN ACOMETIDAS DOMICILIARIAS ALCANTARILLADO					\$8,015,547.00	\$8,015,547.00
AJUSTE AL PESO					\$318.00	\$318.00



VALOR TOTAL DEL PROYECTO	\$3,745,307,168.00	\$3,745,307,168.00
--------------------------	--------------------	--------------------

5.3.2. Acuerdos comerciales

Para el municipio de Tabio se presenta la obligatoriedad en los acuerdos comerciales relacionados a continuación:

Nivel Municipal (Colombia Compra Eficiente, 2026)

Las alcaldías están obligadas por los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea; y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN.

Salvo por algunas excepciones, todas las Entidades Estatales descentralizadas del nivel municipal 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.

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales deberán observar las obligaciones que en materia de Acuerdos Internacionales y Tratados de Libre Comercio (TLC) vinculen al Estado Colombiano, para lo cual establecerán si la respectiva contratación a realizar se encuentra cobijada por los mismos.

Migración Colombia determinó si un Acuerdo Comercial es aplicable de acuerdo a los parámetros establecidos en la guía que para el efecto publicó la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en el link:

http://www.colombiacompra.gov.co/sites/default/files/manuales/cce_manual_acuerdos_comerciales_web.pdf.

En razón a la naturaleza de la entidad contratante, valor del presupuesto oficial del proceso de selección, las excepciones previstas en cada uno de los acuerdos, y las condiciones que vinculan a Colombia en los tratados citados; el análisis que se efectúa es el siguiente respecto del presente proceso de selección:

Acuerdo comercial	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
Canadá	Si	No	Si	No
Chile	Si	No	Si	No
Estados Unidos	Si	No	Si	No
El Salvador	Si	No	Si	No
Guatemala	Si	No	Si	No
Honduras	Si	No	Si	No
Liechtenstein	Si	No	Si	No

Suiza	Si	No	Si	No
México	Si	No	Si	No
Unión Europea	Si	No	Si	No
Comunidad Andina de Naciones	Si	No	Si	No

Precios internacionales

A nivel mundial, la fluctuación de cualquier variable económica impacta directamente el entorno nacional. Por ello, es fundamental conocer las variaciones en los insumos utilizados en la construcción de edificaciones, ya que estos afectan directamente a este sector.

Comercio Exterior

El comportamiento del comercio exterior para Colombia muestra una balanza comercial deficitaria, con un mayor nivel de inversión en importaciones con tendencia al alza, lo anterior contrasta con el comportamiento de la tasa de cambio en el mismo periodo de tiempo con una tendencia a la devaluación, lo que favorece la inversión de las compañías nacionales en modernización de su maquinaria y adquisición de materias primas en el exterior a menor precio.

Impacto de las tasas de cambio

La tasa de cambio colombiana ha experimentado una dinámica compleja en los últimos años, con periodos de relativa estabilidad y otros de alta volatilidad. Ante este escenario, los contratistas del sector de la construcción deben adoptar una visión proactiva y considerar la tasa de cambio como un factor de riesgo clave en la planeación y ejecución de sus proyectos. La elaboración de presupuestos detallados, la inclusión de partidas específicas para contingencias cambiarias y la implementación de mecanismos de seguimiento y control continuo son fundamentales para garantizar la viabilidad financiera de los proyectos.

6. ANÁLISIS DE LA OFERTA

El estudio de la oferta tiene como finalidad identificar potenciales proveedores con capacidad técnica y experiencia para ejecutar el objeto contractual, así como analizar las condiciones del mercado en términos de pluralidad y competencia.

Dado que el presente proceso no contempla la ejecución de actividades de obra ni la utilización de precios unitarios, sino la contratación de personal profesional para la prestación de servicios, la estructuración presupuestal no se realizó con base en cartillas de precios de construcción. En su lugar, la estimación de honorarios se efectuó tomando como referencia la Tabla de Honorarios 2025 establecida en el Manual de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), documento que fija rangos orientadores de remuneración para perfiles profesionales según formación y experiencia.

Con el fin de identificar proveedores idóneos, la Entidad realizó consulta en las siguientes fuentes oficiales:

- **Buscador de procesos en SECOP II**, identificando contratistas que han participado



en procesos similares relacionados con servicios profesionales de ingeniería, arquitectura y apoyo técnico.

- **Directorio de Proveedores en SECOP II**, se efectuó búsqueda de empresas registradas bajo los códigos asociados a actividades afines al objeto contractual.

Los códigos UNSPSC relacionados con el presente proceso son:

CÓDIGO UNSPSC	DENOMINACIÓN
72141003	Servicio de mantenimiento de calles y carreteras
72141103	Servicio de pavimentación de calles y carreteras
72103301	Servicios o reparaciones o mantenimiento de calles o parqueaderos

De acuerdo con la consulta efectuada en el Directorio de Proveedores de SECOP II, se evidenció la existencia de un número significativo de oferentes registrados bajo los códigos, lo cual demuestra condiciones de pluralidad y competencia en el mercado.

En consecuencia, se concluye que existe oferta suficiente de profesionales y empresas con la idoneidad requerida para la ejecución del objeto contractual, en condiciones técnicas y económicas acordes con las necesidades de la Entidad.

Para el municipio de Tabio, el análisis evidencia un mercado diverso y competitivo en materia de servicios profesionales de ingeniería y consultoría, cuya dinámica está asociada al comportamiento del sector construcción y a la demanda institucional. Esta situación puede generar variaciones en disponibilidad durante periodos de alta actividad, sin que ello afecte la existencia de pluralidad de oferentes.

6.1. Capacidad financiera y capacidad de organización resultado de la muestra

De conformidad con lo señalado por Colombia Compra Eficiente, los requisitos habilitantes corresponden a la aptitud del proponente para participar en un proceso de contratación en calidad de oferente, y están relacionados con su capacidad jurídica, financiera, organizacional y experiencia. Su finalidad es establecer condiciones mínimas que permitan a la Entidad evaluar únicamente las ofertas de quienes se encuentren en condiciones reales de cumplir con el objeto contractual.

En términos generales, los requisitos habilitantes pueden incluir indicadores de capacidad financiera orientados a verificar la solidez económica del proponente, evaluando aspectos como liquidez y nivel de endeudamiento, con el fin de determinar su aptitud para cumplir de manera oportuna y adecuada con las obligaciones derivadas del contrato.

6.2. Índices financieros objeto de verificación

Con el objetivo de establecer requisitos mínimos habilitantes de capacidad financiera y organizacional que sean proporcionales a las diferentes condiciones (presupuesto, plazo, etc) de los procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte que adelanten las Entidades, se establecieron indicadores de acuerdo con el presupuesto oficial del proceso de contratación, con base en los siguientes rangos de presupuesto definidos de conformidad con la matriz de experiencia de los proyectos de infraestructura de transporte estructurada para la presente versión de los pliegos tipo:

Rango 1	Rango 2
---------	---------



>0	<40.000	>= 40.000	-
----	---------	-----------	---

(Cifras expresadas en SMMLV)

De acuerdo con lo anterior, para cada uno de los rangos se establecieron indicadores de capacidad financiera y organizacional los cuales deberán ser solicitados por las Entidades en procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte de acuerdo al rango en el cual se encuentre el presupuesto oficial.

4.2.1 Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipyme.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, probará los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,2	≥1,3
Índice de endeudamiento	≤0,70	≤0,75
Razón de cobertura de intereses	≥1,0	≥0,5
Capital de trabajo	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Rentabilidad del patrimonio	≥0,02	≥0,03
Rentabilidad del activo	≥0,01	≥0,02

Tratándose de Proponente Plurales estos indicadores solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, o la normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, y tienen una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o en la unión temporal.

Para acreditar la calidad de Mipyme, el Proponente entregará copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación.

4.2.2 Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás Proponentes

Los Proponentes que **NO** demuestren la condición de Mipyme, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, acreditarán los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,3	≥1,4
	≤0,70	≤0,75



Índice de endeudamiento		
Razón de cobertura de intereses	≥1,0	≥1,0
Capital de trabajo	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Rentabilidad del patrimonio	≥0,04	≥0,05
Rentabilidad del activo	≥0,02	≥0,03

Los indicadores definidos en la presente matriz deben ser usados por las Entidades en la estructuración de los Documentos del Proceso de Contratación de licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

7. **ANÁLISIS DE LA DEMANDA**

Una vez realizada la consulta se procede a establecer los parámetros bajo los cuales la Entidades Estatales han realizado contrataciones similares a nivel nacional y departamental, así como los históricos para el municipio de Tabio, dicha información es consultada a través del portal de contratación SECOP II.

7.1. Investigación de contrataciones similares

La administración municipal procedió a realizar la búsqueda de procesos de contratación con objetos similares al que se pretende contratar, enfocándose en el mejoramiento y/o adecuación de espacio público:

MODALIDAD DE SELECCIÓN	CONTRATANTE	PROCESO	OBJETO	VALOR	PLAZO EN MESES	VIGENCIA
Contratación régimen especial	MUNICIPIO DE PACORA CALDAS	SGR-SC-125-2026	MEJORAMIENTO DE LAS VIAS URBANAS EN EL MUNICIPIO DE PACORA - CALDAS	\$1.668.326.936 COP	4 (Meses)	2026
Contratación régimen especial	MUNICIPIO DE VEGACHI	IPRIV-OP-002-2025	MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACION DE LAS VIAS EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE VEGACHI BPIN 2025058580002, PROYECTO DE INVERSION FINANCIADO CON RECURSOS DE SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS, DEL MUNICIPIO DE VAGACHI ANTIOQUIA	\$4.210.803.340 COP	8 (Meses)	2026

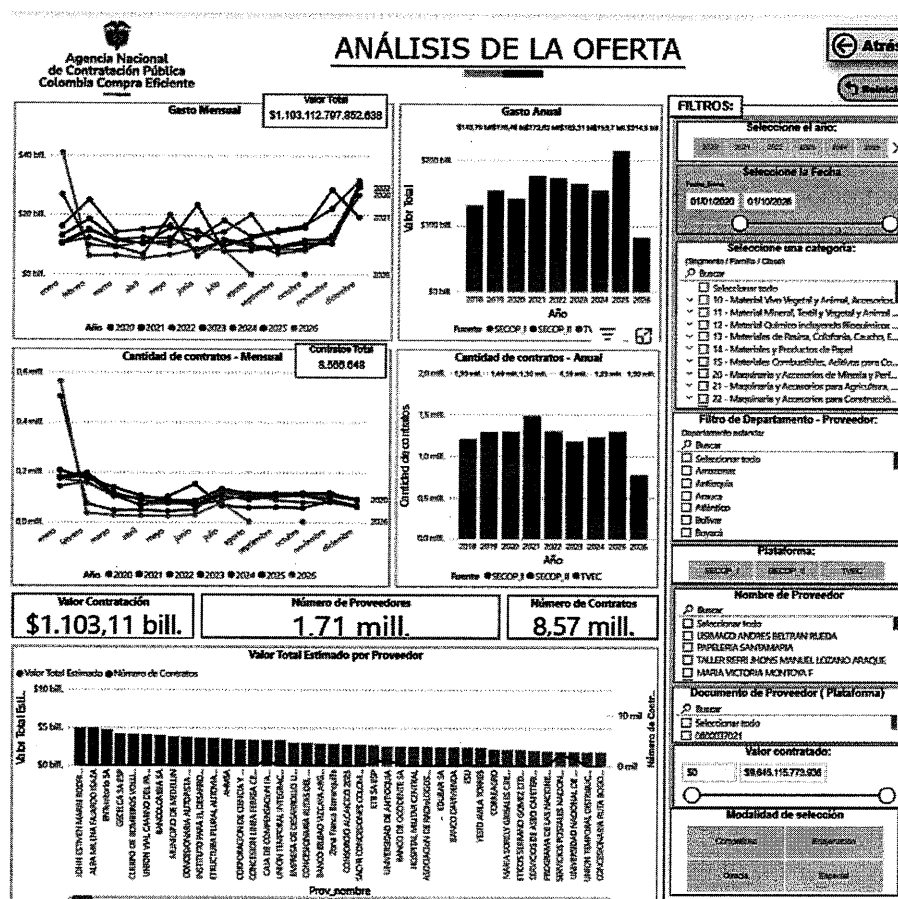


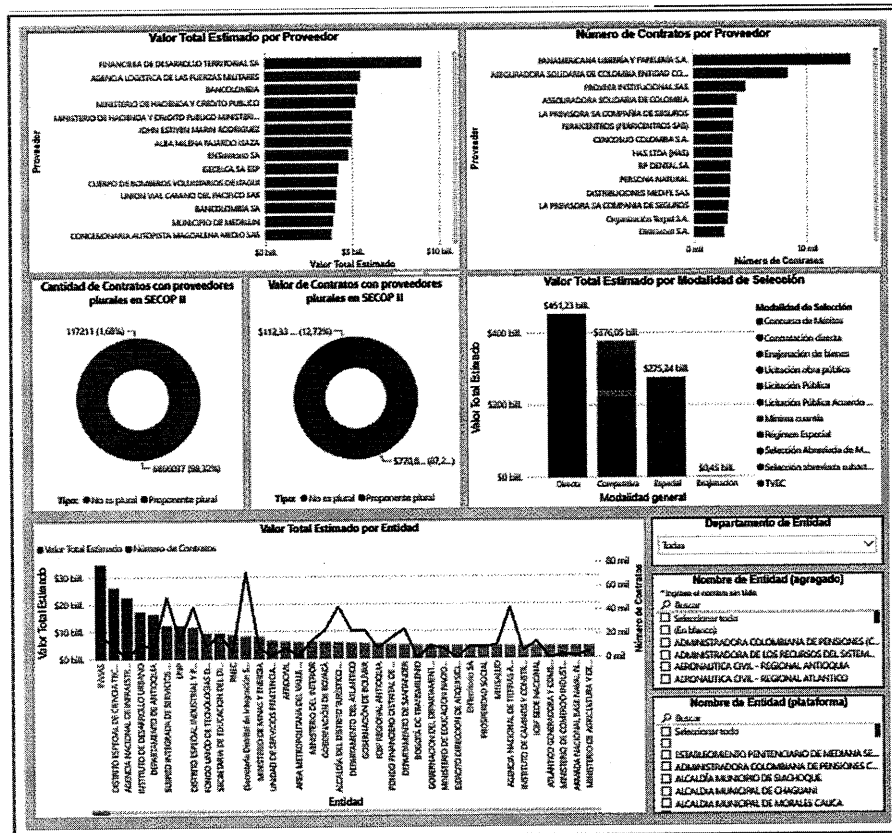
Licitación pública (Obra pública)	GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR	LIC-SI-008-2026	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO RIGIDO EN VIAS URBANAS DE LOS MUNICIPIOS DE SAN JUAN NEPOMUCENO Y SAN CRISTOBAL, EN EL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR	\$8.604.344.814 COP	7 (Meses)	2026
-----------------------------------	------------------------	-----------------	--	---------------------	-----------	------

El análisis de la muestra de contratación tanto de la administración municipal como de diferentes entidades estatales a nivel de nacional nos permite establecer un patrón comparativo acerca de cómo los entes territoriales han realizado la contratación de obras, servicios y bienes similares a los pretendidos bajo el presente estudio del sector.

8. ESTUDIO DE LA OFERTA

Para el presente análisis se incorporan los datos obtenidos del instrumento de análisis del modelo de abastecimiento estratégico de Colombia Compra Eficiente, herramienta de análisis de la oferta.





Con respecto a los indicadores financieros, estos serán determinados de conformidad con la naturaleza, cuantía, objeto y condiciones particulares del presente proceso de contratación, correspondiente a una licitación pública para la ejecución de obras de mejoramiento de infraestructura vial urbana.

Para la definición de los requisitos de capacidad financiera y organizacional, la Entidad tendrá en cuenta las disposiciones establecidas en la normativa vigente en materia de contratación estatal y, cuando resulte aplicable, los Documentos Tipo adoptados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, de acuerdo con el objeto y modalidad del proceso.

Los indicadores financieros establecidos por la Entidad deberán permitir verificar que los potenciales oferentes cuentan con una capacidad económica y financiera suficiente para asumir las obligaciones derivadas del contrato, garantizando la adecuada ejecución del proyecto sin constituir barreras injustificadas a la participación. En consecuencia, los indicadores de liquidez, nivel de endeudamiento, razón de cobertura de intereses y los demás requisitos financieros y organizacionales que se establezcan en los documentos del proceso deberán guardar relación con las características, presupuesto oficial, plazo, forma de pago, riesgos y demás condiciones propias del contrato de obra.

La determinación de estos requisitos se realizará bajo criterios de proporcionalidad, razonabilidad y pluralidad de oferentes, procurando que las condiciones exigidas correspondan a las necesidades reales del proyecto y permitan seleccionar un contratista que cuente con la capacidad suficiente para garantizar el cumplimiento oportuno y adecuado de las obligaciones contractuales.

9. BIENES RELEVANTES

Los bienes relevantes en Colombia son aquellos que, por su valor social, cultural, ambiental



o económico, deben ser protegidos o gestionados de manera especial para preservar su importancia y contribuir al bienestar de la sociedad.

El análisis de los ítems que hacen parte del presupuesto de un proyecto, en relación con los bienes relevantes, se realiza con el fin de verificar que estos bienes sean identificados, clasificados y gestionados adecuadamente según su importancia para el proyecto y la sociedad. El propósito de este análisis es garantizar que el proyecto cumpla con normativas y regulaciones vigentes en cuanto a la protección de bienes que son considerados de relevancia, ya sea patrimonial, ecológica, cultural o económica. Este análisis puede realizarse de la siguiente manera:

IDENTIFICACIÓN DE LOS BIENES RELEVANTES:

En el aplicativo de consulta de bien nacional relevante se realizaron los siguientes pasos con el propósito de idéntica los posibles bienes relevantes:

Paso #1: Identificar dentro del Presupuesto Oficial los bienes o insumos requeridos para la ejecución del proyecto.

Verifica la información de la base, si no aparecen las columnas de manera adecuada cambia el separador:

DESCRIPCION					
Unnamed: 0	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	
0 0	RAJON PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889	108698	
1 1	BASE GRANULAR	M3	482	140832	
2 2	SUMINISTRO E INSTALACION DE GEOTEXTIL T 1700 ESTABILIZACION FILTRO Y SEPARACION	M2	9632	8869	
3 3	SUBBASE GRANULAR	M3	1926	131336	
4 4	BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926	192439	
5 5	RIEGO DE IMPRIMACION	M2	9632	5894	
6 6	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	
7 7	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRIO	M2	220	59427	
8 8	SENALES DE TRANSITO INFORMATIVAS 1 4 X 0 95 M	UN	14	659113	
9 9	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 75X0 75M POSTE 3 5M	UN	14	548920	
10 10	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 90X090M POSTE 3 5M	UN	12	561168	
11 11	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTOPEROLES DE 10x3 0 CM	UN	338	19364	

Paso #2: Calcular el valor parcial de los bienes o insumos identificados, para lo cual se deberá multiplicar el valor unitario de cada uno por la cantidad requerida.

Calcular el valor parcial de los bienes.

En este paso se debe verificar el cálculo del valor total por bien, se multiplica la cantidad por el el valor unitario:

UNIDADES					
	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
0	RAJON PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889	108698	314028522
1	BASE GRANULAR	M3	482	140832	67881024
2	SUMINISTRO E INSTALACION DE GEOTEXTIL T 1700 ESTABILIZACION FILTRO Y SEPARACION	M2	9632	8869	85426208
3	SUBBASE GRANULAR	M3	1926	131336	252953136
4	BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926	192439	370637514
5	RIEGO DE IMPRIMACION	M2	9632	5894	56771008
6	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	1087664500
7	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRIO	M2	220	59427	13073940
8	SENALES DE TRANSITO INFORMATIVAS 1 4 X 0 95 M	UN	14	659113	9227582
9	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 75X0 75M POSTE 3 5M	UN	14	548920	7684880
10	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 90X090M POSTE 3 5M	UN	12	561168	6734016
11	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTOPEROLES DE 10x3 0 CM	UN	338	19364	6545032

Paso #3: Calcular el valor total realizando la sumatoria de los valores parciales de los bienes o insumos requeridos en el proyecto.





Calcular el valor total de los bienes

Con estos datos determinamos que el valor total de bienes es:

\$2.278.627.362

Paso #4: Determinar el porcentaje de participación de cada bien o insumo usando su valor parcial dividido por el valor total, cociente que deberá ser multiplicado por cien (100). Para esto se aplicará la siguiente fórmula:

$$participacion (\%) = \sum_{i=1}^n \left(\frac{valor\ parcial_i}{valor\ total} \right) * 100$$

Calcular el porcentaje de participación

Se calcula la participación de cada bien:

UNIDADES						
	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	PARTICIPACION
0	RAJON PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889	108698	314028522	13.78%
1	BASE GRANULAR	M3	482	140832	67881024	2.98%
2	SUMINISTRO E INSTALACION DE GEOTEXTIL T 1700 ESTABILIZACION FILTRO Y SEPARACION	M2	9632	8869	85426208	3.75%
3	SUBBASE GRANULAR	M3	1926	131336	252953136	11.10%
4	BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926	192439	370637514	16.27%
5	RIEGO DE IMPRIMACION	M2	9632	5894	56771008	2.49%
6	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	1087664500	47.73%
7	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRIO	M2	220	59427	13073940	0.57%
8	SENALES DE TRANSITO INFORMATIVAS 1 4 X 0 95 M	UN	14	659113	9227582	0.40%
9	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 75X0 75M POSTE 3 5M	UN	14	548920	7684880	0.34%
10	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0 90X090M POSTE 3 5M	UN	12	561168	6734016	0.30%
11	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTOPEROLES DE 10x3 0 CM	UN	338	19364	6545032	0.29%

Paso #5: Determinar el porcentaje acumulado entendido como la sumatoria de los porcentajes de participación definidos en el numeral anterior. Para lo cual, se sugiere, organizar los bienes en una tabla, en orden descendente según su porcentaje de participación, disponiendo una fila por cada bien, una columna para el nombre o descripción del bien, otra para el porcentaje de participación y otra en la que se consignará el porcentaje acumulado.

Al bien o insumo que tiene la mayor participación, es decir el que ocupa el primer lugar en el listado, le corresponderá como porcentaje acumulado el valor asignado como porcentaje de participación. Para el segundo bien el porcentaje acumulado será la suma de su porcentaje de participación con el porcentaje acumulado asignado al bien que lo antecede en el listado.

Del mismo modo, para el tercer bien el porcentaje acumulado será la suma de su porcentaje de participación con el porcentaje acumulado calculado para el anterior bien, y así sucesivamente deberá procederse respecto de los demás bienes hasta completar todos los porcentajes acumulados. Para mayor claridad se aplicará la siguiente fórmula:

$$porcentaje\ acumulado_j = \sum_{j=0}^i participacion (\%)_i$$

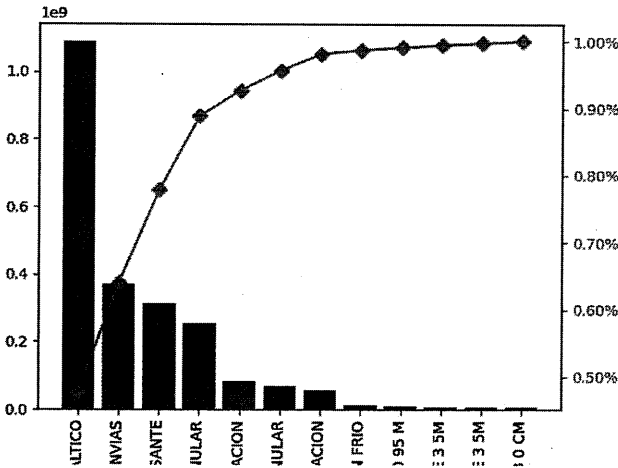
Donde $participacion (\%)_i$ son las frecuencias acumuladas o porcentaje de participación (%) calculado.



Calcular el porcentaje acumulado.

Se reordenan los porcentajes de mayor a menor y se calcula el porcentaje acumulado.

DESCRIPCION							
index	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	PARTICIPACION	PORCENTAJE ACUMULADO
06	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	1087664500	47.73%	47.73%
14	BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926	192439	370637514	16.27%	64.00%
20	RAJON PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889	108698	314028522	13.78%	77.78%
33	SUBBASE GRANULAR	M3	1926	131336	252953136	11.10%	88.88%
42	SUMINISTRO E INSTALACION DE GEOTEXTIL T 1700 ESTABILIZACION FILTRO Y SEPARACION	M2	9632	8869	85426208	3.75%	92.63%
51	BASE GRANULAR	M3	482	140832	67881024	2.98%	95.61%
65	RIEGO DE IMPRIMACION	M2	9632	5894	56771008	2.49%	98.10%
77	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRIO	M2	220	59427	13073940	0.57%	98.68%
88	SENALES DE TRANSITO INFORMATIVAS 14 X 0.95 M	UN	14	659113	9227582	0.40%	99.08%
99	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0.75X0.75M POSTE 3.5M	UN	14	548920	7684880	0.34%	99.42%
1010	SENAL DE TRANSITO GRUPO I 0.90X0.90M POSTE 3.5M	UN	12	561168	6734016	0.30%	99.71%
1111	SUMINISTRO E INSTALACION DE ESTOPEROLES DE 10x3.0 CM	UN	338	19364	6545032	0.29%	100.00%



Paso #6: Identificar los bienes o insumos cuyo porcentaje acumulado esté dentro del ochenta por ciento (80%) o un valor aproximado por debajo.

Regla de pareto.

Corte definido a partir del diagrama de Pareto: [...] que dice que el 80% de las consecuencias son el resultado del 20% de las causas.

DESCRIPCION							
index	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	PARTICIPACION	PORCENTAJE ACUMULADO
06	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	1087664500	47.73%	47.73%
14	BASE GRANULAR CLASE A INVIAS	M3	1926	192439	370637514	16.27%	64.00%
20	RAJON PARA MEJORAMIENTO DE LA SUBRASANTE	M3	2889	108698	314028522	13.78%	77.78%

Calcular el promedio de los bienes seleccionados

Con estos datos determinamos el promedio de los bienes que representan el 80 % de mayor participación:

%25.93





Paso #7: Identificar los bienes o insumos que cumplan con la condición anterior y en relación con estos se calculará el promedio de su porcentaje de participación. El promedio se calculará realizando la sumatoria de los porcentajes de participación de cada bien, resultado que luego se dividirá entre el número de bienes que se promedian.

Bienes relevantes.

Los bienes relevantes serán aquellos cuyo Porcentaje de participación sea igual o superior al promedio calculado en el paso anterior.

DESCRIPCION							
index	DESCRIPCION	UNIDADES	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	PARTICIPACION	PORCENTAJE ACUMULADO
06	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC19 INCLUYE CEMENTO ASFALTICO	M3	988	1100875	1087664500	47.73%	47.73%

Descarga Bienes Relevantes ▾

Paso #8: Los bienes relevantes serán aquellos cuyo porcentaje de participación sea igual o superior al promedio calculado en el paso anterior.

Paso #9: Verificar si uno o varios bienes que cumplan con lo previsto en el numeral anterior se encuentran incluidos en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, en los términos del Decreto 2680 de 2009. De estar incorporados, la Entidad Estatal verificará al momento de publicar el pliego de condiciones definitivo que el registro del bien o insumo esté vigente hasta una fecha posterior a la del cierre del proceso. Para tal efecto, se entiende por fecha del cierre la publicada en el pliego de condiciones definitivo. Verificada la fecha de registro de estos bienes estos serán los que incluya en el numeral 4.4.1 del Pliego de Condiciones.

TIC

Buscar

Inicio Descubre Publica Visualiza Herramientas Novedades Usos Calidad

Facebook Twitter YouTube Instagram Español

Producción de Bienes Nacionales

Información sobre esta Categoría Datos Contenido Relacionado Acciones Exportar

Producción de Bienes Nacionales

Buscar LA DENSA EN CALIENTE

No encontramos ningún dato relacionado con su solicitud.
Por favor procure ajustar los filtros.

Registros por página: 50 0 Para 0 de 0

Luego de realizar la búsqueda correspondiente se evidencia que no hay un ítem que corresponda con el bien relevante, por ende no hay bienes relevantes.

10. ANÁLISIS DEL RIESGO

En desarrollo de lo señalado en la Ley 80 de 1993, artículo 25, numerales 7 y 12, Ley 1150 de 2007, artículo 4, artículo 3, Decreto 1082 de 2015, y con el fin de valorar el alcance del objeto contractual requerido por la entidad, como sustento y justificación de los factores de selección adoptados para el presente proceso, a continuación se describen las circunstancias que se consideran, constituyen riesgos que en un futuro puedan afectar el equilibrio económico del contrato, determinando su tipificación, asignación y estimación.





Para este caso los riesgos son:

N°	Clase	Fuente	Etapas	Descripción	Consecuencia	Probabilidad	Impacto	Valoración del Riesgo	Categoría	Asignación	Tratamiento / Controles	Probabilidad con tratamiento	Impacto con tratamiento	Valoración con tratamiento	Categoría con tratamiento	¿Afecta ejecución?	Responsable de Tratamiento	Fecha de inicio tratamiento	Fecha estimada en que se completa el	¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad
1	General	Interno	Planeación	Los conceptos técnicos que soportan la necesidad del proceso son errados	El proceso contractual no da cumplimiento a la necesidad parcial o totalmente, afectando el alcance del objeto contractual o variación de las actividades a ejecutar	2- Posible	2- Moderado	4	Bajo	Entidad	Se realiza el debido análisis de la necesidad desde el punto de vista técnico, jurídico, social, económico y ambiental	1- Raro	2- Menor	3	Bajo	SI	Entidad	Identificación de la necesidad	Estudio Previo Finalizado	Se realizan las etapas de revisión, verificación y diseño durante la construcción del estudio previo y documentos de soporte	Semanal
	2- Posible																				
	2- Moderado																				
	4																				
2	General	Interno	Planeación	Los conceptos técnicos que soportan la necesidad del proceso son errados	El proceso contractual no da cumplimiento a la necesidad parcial o totalmente, afectando el alcance del objeto contractual o variación de las actividades a ejecutar	2- Improbable	4- Mayor	6	Alto	Entidad	Se realizan las actividades de diagnóstico y estudios necesarios para la plena identificación de los conceptos que brindan solución a la necesidad planteada	1- Raro	2- Menor	3	Bajo	SI	Entidad	Identificación de la necesidad	Estudio Previo Finalizado	Se realizan las etapas de revisión, verificación y diseño durante la construcción del estudio previo y documentos de soporte	Semanal
	2- Improbable																				
	4- Mayor																				
	6																				
3	General	Interno	Planeación	Se estiman de manera errónea las cantidades de las actividades a ejecutar	Se hace necesaria la modificación de estudios previos, apropiación presupuestal generando retrasos en el proceso	3- Posible	4- Mayor	7	Entidad	Se realizan las etapas de desarrollo y diseño para la estimación de las cantidades (revisión, verificación, validación)	4- Probable	3- Mayor	7	Bajo	SI	Entidad	Elaboración Estudio Previo	Publicación de pliego en borrador	Se realizan las etapas de revisión, verificación y diseño durante la construcción del estudio previo y documentos de soporte	Semanal	
	3- Posible																				
	4- Mayor																				
	7																				
4	General	Interno	Planeación	Las especificaciones técnicas, Estudios y Diseños, Planos del proyecto, presentan deficiencias que no permiten su adecuada implementación dentro de la obra	La obra no puede ser ejecutada de la manera prevista, se hace necesario el ajuste a la documentación, retrasando el cronograma del proceso	2- Improbable	3- Moderado	5	Medio	Entidad	Se debe realizar el proceso de revisión, verificación y validación de la totalidad de los estudios, diseños, planos, especificaciones y presupuesto del proyecto previo a la contratación. En lo posible cada proceso debe contar con una consultoría asociada	3- Posible	3- Moderado	6	Bajo	NO	Entidad	Identificación de la necesidad	Publicación del Pliego definitivo	Previo a la emisión del pliego de condiciones definitivo, se deberá verificar el proceso de revisión, verificación y validación de todos los documentos técnicos del proceso	Semanal
	2- Improbable																				
	3- Moderado																				
	5																				
5	General	Interno	Planeación	Los requisitos habilitantes establecidos en el pliego de condiciones no permiten la pluralidad de oferentes	Declaratoria de desierto del proceso	1- Raro	1- Insignificante	2	Entidad	La estimación de los requisitos habilitantes se realiza con base en el estudio del sector, además se atienden las observaciones presentadas dentro del proceso	1- Raro	4- Mayor	5	Medio	NO	Entidad	Elaboración Estudio del Sector	Publicación Pliego definitivo	Se verifica que el análisis del sector corresponda a la necesidad establecida de igual manera se realiza la atención de las observaciones una vez el proceso se encuentra en página	Quincenal	
	1- Raro																				
	1- Insignificante																				
	2																				



11	10				9				8				7				6				5			
Específico	General				General				General				General				General				General			
Interno	Interno				Interno				Interno				Interno				Interno				Interno			
Ejecución	Ejecución				Ejecución				Precontractual				Precontractual				Precontractual				Precontractual			
Operacional	Técnico				Técnico				Técnico				Administrativo				Administrativo				Administrativo			
Falta de idoneidad de la Mano de Obra a nivel operacional	Existe variación en las cantidades de obra, por actividades no previstas, obras adicionales o variación en las cantidades contratadas				Las especificaciones técnicas, Estudios y Diseños, Planos del proyecto presentan deficiencias que no permiten su adecuada implementación dentro de la obra				Las especificaciones técnicas, Estudios y Diseños, Planos del proyecto presentan deficiencias que no permiten su adecuada implementación dentro de la obra				Retraso en el proceso de legalización (pago de costos de legalización, presentación de garantías) de parte del contratista				Equivoca evaluación de las propuestas presentadas por los oferentes				El número de observaciones presentadas tendientes a modificar un aspecto específico del pliego, son recurrentes			
Retraso y/o suspensión de actividades	No es posible el alcance total del objeto contractual, se debe suspender la ejecución de la obra				La obra no puede ser ejecutada de la manera prevista, se hace necesario el ajuste a la documentación, derivando en la Suspensión de la ejecución del contrato o en mayores costos de ejecución				La obra no puede ser ejecutada de la manera prevista, se hace necesario el ajuste a la documentación, derivando en el aplazamiento del inicio del contrato				Retraso en el inicio de la ejecución del Contrato				Modificación en el cronograma del proceso				Modificación de cronograma del proceso			
2- Improbable	3- Posible				3- Posible				3- Posible				2- Improbable				1- Raro				1- Raro			
5- Catastrófico	5- Catastrófico				5- Catastrófico				4- Mayor				4- Mayor				1- Insignificante				2- Menor			
7	8				8				7				6				2				3			
Alto	Extremo				Extremo				Alto				Alto				Bajo				Bajo			
Contratista	Todas las partes				Todas las partes				Todas las partes				Contratista				Entidad				Entidad			
Requerimiento de las Obligaciones Contractuales, seguimiento a cronograma, comité de Obra	Balance de Mayores y Menores cantidades, Modificación del Contrato, Comité de Obra				Realización de comités de obra, Modificación del Contrato				Se debe realizar la revisión y ajuste de los documentos técnicos del proyecto, por parte de contratista o interventoría del proyecto, previo a la suscripción del acta de inicio				Fijación de términos límite para la legalización del contrato				Se realiza el proceso de revisión, verificación y validación para las evaluaciones realizadas por el comité evaluador				Verificación de la solicitud recurrente y valoración de la misma, con base en el estudio del sector, en caso tal de que se identifique como pertinente se modificará el pliego de condiciones			
1- Raro	3- Posible				3- Posible				3- Posible				1- Raro				1- Raro				1- Raro			
4- Mayor	3- Moderado				3- Moderado				3- Moderado				4- Mayor				4- Mayor				1- Insignificante			
5	6				6				6				5				5				2			
Medio	Alto				Alto				Alto				Medio				Medio				2			
SI	SI				SI				SI				NO				NO				NO			
Entidad / Interventoría	Contratista / Interventoría				Todas las partes				Todas las partes				Entidad				Entidad				Entidad			
Inicio del Contrato	Inicio del Contrato				Inicio del Contrato				Inicio del Contrato				Fecha de Perfeccionamiento				Cierre del Proceso				Publicación del pliego en borrador			
Terminación del contrato	Terminación del contrato				Terminación del contrato				Inicio del Contrato				Fecha límite de legalización				Auditoría de Adjudicación				Publicación del Pliego definitivo			
Se verifica el avance de ejecución versus la programación de obra de manera semanal en los comités de obra, con el ánimo de identificar cualquier	De manera quincenal dentro de los comités de obra se deberá presentar de parte del contratista y con el aval de la interventoría un balance de mayores y menores cantidades del proyecto, dentro del cual se queda proveer verificaciones al alcance del objeto contractual				Dentro de los comités de obra se realizará el análisis técnico de la etapa de ejecución del contrato, donde se incluye la documentación respectiva				Previo al inicio del contrato, se coordinará mesa técnica en la cual se realice la revisión de la documentación técnica del contrato				Verificación de soportes de legalización previa a la emisión de la notificación de supervisión				Comités para valoración del informe de evaluación				Se tabulan las temáticas sobre las cuales se presenten observaciones del proceso y se monitorea su reincidencia			
Semanal	Quincenal				Semanal				Previo al inicio del Contrato				Al inicio del contrato				Diario				Diario			



15	General	14	13	12
Externo	General	Especifico	Especifico	Especifico
Ejecución	Externo	Interno	Interno	Interno
Ambiental	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
Condiciones Climáticas Adversas	Ambiental	Administrativo	Operativa	Operativa
Retraso y/o suspensión de actividades	Modificación de las cargas tributarias por cambio de legislación	Incumplimiento de las Obligaciones laborales y comerciales del personal vinculado al proyecto (Mano de Obra, Proveedores, subcontratistas)	Deficiente ejecución del programa de trabajo derivado de la dirección del proyecto	Retraso y/o suspensión de actividades
5- Casi Cierta	Desajuste económico para el contratista	Retraso y/o suspensión de actividades		
3- Moderado	1- Raro	3- Posible	2- Improbable	2- Improbable
8	5- Catastrófico	4- Mayor	5- Catastrófico	5- Catastrófico
Extremo	6	7	7	7
Todas las partes	Alto	Alto	Alto	Alto
Planes de Evacuación, Controles de seguimiento, Planes de Contingencia	Contratista / Entidad	Contratista	Contratista	Contratista
5- Casi Cierta	Modificación al contrato de obra	Uso de las Garantías Contractuales, Verificación de Planillas de Seguridad Social Integral, Paz y salvos, requerimiento de las obligaciones contractuales	Requerimiento de las Obligaciones Contractuales, seguimiento a cronograma, comité de Obra, Planes de Contingencia	
2- Menor	1- Raro	1- Raro	1- Raro	
7	2- Menor	2- Menor	4- Mayor	
Alto	3	3	5	
SI	SI	SI	Medio	
Contratista / Interventoría	Todas las partes	Entidad / Interventoría	Entidad / Interventoría	
Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	
Terminación del contrato	Terminación del contrato	Tres (3) años después de la terminación del contrato	Terminación del contrato	
En caso de presentarse condiciones climáticas adversas durante la ejecución de la obra, se deberá evaluar su impacto de forma semanal con Cronogramas de lluvia con el fin de controlar	En caso de presentarse modificación en la legislación en materia tributaria, se realizará la revisión de la misma y se implementará la modificación suscitada siempre y cuando sea aplicable al proyecto	Mínimo de forma mensual se deberán verificar las planillas de seguridad social integral del personal vinculado a la obra, estado de pagos a proveedores y subcontratistas. Cuando se identifiquen falencias en el cumplimiento de las obligaciones laborales, se iniciará el debido proceso administrativo para la imposición de sanciones y el uso de las garantías contractuales	Se verifica el avance de ejecución versus la programación de obra de manera semanal en los comités de obra, con el ánimo de identificar cualquier posible retraso derivado de la mano de obra, en caso de identificarse problemas con la ejecución del programa de trabajo, se solicitará Plan de Contingencia con el ánimo de recuperar el tiempo en retraso	posible retraso derivado de la mano de obra
Semanal	Una vez emitida la legislación pertinente	Mensual	Semanal	





20	Específico	19	Específico	18	17	16	
	Externo						General
	Ejecución						Interno
	Operacional						Ejecución
	Operativa						Operativa
Daños causados por terceros, hurto y vandalismo en obras ejecutadas y aun no recibidas		Los equipos y maquinaria utilizados dentro del proyecto, presentan fallas continuas		El contratista no realiza el pago de aportes al sistema de seguridad social integral del personal vinculado a la obra		Accidentes de Trabajo al interior del proyecto	
Retraso en el recibo de obra, Terminación de obra sin recibo a satisfacción, sobrecostos para reparaciones y mantenimiento		Retraso en la ejecución de actividades		Afectación a terceros		Retraso y/o suspensión de actividades	
2- Improbable		2- Improbable		2- Improbable		3- Posible	
3- Moderado		3- Moderado		2- Menor		4- Mayor	
5		5		4		7	
Medio		Medio		Alto		Alto	
Contratista		Contratista		Contratista / Interventoría		Contratista / Interventoría	
Obligaciones Contractuales, Requerimiento de las obligaciones Contractuales, Uso de las garantías Contractuales, Comités de Obra		Plan de Mantenimiento de Equipos, Hoja de vida de maquinaria y equipos, Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo, comité de obra, programación de obra, Requerimiento de cumplimiento de obligaciones contractuales, uso de las garantías contractuales		Verificación de pago de salarios y aportes al sistema de seguridad social integral antes de cada pago		Planes de Emergencia, Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo, Controles de Seguimiento	
2- Improbable		1- Raro		1- Raro		3- Posible	
2- Menor		2- Menor		2- Menor		2- Menor	
4		3		3		5	
Medio		Medio		Medio		Medio	
SI		SI		SI		SI	
Contratista / Entidad		Entidad / Interventoría		Entidad / Interventoría		Contratista / Interventoría	
Fecha de Perfeccionamiento		Inicio del Contrato		Inicio del Contrato		Inicio del Contrato	
Terminación del contrato		Terminación del contrato		Terminación del contrato		Terminación del contrato	
Se consigna dentro de las obligaciones contractuales la asignación de responsabilidad de vigilancia por el sitio del proyecto, así como de las obras contratadas, se realiza recuento de eventos dentro de los		Se realizará seguimiento al cronograma de ejecución, retrasos generados y causas de los mismos dentro de los comités de obra. Para cada pago se deberá acreditar el cumplimiento del plan de mantenimiento de equipos		Para cada pago se deberá acreditar el pago de aportes al sistema de seguridad social integral, así como el paz y salvo correspondiente al periodo cobrado		Se implementan de manera diaria las medidas indicadas en el Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo. En caso de presentarse accidentalidad se aplicará el Plan de Emergencias. La interventoría realizará revisión diaria de los controles implementados.	
Semanal		Semanal		Según especificaciones técnicas		Antes de cada pago	
Semanal		Semanal		Según especificaciones técnicas		Antes de cada pago	
Diario		Semanal		Según especificaciones técnicas		Antes de cada pago	
Diario		Semanal		Según especificaciones técnicas		Antes de cada pago	



25	24	23	22	21
Específico	Específico	General	Específico	Específico
Interno	Interno	Interno	Externo	Interno
Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución	Ejecución
Financiero	Administrativo	Financiero	Financiero	Operacional
El plazo contractual debe ser prorrogado debido a razones atribuibles al contratista de obra	Vencimiento del plazo contractual sin acta de recibo de obra a satisfacción	Los indicadores financieros del contratista no reflejan la realidad de la situación financiera de la empresa	Afectación de costos en los materiales por factores macroeconómicos	Daños causados por deterioro natural o falta de mantenimiento en obras ejecutadas y aun no recibidas
Mayores costos por permanencia en obra para el desarrollo de la Interventoría	Uso de la Garantía de Cumplimiento del Contrato	Retraso en la ejecución de actividades	Desequilibrio económico para el contratista	Retraso en el recibo de obra, Terminación de obra sin recibo a satisfacción, sobrecostos para reparaciones y mantenimiento
2- Improbable	1- Raro	3- Posible	1- Raro	2- Improbable
3- Moderado	5- Catastrófico	5- Catastrófico	6- Catastrófico	3- Moderado
5	6	8	6	5
Medio	Alto	Extremo	Alto	Medio
Contratista	Contratista / Entidad	Contratista	Contratista / Entidad	Contratista
Comités de Obra, Programación de Obra, Obligaciones Contractuales, Requerimiento de Cumplimiento de Obligaciones Contractuales.	Comités de Obra, Programación de Obra, Obligaciones Contractuales, Requerimiento de Cumplimiento de Obligaciones Contractuales	Comités de Obra, Programación de Obra, Obligaciones Contractuales, Requerimiento de Cumplimiento de Obligaciones Contractuales, Uso de Garantías Contractuales	Modificación al contrato de obra	Obligaciones Contractuales, Requerimiento de las obligaciones Contractuales, Uso de las garantías Contractuales, Comités de Obra
1- Raro	1- Raro	1- Raro	1- Raro	1- Raro
2- Menor	5- Catastrófico	5- Catastrófico	3- Moderado	2- Menor
3	6	6	4	3
Bajo	Alto	Alto	Bajo	Bajo
SI	SI	SI	SI	SI
Todas las partes	Todas las partes	Entidad / Interventoría	Todas las partes	Contratista / Entidad
Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	Inicio del Contrato	Fecha de Perfeccionamiento
Terminación del contrato	Terminación del contrato	Terminación del contrato	Terminación del contrato	Terminación del contrato
Se realiza seguimiento semanal en comité de obra a la programación del proyecto. Al evidenciar retrasos constantes en la ejecución se procede a iniciar el proceso administrativo pertinente. Los costos de interventoría serán asumidos por la obra	Se realiza seguimiento semanal en comité de obra a la programación del proyecto. Al evidenciar retrasos constantes en la ejecución se procede a iniciar el proceso administrativo pertinente	Se realiza seguimiento semanal en comité de obra a la programación del proyecto. Al evidenciar retrasos constantes en la ejecución se procede a iniciar el proceso administrativo pertinente	En caso de detectarse un alza que incida ampliamente en el equilibrio económico del proyecto, se deberá sustentar de manera adecuada la modificación	Se consigna dentro de las obligaciones contractuales la asignación de responsabilidad de vigilancia por el sitio del proyecto, así como de las obras contratadas, se realiza recuento de eventos dentro de los comités de obra
Semanal	Semanal	Semanal	Una vez se detecte el impacto negativo en el proyecto	Semanal





Carrera 5 No. 4 - 27 Parque Principal - Tabio Cundinamarca
Nit. 899999443-9
Tels: (601) 864 7148 - 864 7270 - 864 7153
Código Postal No. 250230 Línea gratuita 01 8000 93 78 80
www.tabio-cundinamarca.gov.co
contactenos@tabio-cundinamarca.gov.co



SC-2000775

[illegible]

11. CRITERIOS DIFERENCIALES PARA PARA EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES Y MYPIMES

Que atendiendo al Artículo 2.2.1.2.4.2.18. Criterios diferenciales para MiPymes en el sistema de compras públicas del Decreto 1082 de 2015, (Adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 del 24 de diciembre de 2021) 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, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las MiPymes domiciliadas en Colombia.

En virtud de lo anterior, la entidad procederá a efectuar el análisis correspondiente para determinar cuál (es) será (n) el (los) criterio(s) diferencial(es) para las MiPymes:

11.1. Tiempo de experiencia

La experiencia del proponente o la antigüedad en el mercado, permite evidenciar el conocimiento en el sector económico al que pertenezca y el tiempo que ha permanecido en el mismo, sin embargo este criterio no ha sido determinante para la estructuración del presente proceso, en razón a que la entidad considera que la antigüedad en el mercado no es una garantía de mejores resultados o de más calidad en el servicio o bien que se pretende adquirir con el proceso de contratación, es así para establecer los requisitos habilitantes del presente proceso no se tuvo en cuenta este criterio, pues aunado a lo anterior, incluir este requerimiento podría limitar la pluralidad de oferentes frente a proponentes que cuentan con experiencia en la ejecución de contratos que tienen relación con el objeto del presente proceso, pero que no cuentan con una antigüedad determinada, por lo tanto al no ser un criterio utilizado por la entidad para definir los requisitos habilitantes, tampoco será utilizado como criterio diferencial para las MiPymes.

11.2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia

Que en razón a que la entidad requiere que los proponentes adjudicatarios cuenten con experiencias plurales y múltiples, que permitan evidenciar la suficiente idoneidad y la experiencia en la ejecución de diversos contratos y actividades de obra similares a la que se pretenden adelantar, se considera por parte de la entidad, que este es un criterio determinante en el proceso y que merece ser diferenciado en beneficio de las MiPymes, valga señalar que un menor número de contratos no necesariamente favorece a las MiPymes ya que el requisito de experiencia está relacionado con la cuantía del proceso, por lo cual, pedir un número bajo de contratos puede hacer que el requisito sea más exigente ya que la cuantía de cada contrato puede ser mayor.



Por lo tanto, la Entidad redactará el requisito de experiencia permitiendo que las MiPymes acrediten su experiencia hasta con tres (03) contratos. Con lo cual se pretende que ellas tengan la posibilidad de establecer si presentan un solo contrato con una cuantía alta o hasta tres contratos con cuantías menores.

12. GARANTÍAS

El Proponente debe presentar con la propuesta una Garantía de seriedad de la oferta que cumpla con los parámetros, condiciones y requisitos que se indican en este numeral.

Cualquier error o imprecisión en el texto de la Garantía presentada será susceptible de aclaración por el Proponente hasta el término de traslado del informe de evaluación. Sin embargo, la no entrega de la Garantía no es subsanable y se rechazará la oferta.

Las características de las Garantías son las siguientes:

GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los tres (03) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. Esta garantía tendrá las siguientes características:

Característica	Condición												
Clase	Cualquiera de las clases permitidas por el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, a saber: (i) Contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades Estatales, (ii) Patrimonio autónomo, (iii) Garantía Bancaria.												
Asegurado/ beneficiario	Municipio de Tabio Cundinamarca identificada con el NIT . 899.999.443-9 Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU con el NIT 900.278.711 – 1												
Amparos, vigencia y valores asegurados	<table><tr><th>Amparo</th><th>Vigencia</th><th>Valor Asegurado</th></tr><tr><td>Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan</td><td>Hasta la liquidación del contrato</td><td>El valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor del contrato</td></tr><tr><td>Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Interventor haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato</td><td>Plazo del contrato y tres (3) años más.</td><td>El valor de la garantía no puede ser inferior al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.</td></tr><tr><td>Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción</td><td>Esta garantía debe estar vigente por un término no inferior a cinco (5) años contados a</td><td>Veinte por ciento (20%) del valor final de las obras.</td></tr></table>	Amparo	Vigencia	Valor Asegurado	Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	Hasta la liquidación del contrato	El valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor del contrato	Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Interventor haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato	Plazo del contrato y tres (3) años más.	El valor de la garantía no puede ser inferior al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.	Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción	Esta garantía debe estar vigente por un término no inferior a cinco (5) años contados a	Veinte por ciento (20%) del valor final de las obras.
	Amparo	Vigencia	Valor Asegurado										
	Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	Hasta la liquidación del contrato	El valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor del contrato										
	Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Interventor haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato	Plazo del contrato y tres (3) años más.	El valor de la garantía no puede ser inferior al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.										
Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción	Esta garantía debe estar vigente por un término no inferior a cinco (5) años contados a	Veinte por ciento (20%) del valor final de las obras.											





Característica	Condición		
		partir de la fecha en la cual la Entidad Estatal recibe a satisfacción la obra.	
	Calidad y correcto funcionamiento de los bienes que recibe la Entidad en cumplimiento del contrato	Dos (2) años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recibo Definitivo a satisfacción	Diez por ciento (10%) del valor del Contrato
Tomador	- Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. - No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el Contratista sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. - Para el Contratista conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del Contratista, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.		
Información necesaria dentro de la póliza	- Número y año del Contrato - Objeto del Contrato - Firma del representante legal del Contratista - En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es \$14.980.420,20 aproximar a \$14.980.421		

El Contratista está obligado a restablecer el valor de la garantía cuando esta se vea reducida por razón de las reclamaciones que efectúe la Entidad, así como a ampliar las garantías en los eventos de adición y/o prórroga del contrato. El no restablecimiento de la garantía por parte del Contratista o su no adición o prórroga, según el caso, constituye causal de incumplimiento del Contrato y se iniciarán los procesos sancionatorios a que haya lugar.

ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA

El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del Contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía por la vigencia del contrato y cinco (5)





años más. y en cuantía del Veinte Por ciento (20%) Del Valor Total Del Contrato, contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que la Entidad le señale en la comunicación escrita que le enviará al respecto.

Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y el Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, la Entidad podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el Contrato. Así mismo, el Contratista será responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas durante el período de garantía.

Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio de la Entidad, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, la Entidad podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad con las siguientes características:

Característica	Condición
Clase	Contrato de seguro contenido en una póliza
Asegurados	Municipio de Tabio Cundinamarca identificada con el NIT . 899.999.443-9 Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU con el NIT 900.278.711 – 1
Tomador	• Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el Contratista sea una unión temporal o consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. • Para el Contratista conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes de la estructura plural, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.
Valor	Trescientos (300) SMMLV
Vigencia	Igual al período de ejecución del contrato.
Beneficiarios	Terceros afectados y Municipio de Tabio Cundinamarca identificada con el NIT . 899.999.443-9 además del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU con el NIT 900.278.711 – 1





Amparos	Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del Contratista o Subcontratistas autorizados. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato • Objeto del contrato • Firma del representante legal del Contratista • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es \$14.980.420,20 aproximar a \$14.980.421

En esta póliza solamente se podrán pactar deducibles con un tope máximo del diez por ciento (10%) del valor de cada pérdida sin que en ningún caso puedan ser superiores a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Este seguro deberá constituirse y presentarse para aprobación de la Entidad, dentro del mismo término establecido para la garantía única de cumplimiento.

Las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que conlleven asunción de parte de la pérdida por la Entidad asegurada no serán admisibles.

El Contratista deberá anexar el comprobante de pago de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual.

DIANA CRISTINA BORREGO ESPITIA
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Elaboró: Nicolas Felipe Vanegas Aldana / Contratista / Secretaría de Infraestructura

Revisó: Diana Cristina Borrego Espitia / Secretaria de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura

Aprobó: Diana Cristina Borrego Espitia / Secretaria de Infraestructura / Secretaría de Infraestructura