1

ANALISIS DEL SECTOR
(Principios de planeación; responsabilidad y transparencia consagrados en la ley 80 de 1993)
PARA PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA

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

DEPENDENCIA QUE PROYECTA:	*SECRETARIA DE PLANEACION Y OBRAS PUBLICAS*

1. JUSTIFICACIÓN

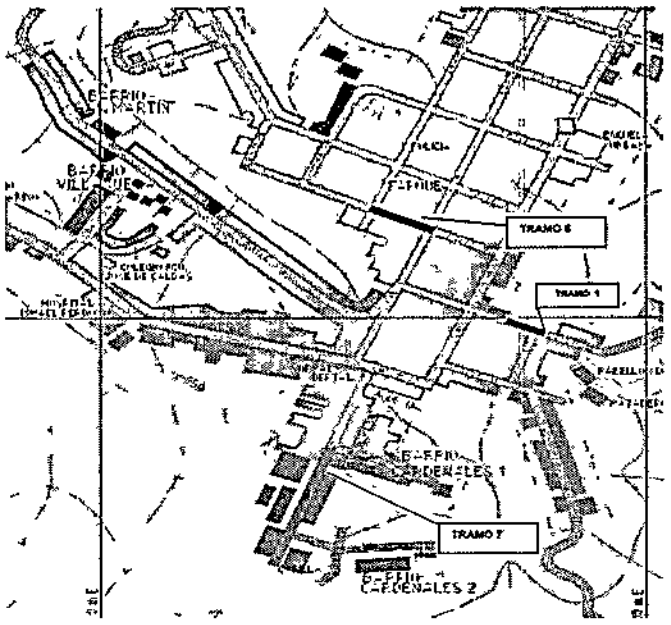
El Municipio de Villahermosa, en el Departamento del Tolima, en cumplimiento de sus competencias constitucionales y legales y en concordancia con los instrumentos de planeación territorial y el Plan de Desarrollo Municipal "JUNTOS LO HAREMOS POSIBLE", identifica la necesidad de fortalecer y mejorar la infraestructura vial urbana como un componente fundamental para garantizar condiciones adecuadas de movilidad, accesibilidad, conectividad, seguridad vial y calidad de vida de sus habitantes.

La infraestructura vial urbana constituye un elemento esencial para el funcionamiento del municipio, toda vez que permite la comunicación entre los diferentes sectores del casco urbano y facilita el acceso de la población a los servicios institucionales, educativos, comerciales, sociales y de transporte. De igual manera, las vías urbanas cumplen una función relevante en la dinámica económica local, al permitir el desplazamiento de bienes, productos agropecuarios, vehículos de servicio público y particular, residentes y visitantes.

Villahermosa cuenta con una población de referencia de aproximadamente 9.186 habitantes, de los cuales 3.353 corresponden al área urbana y 5.833 al área rural, de acuerdo con información oficial de la Gobernación del Tolima, esta condición territorial evidencia la importancia de disponer de una infraestructura vial urbana en condiciones adecuadas, no solamente para atender las necesidades de movilidad de los habitantes del casco urbano, sino también para facilitar el acceso y desplazamiento de la población rural que diariamente concurre al centro urbano para desarrollar actividades comerciales, administrativas, educativas, institucionales y de prestación de servicios.

Dentro de este contexto, se ha identificado la necesidad de intervenir determinados tramos de la malla vial urbana que presentan condiciones deficientes de transitabilidad y requieren la construcción y/o mejoramiento de su estructura de pavimento, así como la optimización de las redes de servicios públicos asociadas a los corredores viales; En consecuencia, el Municipio requiere adelantar la ejecución del proyecto denominado "PAVIMENTACIÓN DE VÍAS URBANAS UBICADAS EN LOS TRAMOS DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLES 12, 13, 14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERAS 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA, DEPARTAMENTO DEL TOLIMA".

Angie Katir
In
M.P



El proyecto se encuentra ubicado en el casco urbano del municipio de Villahermosa, Tolima, esta zona forma parte del área central del municipio, específicamente en los siguientes tramos viales:

TRAMO	CALLE	LONGITUD	COORDENADA INICIO	COORDENADA FIN
1	CALLE 10 ENTRE CARRERAS 3 Y 2	42 ML	LATITUD: 5.0294711 LONGITUD: -75.1157294	LATITUD: 5.0293261 LONGITUD: -75.1153800
6	CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5	64,71ML	LATITUD: 5.0306855 LONGITUD: -75.1168760	LATITUD: 5.0304766 LONGITUD: -75.1163375
7 CALLE BONITA	CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15	275,388 ML	LATITUD: 5.0265436 LONGITUD: -75.1175785	LATITUD: 5.0289558 LONGITUD: -75.1169628

La necesidad de ejecutar las obras se encuentra relacionada con el estado actual de la infraestructura vial. De acuerdo con la información contenida en los instrumentos de ordenamiento y planeación municipal, la malla vial urbana comprende aproximadamente 35.000 metros cuadrados y una longitud cercana a los 5.000 metros lineales. Si bien una proporción importante de dicha infraestructura se encuentra pavimentada, parte de los pavimentos existentes ha alcanzado o se encuentra próxima a alcanzar el término de su vida útil, presentando deterioros que afectan las condiciones de circulación y requieren intervenciones de recuperación, reposición y mejoramiento. A su vez, existen sectores con superficies en tierra o material afirmado que

requieren la implementación de estructuras de pavimento que permitan garantizar condiciones adecuadas y permanentes de transitabilidad.

Las condiciones actuales de algunos de los corredores objeto de intervención están asociadas, entre otros factores, al deterioro progresivo de las capas de rodadura, la antigüedad de las estructuras existentes, la limitada periodicidad de las actividades de mantenimiento, las condiciones de las redes de alcantarillado y la incidencia de las precipitaciones propias de la región. Las aguas de escorrentía, cuando no cuentan con sistemas adecuados de conducción y evacuación, pueden generar procesos de deterioro sobre la estructura vial, situación que hace necesario abordar la intervención desde una perspectiva integral y no únicamente mediante la construcción de la superficie de rodadura.

En este sentido, el proyecto contempla la ejecución de actividades de construcción de pavimento rígido, demarcación horizontal, señalización vertical, construcción de redes de alcantarillado pluvial, construcción y/o adecuación de pozos de inspección y construcción de sumideros, permitiendo que la intervención responda de manera articulada a las condiciones físicas, hidráulicas y funcionales de los corredores viales.

De acuerdo con las condiciones y especificaciones técnicas definidas para el proyecto, la ejecución conjunta de las obras de pavimentación y de las intervenciones sobre las redes de alcantarillado pluvial permitirá generar una solución integral, disminuyendo la posibilidad de que la ausencia de las redes de manejo de aguas lluvias ocasionen posteriormente afectaciones sobre la nueva estructura vial.

La importancia de esta intervención trasciende el mejoramiento físico de las vías, puesto que una infraestructura vial urbana adecuada contribuye directamente a mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad de la población. La existencia de corredores transitables, seguros y funcionales permite reducir las dificultades de desplazamiento, mejorar las condiciones de circulación vehicular y peatonal, facilitar el acceso a establecimientos comerciales y de servicios y fortalecer la integración entre los diferentes sectores del municipio.

De igual manera, el mejoramiento de la infraestructura vial constituye un factor de apoyo para la actividad económica de Villahermosa. El municipio presenta una economía estrechamente relacionada con las actividades agropecuarias, entre ellas la producción de café, fríjol, maíz y caña panelera, además de la actividad ganadera.

En consecuencia, contar con una adecuada infraestructura de movilidad permite generar mejores condiciones para el desplazamiento de la población y para las dinámicas comerciales asociadas a la producción y distribución de bienes y servicios.

La pavimentación de los tramos objeto del proyecto también contribuye al fortalecimiento de las condiciones urbanas que soportan las actividades comerciales, institucionales y turísticas del municipio; Villahermosa hace parte del entorno de influencia del Parque Nacional Natural Los Nevados y cuenta con actividades relacionadas con el turismo, la gastronomía y los servicios de alojamiento. Por tanto, el mejoramiento de sus corredores urbanos aporta a la consolidación de

un entorno físico con mejores condiciones de accesibilidad para residentes y visitantes, favoreciendo la actividad económica y la imagen urbana del municipio.

Desde la perspectiva territorial, la intervención propuesta se articula con los procesos de mejoramiento de la conectividad vial que se adelantan en el municipio y en el departamento del Tolima. Las obras de pavimentación urbana constituyen una actuación complementaria que permite fortalecer la movilidad interna y mejorar la articulación de los sectores urbanos con los demás corredores de comunicación municipal y regional.

Así mismo, el proyecto se encuentra armonizado con el Plan de Desarrollo Municipal JUNTOS LO HAREMOS POSIBLE, particularmente con la Línea Estratégica 21 – Regalías: "Juntos con Ciencia, Tecnología e Innovación moveremos agricultura y desarrollo rural de una Villahermosa competitiva", en la medida en que la infraestructura constituye un soporte transversal para el cumplimiento de los objetivos de desarrollo económico, competitividad, conectividad y fortalecimiento del sector agropecuario y rural.

La relación con esta línea estratégica se fundamenta en que el desarrollo de una Villahermosa competitiva requiere contar con condiciones físicas que faciliten la movilidad de las personas, bienes y productos, fortalezcan la articulación entre el área urbana y rural y contribuyan a mejorar las condiciones para el desarrollo de las actividades productivas. En este sentido, la inversión en infraestructura vial urbana no constituye una actuación aislada, sino una intervención que complementa las acciones encaminadas al fortalecimiento de la economía local y la integración territorial.

La ejecución de este proyecto permitirá, entre otros aspectos, mejorar las condiciones de transitabilidad de los corredores intervenidos, fortalecer la seguridad vial, generar mejores condiciones para el transporte de productos y el desplazamiento de habitantes provenientes de los diferentes sectores del municipio, favoreciendo las dinámicas de comercialización y prestación de servicios. De esta manera, la obra contribuye a crear condiciones de infraestructura que respaldan la productividad y competitividad municipal, en concordancia con las apuestas establecidas en los instrumentos de planeación.

En consecuencia, la ejecución de la obra de "Pavimentación de vías urbanas ubicadas en los tramos de la carrera 4 entre calles 12, 13, 14 y 15, calle 10 entre carreras 3 y 2, y calle 9 entre carreras 4 y 5 del municipio de Villahermosa, departamento del Tolima" se encuentra debidamente sustentada en las condiciones actuales de la infraestructura vial, las necesidades de movilidad y accesibilidad de la población, la importancia de fortalecer la conectividad urbana, las dinámicas productivas y comerciales del municipio y los objetivos de desarrollo territorial establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal.

Por lo anterior, resulta necesario adelantar la contratación y ejecución de las obras previstas, como una intervención integral orientada a mejorar la infraestructura vial urbana, fortalecer la movilidad y conectividad del municipio, facilitar el desarrollo de las actividades económicas y productivas, mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad de los usuarios y contribuir al cumplimiento de las metas y propósitos de desarrollo de una Villahermosa competitiva, articulada y con mejores condiciones de infraestructura para sus habitantes y visitantes.

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO CONTRACTUAL A ANALIZAR	
MODALIDAD DE	LICITACION PUBLICA

SELECCIÓN:	
OBJETO A CONTRATAR:	PAVIMENTACION DE VIAS URBANAS UBICADAS EN LOS TRAMOS DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL TOLIMA
PLAZO:	El plazo de ejecución del contrato será de CIENTO VEINTE (120) DÍAS CALENDARIO contados a partir del perfeccionamiento y suscripción del acta de inicio del contrato, previo perfeccionamiento y legalización.
FORMA DE PAGO:	municipio de Villahermosa Tolima pagará el 95% del contrato mediante actas parciales de obra así: I. El valor del contrato se cancelará en pagos parciales hasta el noventa y cinco por ciento (95%) del valor del contrato, previo cumplimiento de los trámites administrativos y financieros a que haya lugar, de manera proporcional con el avance físico de obra registrado mediante actas parciales de ejecución de obras; el primer pago parcial se hará luego de haber superado un avance físico de la obra mayor al Diez por ciento (10%), Y los demás pagos al avance de la obra hasta el 95% de la ejecución. II. Y un pago final equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato de obra se pagará por el Municipio de Villahermosa así: Un tres (3%) al momento de la suscripción del acta de recibo final y un dos (2%) a la liquidación del contrato y el lleno de requisitos exigidos. **NOTA 1:** Todas las actas y pago deberán ser refrendados por el interventor designado para la ejecución del proyecto. **NOTA 2:** El Contratista deberá acreditar el cumplimiento de las obligaciones señalada en el inciso 2º del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, adicionado por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007. **NOTA 3:** Todas las actas y pagos deberán ser refrendados por el interventor designado para la ejecución del proyecto, supervisor, delegado por la secretaria de planeación municipal. **NOTA 4:** El supervisor deberá verificar para cada pago que el contratista haya realizado el pago de las obligaciones al sistema de seguridad social integral, de acuerdo con el Art. 50 de la Ley 789 de 2002 y de la Ley 1150 de 2007. El supervisor que sin justa causa no verifique el pago de

	aportes, incurrirá en causal de mala conducta y estará sujeto a las sanciones establecidas en el código único disciplinario vigente. **NOTA 5:** El supervisor será el responsable de la veracidad de la información contenida en el informe de supervisión. **NOTA 5:** En el marco del Sistema General de Regalías (SGR), no está sujeto a la disponibilidad del PAZ del Departamento del Tolima, sino al flujo de caja del Sistema de Presupuesto y Giro de Regalías – SGR. (SI APLICA) **NOTA 6:** Para cada desembolso como mínimo deberá acreditar los siguientes requisitos: **1.** Factura o documento equivalente. **2.** Informe de actividades ejecutadas. **3.** Certificación de cumplimiento expedida por el supervisor(a). (Informe de supervisión de actividades) **4.** Acreditar el pago de las obligaciones al Sistema de Seguridad Social Integral. **NOTA 7:** En caso de que se realice cambio de supervisor se deberá anexar fotocopia del acto administrativo o contractual mediante la cual se designa.
VIGENCIA:	Será el término de ejecución del contrato y seis meses más para efectos de la liquidación del mismo.

3. ASPECTOS GENERALES:

La ejecución del proyecto permitirá cubrir la necesidad identificada mediante la pavimentación de los tramos DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL TOLIMAdel municipio de Villahermosa, departamento del Tolima, interviniendo directamente los sectores definidos por el Municipio dentro de la malla vial urbana. Con la ejecución de las obras se busca mejorar las condiciones de circulación vehicular y peatonal, facilitar el acceso y desplazamiento de residentes, comerciantes, usuarios y visitantes, y contribuir a la adecuada conectividad entre los diferentes sectores del casco urbano, de acuerdo con las condiciones técnicas y actividades previstas para el proyecto.

El alcance de la intervención y las actividades requeridas para atender la necesidad se encuentran determinados en el presupuesto oficial adjunto al proceso, documento en el cual se establecen las cantidades de obra, actividades y valores correspondientes a la ejecución de las intervenciones previstas, permitiendo así atender de manera concreta la necesidad de mejoramiento de la infraestructura vial urbana identificada por la entidad.

4. ECONOMICO

El municipio de Villahermosa, Tolima, en cumplimiento de los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, ha realizado el estudio

del contexto del proceso contractual, identificando y clasificando los bienes y servicios requeridos con base en el Sistema de Clasificación de Bienes y Servicios UNSPSC (United Nations Standard Products and Services Code). Esta herramienta internacional permite una descripción estandarizada y precisa de los bienes y servicios que se adquieren en el marco de procesos públicos, lo que aumenta la eficiencia, trazabilidad y transparencia de las contrataciones.

Para el proceso de PAVIMENTACION DE VIAS URBANAS UBICADAS EN LOS TRAMOS DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL TOLIMA, se identificaron las siguientes categorías UNSPSC:

UNSPSC (Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas)			
CLASIFICACIÓN UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
72141000	Servicios de edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	Servicios de construcción Pesada	Servicios de construcción de autopistas y carreteras
72141100	Servicios de edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	Servicios de construcción Pesada	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
72101500	Servicios de edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	Servicios de apoyo para la construcción
72141700	Servicios de edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	Servicios de Construcción pesada	Servicios de alquiler o arrendamiento de equipo y maquinaria de construcción

4.1. Gremios y asociaciones que participan en el sector:
El sector de la infraestructura vial y de obras civiles, especialmente el relacionado con el mejoramiento de vías terciarias mediante la construcción de calles y obras de arte, cuenta con la participación de diversos gremios y asociaciones que representan a los actores públicos y privados involucrados en la planeación, diseño, ejecución y supervisión de este tipo de proyectos.

- Entre los principales gremios del sector se encuentra la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), entidad que agrupa a empresas constructoras, consultoras y concesionarias del país, y que promueve el desarrollo de proyectos de infraestructura bajo criterios de calidad, sostenibilidad y cumplimiento normativo.

- Asimismo, la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) juega un papel fundamental en el fortalecimiento técnico del sector, aportando lineamientos, estudios y buenas prácticas en ingeniería civil, particularmente en obras viales, drenaje, estructuras y pavimentos.

- En el ámbito regional, la Cámara de Comercio del Sur y Oriente del Tolima y las asociaciones de constructores locales agrupan a pequeñas y medianas empresas dedicadas a la ejecución de obras públicas, facilitando la participación de contratistas del territorio en proyectos de mejoramiento vial rural, como las vías terciarias.

- De igual manera, asociaciones de ingenieros civiles, topógrafos y técnicos de la construcción, junto con cooperativas de trabajo y organizaciones comunitarias, participan activamente en este tipo de proyectos, especialmente en zonas rurales, contribuyendo al desarrollo local, la generación de empleo y el mantenimiento de la infraestructura construida.

En conjunto, estos gremios y asociaciones fortalecen la articulación entre el sector público y privado, garantizando que los proyectos de mejoramiento de vías terciarias se ejecuten bajo estándares técnicos adecuados, con impacto social positivo y en concordancia con las necesidades de movilidad y desarrollo del municipio de Villahermosa, Tolima.

4.2. Cifras económicas y su dinámica:
Para determinar la dimensión económica del sector relacionado con la pavimentación de vías urbanas, se toma como referencia la dinámica económica y de inversión pública del municipio de Villahermosa, teniendo en cuenta la importancia de la infraestructura vial para la movilidad urbana, las actividades productivas y la articulación territorial.

A. Contexto económico municipal
De acuerdo con información de la UPRA construida con base en datos del DANE sobre Valor Agregado Municipal, Villahermosa registró para el año 2022 un valor agregado de $209 mil millones, representando el 8,4 % del valor agregado de los ocho municipios analizados de la región norte del Tolima y aproximadamente el 0,7 % del valor agregado departamental. En la estructura económica regional analizada por la UPRA, las actividades primarias representaron el 53,2 % y las actividades terciarias el 40,4 %, evidenciando la relevancia de las actividades agropecuarias y de servicios para la economía territorial.

B. Población y demanda de infraestructura urbana
Para 2026, las proyecciones de población basadas en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 estiman para Villahermosa una población de 9.603 habitantes, constituyendo la población de referencia del municipio frente a la prestación de servicios públicos, infraestructura y movilidad. La población y las actividades económicas del municipio generan una demanda permanente de infraestructura que permita el desplazamiento de residentes, comerciantes, usuarios de servicios, vehículos y visitantes dentro del casco urbano, razón por la cual las intervenciones sobre la malla vial urbana hacen parte de las actuaciones necesarias para mantener y mejorar las condiciones de movilidad municipal.

C. Actividad productiva y movilidad
Villahermosa presenta una importante actividad agropecuaria, dentro de la cual se destacan el plátano, café, caña panelera, aguacate y yuca. Según información incorporada por la Gobernación del Tolima a partir de TerriData del DNP, para Villahermosa se registraron producciones de 12.456 toneladas de plátano, 2.579 toneladas de café, 2.106 toneladas de caña panelera, 966,9 toneladas de aguacate y 588 toneladas de yuca, evidenciando la relevancia de las actividades productivas dentro de la economía local.

En este contexto, la infraestructura vial constituye un elemento de soporte para la movilidad de personas y bienes y para la articulación entre las zonas productivas, comerciales y residenciales, sin perjuicio de que la presente contratación se encuentre específicamente orientada a la intervención de vías ubicadas en el área urbana.

D. Dinámica de inversión en infraestructura vial
La existencia de demanda pública en materia de infraestructura vial se evidencia en las actuaciones adelantadas recientemente en el municipio. En marzo de 2026, la Gobernación del Tolima informó sobre el avance de la pavimentación de 3,25 kilómetros de la vía principal de Villahermosa, señalando que dicha intervención busca fortalecer la conectividad y facilitar el desarrollo económico de la región, y adicionalmente informó sobre la intervención de la calle La Bonita, identificada como una de las necesidades más sentidas de la comunidad del casco urbano. Estos antecedentes permiten identificar una dinámica vigente de inversión pública en infraestructura vial en Villahermosa y evidencian que el mejoramiento de la movilidad constituye una necesidad presente dentro de la agenda de inversión territorial.

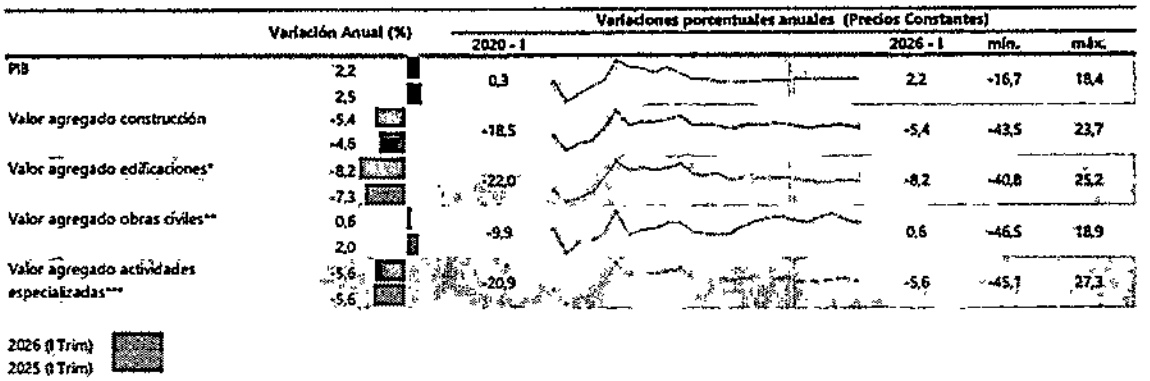
E. Dimensión turística
Villahermosa hace parte de los municipios del Tolima vinculados al área de influencia del Parque Nacional Natural Los Nevados, razón por la cual la Gobernación del Tolima ha incluido al municipio dentro de las estrategias de planificación y desarrollo del turismo de naturaleza en la región.
Esta condición representa un elemento adicional para considerar la importancia de contar con infraestructura urbana que permita una adecuada movilidad de residentes y visitantes, especialmente teniendo en cuenta que el departamento ha desarrollado durante 2026 medidas relacionadas con seguridad vial y movilidad asociadas a la afluencia turística hacia el Parque Nacional Natural Los Nevados.

F. Valor específico de la contratación
Para efectos de establecer el tamaño económico de la presente contratación, el valor del mercado corresponde al presupuesto oficial determinado por la entidad para la ejecución de las obras de pavimentación de los tramos de la carrera 4 entre calles 12, 13, 14 y 15, calle 10 entre carreras 3 y 2, y calle 9 entre carreras 4 y 5, de conformidad con las cantidades de obra, actividades, especificaciones técnicas y demás componentes establecidos en el presupuesto oficial adjunto al proceso.

4.3. Variables económicas que puedan afectar el abastecimiento o los precios en el sector como inflación, variación del SMMLV y la tasa de cambio:

PIB: En el primer trimestre de 2026 (enero – marzo), el PIB a precios constantes aumentó en 2,2% con relación al mismo trimestre de 2025. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un decrecimiento en el valor agregado de la construcción de 5,4% en su variación anual, que se explica principalmente por la disminución del valor agregado de las edificaciones 8,2%. Por otro lado, el valor agregado de las obras civiles se incrementó en 0,6% y. las actividades especializadas decreció en 5,6%.

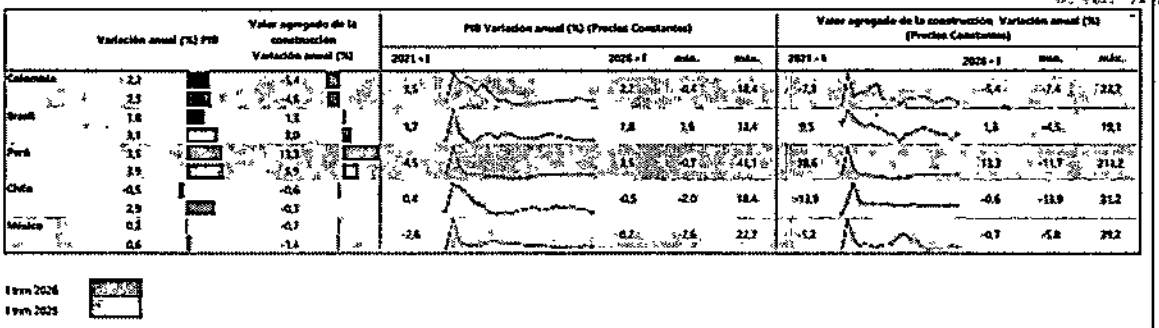
Gráfico 2. Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes)
2020 – 2026P (I trimestre)



Fuente: DANE, Cuentas trimestrales.

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

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



IPC: El Indice de precios del consumidor, En el mes de julio de 2026, el IPC registró una variación de 0,17% en comparación con Septiembre de 2026, seis divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,17%): Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,55%), Salud (0,38%), Prendas de vestir y calzado (0,31%), Restaurantes y hoteles (0,30%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,25%) y por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación

ordinaria del hogar (0,24%). Por debajo se ubicaron: Información y comunicación (0,04%), Educación (0,00%), Bienes y servicios diversos (-0,11%), Recreación y cultura (-0,13%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (-0,13%) y por último, Transporte (-0,24%).

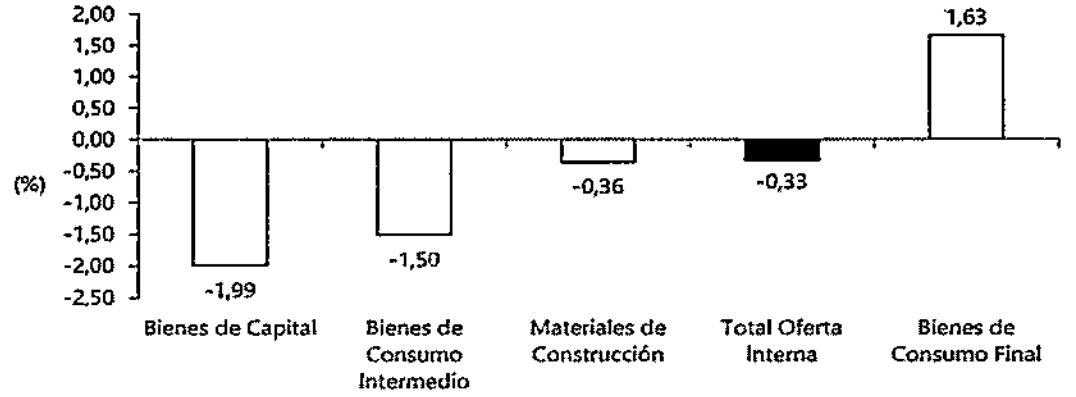
Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Julio 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
[illegible]	33,12	0,19	0,06	0,55	0,17
Salud	1,71	0,39	0,01	0,36	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,96	-0,08	0,00	0,31	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,35	0,04	0,30	0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,14	0,00	0,25	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,15	0,01	0,24	0,01
TOTAL	100,00	0,28	0,28	0,17	0,17
Información y comunicación	4,33	0,22	0,01	0,04	0,00
Educación	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Bienes y servicios diversos	5,36	0,04	0,00	-0,11	-0,01
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,82	0,15	-0,13	-0,03
Recreación y cultura	3,79	0,05	0,00	-0,13	0,00
Transporte	12,93	0,01	0,00	-0,24	-0,03

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,17%), se ubicaron en la división de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, la cual aportó 0,17 puntos porcentuales a la variación total.

IPP: El Índice de Precios del Productor De acuerdo con el DANE, durante julio de 2026 frente a Septiembre de 2026, los bienes de capital presentaron una variación negativa del -1,99%, reflejando una disminución temporal en la dinámica de importación de equipos destinados a inversión, dentro de los cuales se encuentra la maquinaria utilizada en actividades de infraestructura y construcción.

Gráfico 6. Variación mensual CUODE - TOTALES
Julio 2026pr



Fuente: DANE-IPP
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Tabla 20. Variación mensual CUODE, según secciones CIIU Rev.4.0 A.C
Julio 2026pr

DESCRIPTIVA	Consumo Intermedio	Bienes de Capital	Consumo Final	Materiales de Construcción
Totales por Destino Económico	**-1,50**	**-1,99**	**1,63**	**-0,36**
Agricultura, ganadería y pesca	1,98	0,74	6,37	0,00
Minería	-9,79	-1,99	**	-6,57
Industria	-1,62	-2,12	-0,26	-0,35

Fuente: DANE-IPP
Nota: La diferencia en el cálculo de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.
**Para el destino consumo final no aplica el sector de minería.

Tasa de cambio o tasa de cambio representativa del mercado (TRM): La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) corresponde al valor en pesos colombianos de un dólar estadounidense y constituye una variable relevante dentro del mercado de maquinaria amarilla; debido a que gran parte de estos equipos y sus componentes son de origen extranjero.

Las variaciones de la TRM pueden incidir directamente en los costos de adquisición de maquinaria importada, afectando factores como el precio de compra, transporte, repuestos y servicios asociados. Por lo anterior, para el presente proceso de adquisición de una motoniveladora, la Entidad considera la TRM como un factor económico del mercado que puede influir en la determinación del valor comercial del equipo.

Materias primas necesarias para la producción y la variación de sus precios y dinámica de importaciones, exportaciones y contrabando, en caso de que aplique:
En Septiembre de 2026, las importaciones de Manufacturas fueron de US$5.046,1 millones CIF y presentaron un crecimiento de 23,1% frente a junio de 2025, como resultado de las mayores compras de Maquinaria y equipo de transporte (33,6%) y Productos químicos y productos conexos (21,6%) que aportaron en conjunto 20,6 puntos porcentuales a la variación del grupo. En Septiembre de 2026, las importaciones del grupo de Combustibles y productos de las industrias extractivas fueron de US$785,9 millones CIF y presentaron un crecimiento de 67,2%, en

comparación con junio de 2025; como resultado de las mayores compras de Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos (68,5%) que aportó 45,4 puntos porcentuales a la variación del grupo. En Septiembre de 2026, las compras externas del grupo Agropecuarios, alimentos y bebidas fueron US$936,3 millones CIF y presentaron un crecimiento de 23,4% en comparación con junio de 2025; este resultado se explicó por las mayores importaciones de Productos alimenticios y animales vivos (29,3%) que aportó 22,4 puntos porcentuales a la variación del grupo.

Tabla 2. Importaciones según grupos de productos OMC
Junio (2026/2025)P

Sección / Capítulo	Descripción	Junio 2025	Junio 2026	Variación	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación del total (pp)
		(Millones de dólares CIF)		%		
	Total	**5.336,8**	**6.775,8**	**27,0**		**27,0**
	Agropecuarios, alimentos y bebidas	**759,0**	**936,3**	**23,4**		**3,3**
0	Productos alimenticios y animales vivos	579,8	749,6	29,3	22,4	3,2
4	Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	58,8	66,1	12,5	1,0	0,1
1	Bebidas y tabacos	44,3	48,2	8,8	0,5	0,1
2	Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	76,2	72,3	-5,0	-0,5	-0,1
	Combustibles y prod. de industrias extractivas	**470,0**	**785,9**	**67,2**		**5,9**
33	Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos	311,8	525,3	68,5	45,4	4,0
68	Metales no ferrosos	69,3	104,4	50,6	7,5	0,7
	Demás	88,9	156,2	75,8	14,3	1,3
	Manufacturas	**4.100,3**	**5.046,1**	**23,1**		**17,7**
7	Maquinaria y equipo de transporte	1.723,2	2.302,4	33,6	14,1	10,9
5	Productos químicos y productos conexos, n.e.p.	1.240,8	1.508,3	21,6	6,5	5,0
8	Artículos manufacturados diversos	415,0	494,8	19,2	1,9	1,5
6	Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material	721,3	740,6	2,7	0,5	0,4
	Otros sectores	**7,6**	**7,5**	**-1,2**		**0,0**

Comportamiento general de la balanza comercial: La balanza comercial de Colombia para 2024, 2025 y 2026*, expresada en millones de dólares FOB. Se observa un déficit comercial general, aunque algunos grupos y países presentan saldos positivos. China, Estados Unidos, Brasil y Alemania destacan entre los principales resultados negativos, mientras que Aladi, Venezuela, Ecuador y Canadá registran saldos favorables en determinados períodos. En febrero de 2026 se registró un déficit en la balanza comercial colombiana de US$1.235,0 millones FOB, mientras que en febrero de 2025 se presentó un déficit de US$1.241,0 millones FOB

Gonza
era Ci
42391

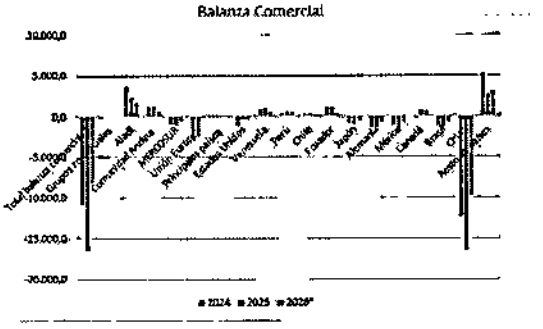
DANE

Balanza Comercial

Colombia, balanza comercial según grupos económicos y principales países
1995 - 2025[pr]

Millones de dólares FOB

Origen	2024	2025	2026*
Total balanza comercial(*)	-10.806,7	-16.378,7	-8.196,7
Grupos comerciales			
Aladi	3.572,4	2.331,9	1.592,2
Comunidad Andina	1.166,1	1.231,4	524,0
MERCOSUR	-993,2	-1.031,0	-602,5
Unión Europea	-2.970,2	-2.386,1	-196,0
Principales países			
Estados Unidos	-1.191,4	-340,5	-311,6
Venezuela	882,8	973,4	510,0
Perú	327,0	506,1	442,7
Chile	234,6	196,1	51,2
Ecuador	1.143,5	1.016,5	229,8
Japón	-847,8	-1.014,6	-618,5
Alemania	-1.470,4	-1.372,9	-866,5
México	-1.175,4	-1.819,1	-809,9
Canadá	-289,7	722,6	677,9
Brasil	-1.240,4	-1.403,3	-740,7
China	-12.391,4	-16.508,9	-9.799,7
Resto de países	5.211,8	2.668,9	3.036,4



5. ASPECTOS TECNICOS.

5.1. Condiciones Técnicas:

Para la construcción de los tramos de vía urbana Villahermosa, las condiciones técnicas, tecnológicas e innovación se centran en la estandarización de la infraestructura rural bajo la normativa nacional de INVÍAS y la adopción de soluciones duraderas para terrenos de difícil transpirabilidad.

1. Condiciones Técnicas y Normativas
El proyecto se rige estrictamente por la **normatividad técnica y ambiental vigente** en Colombia, asegurando que la obra cumpla con los estándares de calidad para vías de bajos volúmenes de tránsito. Las especificaciones clave incluyen:

• Normas de Diseño: Aplicación de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales (Resolución 2483 de 2020), la Guía de Diseño de Pavimentos (Resolución 04401 de 2017) y las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras (Resolución 2451 de 2022).
• Sección Transversal: Se ha definido una sección de 5.00 metros de ancho apoyada sobre una capa de subbase granular Clase C.
• Especificaciones de Materiales:
  ◦ Concreto Hidráulico: Resistencia de 21 MPa para calles, bordillos y cunetas.
  ◦ Concreto Ciclópeo: Resistencia de 17 MPa (60% concreto y 40% agregado pétreo) para las bermas laterales y centrales.
  ◦ Refuerzo: Uso de acero de alta resistencia Fy 4200 MPa para garantizar la integridad estructural.
  ◦ Obras de Arte: Instalación de tubería Novafort de 36" (900mm) con cabezales de entrada y salida tipo poceta-aleta.

2. Condiciones Tecnológicas y de Ejecución
La ejecución emplea tecnologías de construcción civil convencional adaptadas al entorno rural, priorizando la mecanización eficiente de las fases preliminares:

• **Preparación del Terreno:** Se requiere el uso de maquinaria pesada como **motoniveladoras**

para la conformación de la subrasante y la nivelación a las cotas de diseño, garantizando una base estable y limpia.
• **Excavación Mecánica:** Realizada de manera transversal a la vía con una profundidad de **30 cm**, asegurando el retiro total de capa orgánica y escombros.
• **Proceso de Curado:** Implementación de aditivos químicos o curado húmedo por un periodo mínimo de **7 días** para prevenir grietas prematuras y alcanzar la resistencia máxima.
• **Control Topográfico:** Uso de sistemas de coordenadas precisos para la referencia planimétrica y altimétrica, asegurando que la vía siga el trazado existente sin afectar predios aledaños.

3. Innovación y Tendencias del Sector
La innovación en este proyecto no reside solo en los materiales, sino en la estrategia de gestión y diseño funcional:

• Acabado Superficial "Espina de Pescado": Uso de herramientas de texturizado para crear un estriado final que proporciona máxima adherencia vehicular y facilita la evacuación rápida de aguas lluvias, reduciendo el riesgo de hidroplaneo en pendientes.
• Tecnologías Alternativas para Vías Terciarias: El municipio adopta el modelo de "Infraestructura Segura", que busca soluciones de bajo costo y alta durabilidad para tramos críticos y pendientes pronunciadas donde el pavimento convencional fallaría rápidamente por erosión.
• Integración con el Modelo "Caminos Comunitarios de la Paz": Se busca la estandarización mediante la estrategia de Proyectos Tipo del DNP, lo que permite optimizar costos y tiempos de contratación mediante diseños ya probados a nivel nacional.
• Sostenibilidad y Regionalización: Innovación en la logística de suministro al certificar la procedencia de materiales desde canteras regionales legalmente autorizadas (como "La Caima" en Alvarado), garantizando la trazabilidad y la minimización del impacto ambiental por extracción local.

Esta estructura técnica permite que las actividades de pavimentación proyectadas para los tramos urbanos definidos en el municipio de Villahermosa respondan a las condiciones y necesidades de movilidad de los sectores intervenidos, de acuerdo con las cantidades de obra, unidades de medida, especificaciones técnicas y demás condiciones establecidas en el presupuesto oficial y los documentos técnicos del proyecto

De esta manera, la Administración Municipal requiere adelantar la contratación de una persona natural o jurídica que cuente con la capacidad técnica y operativa necesaria para ejecutar las actividades de pavimentación de las vías urbanas ubicadas en los LOS TRAMOS DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL para lo cual el proponente deberá acreditar el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en los documentos del proceso:

ITEM	ITEM DE PAGO	DESCRIPCION	UN	CANTIDADES
1		**PRELIMINARES Y EXPLANACIONES**		
1,1	1P	LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO	M2	3375,30
1,2	5P	EXPLANACION Y CAJEO	M3	1590,08

1,3	6P	CARGUE Y DISPOSICIÓN DE SOBRANTES A MÁQUINA. (NO INCLUYE TRANSPORTE)	M3/COMP	1697,28
1,4	7P	SUMINISTRO EXTENDIDA Y COMPACTACIÓN DE RECEBO EN ZANJA COMPACTADA C/15CM. MEDIO MECANICO. (NO INCLUYE TRANSPORTE)	M3/COMP	54,90
1,5	201.3	DEMOLICIÓN DE PAVIMENTO RIGIDO	M3	506,29
1,6	201.9	DEMOLICION DE PISOS, ANDENES Y BORDILLOS DE CONCRETO	M3	114,63
2		**EXCAVACIONES**		
2,1	210.2.1P	EXCAVACIONES EN MATERIAL COMUN Y CONGLOMERADO EN SECO A MAQUINA (DE 0 A 2 MTS)	M3	92,44
2,2	600.2.3P	EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIAL COMUN EN SECO A MANO (DE 0 A 2 MTS)	M3	5,31
3		**BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS**		
3,1	310.1P	NIVELACION Y COMPACTACION DE SUBRASANTE	M2	5328,98
3,2	311.1.1A1	SUMINISTRO, EXTENDIDA Y COMPACTACIÓN DE AFIRMADO (NO INCLUYE TRANSPORTE)	M3/COMP	506,29
3,3	330.1	SUMINISTRO, EXTENDIDA Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR CLASE C (NO INCLUYE TRANSPORTE	M3/COMP	506,29
4		**PAVIMENTOS HIDRAULICOS**		
4,1	500.1.1.1P	CONSTRUCCIÓN PLACA DE CONCRETO MEZCLADO EN SITIO MR-40 , INCLUYE	M3	506,29

		ALISTADO JUNTAS Y SELLANTES.		
4,2	9P	CANASTILLA PARA BARRA PASA JUNTA	ML	924,42
5		**CONCRETOS**		
5,1	11P	ANDEN EN CONCRETO (E=0.10) INCLUYE ALISTADO Y NIVELACION	M2	764,20
5,2	12P	SARDINEL PREFABRICADO (0.50*0.165*1.0 M) 3000 PSI INCLUYE EXCAVACION Y CONCRETO DE NIVELACION DE 5CM	ML	730,37
5,3	13P	VIGA DE CONFINAMIENTO PARA TRANSICIÒN DE PAVIMENTO NUEVO CON ANTIGUO	ML	70,40
6		**ACERO**		
6,1	640.1	ACERO DE REFUERZO FY 420 MPA. SUMINISTRADO, FIGURADO E INSTALADO	KG	10084,73
6,2	'640.2P'!A 1	ACERO LISO PARA BARRA PASA JUNTA (DOVELAS)	KG	2960,45
7		**FILTROS Y DRENAJES**		
7,1	673.1.1	GEOTEXTIL TIPO NT-2500 O SIMILAR NO TEJIDO	M2	3444,47
8		**ALCANTARILLADO**		
8,1	1.1P	LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO DE TUBERIA	ML	177,18
8,2	41P	SUMINISTRO E INSTALACION DE LECHO EN GRAVA PARA TUBERIA ALCANTARILLADO	M3	14,45
8,3	17P	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TUBERÍA NTC 3722-3 Y NTC 4764 DE DIAMETRO 10"	ML	72,84
8,4	18P	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TUBERÍA NTC 3722-3 Y NTC	ML	103,42

		4764 DE DIAMETRO 12"		
9		**CONSTRUCCION DE POZOS DE INSPECCION**		
		DE 1.2 M DE DIAMETRO		
9,1	38P	BASE Y CAÑUELA EN CONCRETO DE 3,000 PSI E = 0.30 M.	UND	6,00
9,2	39P	PAÑETE INTERIOR	ML	6,64
9,3	40P	CILINDRO EN LADRILLO E=0.30M	ML	6,64
9,4	43P	CONO DE REDUCCIÒN H=0.65M	UND	6,00
9,5	44P	PASOS EN HIERRO DE 3/4" CON ANTICORROSIVO C/40 CM	UND	20,00
9,6	45P	SUMINISTRO E INSTALACIÓN AROTAPAS EN FIBROCONCRETO COMPLETAS	UND	6,00
9,7	47P	SUMIDERO EN CONCRETO DE 3,000 PSI (INCLUYE REJILLAS VIBRO COMPACTADA DE 1.05X0.36)	UND	13,00
10		**OBRAS ADICIONALES A LA VIA**		
10,1	700.1	LÍNEAS DE DEMARCACIÓN CON PINTURA EN FRIO	ML	1146,29
10,2	700.3	DEMARCACIÓN CON PINTURA PARA PAVIMENTOS DE CONCRETO RÍGIDO	M2	198,00
10,3	700.3.1P	BASE IMPRIMANTE PARA DEMARCACIÓN CON PINTURA EN PAVIMENTOS DE CONCRETO	M2	244,00
10,4	48P	ENTIBADOS TIPO 1A (DISCONTINUO EN MADERA)	M2	259,32
10,5	49P	MANEJO DE AGUAS CON DIAMETRO DE 8" A 12"	DIA	20,00

10,6	10,6	SEÑAL VERTICAL PREVENTIVA Y/O REGLAMENTARIA EN REFLECTIVO DE ALTA INTENSIDAD TIPO IV O SUPERIOR Y LÁMINA GALVANIZADA CAL. 16. INCLUYE PEDESTAL EN ÁNGULO Y DADO DE CIMENTACIÓN. (INCLUYE SUMINISTRO, INSTALACIÓN, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN DE SOBRANTES).	UND	31,00
11		**TRANSPORTES**		
11,1	900.2P	TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE LA EXCAVACIONES, SUBBASES Y BASES, MATERIALES GRANULARES, MEZCLAS ASFALTICAS PARA DISTANCIAS MAYORES DE MIL METROS (1.000 M).	M3/KM	173773,28

5.1. Especificaciones de calidad:
Las especificaciones técnicas y de calidad de las obras objeto del presente proceso se encuentran determinadas de conformidad con el presupuesto oficial inicial y los documentos técnicos que hacen parte integral del proceso, en los cuales se establecen las actividades requeridas para la ejecución de la pavimentación, las cantidades de obra, las unidades de medida y los valores correspondientes a cada ítem, de acuerdo con las condiciones particulares de los tramos DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

En consecuencia, el contratista deberá ejecutar cada una de las actividades conforme a las especificaciones, cantidades y unidades de medida establecidas en el presupuesto oficial inicial, así como a los estudios, diseños, planos, especificaciones técnicas particulares y demás documentos que integran el proceso, garantizando que los materiales empleados, procedimientos constructivos, controles de calidad, acabados y demás componentes de la obra cumplan con las condiciones técnicas previstas por la entidad.

La medición y recibo de las obras se efectuará de acuerdo con las unidades de medida definidas para cada actividad en el presupuesto oficial inicial, verificando las cantidades efectivamente ejecutadas y recibidas a satisfacción por la supervisión o interventoría, según corresponda, de conformidad con las condiciones establecidas en los documentos técnicos del proceso.
Así, el cumplimiento de las especificaciones técnicas, cantidades y unidades de medida previstas en el presupuesto oficial inicial permitirá garantizar que la intervención de los tramos viales objeto

Kathe
In
M.P 7

del contrato se ejecute de manera integral, conforme al alcance definido por el Municipio y bajo las condiciones de calidad requeridas para la adecuada funcionalidad y durabilidad de la infraestructura vial urbana.

6. ASPECTOS REGULATORIOS:

2.3.1. Regulación del mercado:
La regulación aplicable al mercado de construcción de infraestructura vial terciaria en el municipio de Villahermosa se divide en tres niveles fundamentales que garantizan la legalidad y calidad del proceso:

A. Marco Normativo de Contratación Pública
El proceso de selección y la ejecución del contrato deben ceñirse estrictamente a las normas de contratación estatal en Colombia, principalmente la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. Este último, modificado recientemente por el Decreto 142 de 2023, establece la obligatoriedad de realizar el estudio de sector bajo principios de "Valor por Dinero" y crecimiento verde. Asimismo, la entidad debe aplicar la Ley 2069 de 2020 para promover la participación de MiPymes locales, población en pobreza extrema y sujetos de especial protección constitucional.

B. Regulación Técnica y Sectorial
La ejecución técnica del pavimento debe cumplir con los estándares de "Infraestructura Segura" y las especificaciones de INVÍAS. La normativa específica aplicable incluye:
• Resolución 2483 de 2020: Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales.
• Resolución 04401 de 2017: Guía de Diseño de Pavimentos
• Resolución 2451 de 2022: Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras (específicamente el Artículo 320 para subbase granular Clase C).
• Ley 1228 de 2008: Obligación de reportar los avances de la red vial al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC).

C. Normativa Territorial, Ambiental y de Riesgos
El proyecto se regula por las disposiciones de planeación local y nacional:
• Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT): La obra debe ser congruente con el Acuerdo N° 008 del 12 de mayo de 2004 en lo referente a usos y tratamiento del suelo.
• Gestión del Riesgo: De conformidad con el artículo 38 de la Ley 1523 de 2012, se debe realizar un análisis de riesgos de desastres acorde a la complejidad del proyecto.
• Regulación de Recursos (SGR): Al ser financiado con recursos del Sistema General de Regalías, el proyecto se sujeta a la Ley 2056 de 2020 y al Decreto 1821 de 2020, que regulan la organización, funcionamiento y ciclo de las inversiones con cargo a las regalías.
• Protección Ambiental: Se debe dar cumplimiento al Decreto 1076 de 2015 y la Guía Ambiental para proyectos de infraestructura vial rural a través del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA).
Este contexto regulatorio asegura que la construcción de los tramos en las veredas Chinela, Pradera y el sector La Florida esté alineada con las metas del Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027 y la normativa nacional vigente

6.2. REGULACIÓN DE PRECIO:

La determinación y regulación de los precios para el proyecto de pavimentación de vías urbanas en el municipio de Villahermosa, Tolima, se realiza teniendo en cuenta las condiciones técnicas y económicas particulares de las obras a ejecutar, las cantidades de obra establecidas en los estudios técnicos y el presupuesto oficial, así como los precios de referencia aplicables al sector de infraestructura vial.

A. Mecanismos de Referencia y Bases de Datos

Para determinar que el presupuesto oficial de $2.512.320.943,96 corresponda a las condiciones económicas del proyecto, se utilizaron como referencia los precios aplicables a las actividades de construcción previstas, considerando las características técnicas, cantidades y unidades de medida definidas en el presupuesto oficial inicial.

En particular, los Análisis de Precios Unitarios – APU que soportan el presupuesto oficial fueron elaborados tomando como base los precios establecidos por la Gobernación del Tolima para las actividades relacionadas con obras de infraestructura, ajustándolos a las condiciones y requerimientos particulares establecidos para la ejecución del presente proyecto.

B. Metodología de Actualización y Determinación

La determinación de los precios unitarios considera las condiciones económicas correspondientes a la vigencia del proceso y los componentes necesarios para ejecutar cada una de las actividades contempladas en el presupuesto oficial.

Para tal efecto, los precios utilizados en los APU tienen en cuenta los costos asociados a materiales, mano de obra, equipos, herramientas, transporte y demás componentes requeridos para la ejecución de cada actividad, de acuerdo con sus respectivas unidades de medida y cantidades de obra.

Los valores establecidos se encuentran incorporados en el presupuesto oficial inicial, documento en el cual se identifican las actividades, unidades de medida, cantidades, precios unitarios y valores correspondientes a cada uno de los ítems que conforman el proyecto.

C. Estructura de los Análisis de Precios Unitarios – APU

Los Análisis de Precios Unitarios – APU constituyen el soporte para la determinación de los precios unitarios de las actividades contempladas en el proyecto y fueron estructurados con base en los precios de referencia establecidos por la Gobernación del Tolima, considerando los recursos necesarios para la correcta ejecución de cada actividad.
Dentro de estos análisis se consideran, según corresponda a cada ítem, los costos de:
- Materiales requeridos para la ejecución de las actividades.
- Mano de obra necesaria para desarrollar los trabajos previstos.
- Maquinaria, equipos y herramientas requeridos durante la ejecución.
- Transporte y demás costos directamente asociados a la ejecución de las actividades.
- Los demás componentes económicos que resulten aplicables de acuerdo con la naturaleza y especificaciones de cada actividad.

La sumatoria de las cantidades de obra y los precios unitarios establecidos para cada actividad determina el valor del presupuesto oficial inicial de $2.512.320.943,96, de acuerdo con las unidades de medida y cantidades previstas en los documentos técnicos del proceso.

D. Equilibrio Económico y Gestión del Riesgo
La determinación de los precios y la estructuración económica del proyecto consideran las circunstancias que pueden incidir en los costos de ejecución de las obras, particularmente las relacionadas con la variación en los precios de materiales, mano de obra, equipos, transporte y demás componentes necesarios para el desarrollo del proyecto.
En este sentido, dentro de la estructuración del proceso deberán identificarse y asignarse los riesgos previsibles que puedan afectar la ejecución contractual, de conformidad con las condiciones establecidas en los documentos del proceso y la correspondiente matriz de riesgos, procurando que las partes conozcan desde la etapa de planeación las circunstancias que eventualmente puedan incidir en el desarrollo económico del contrato.

6.3. REGULACIÓN AMBIENTAL:
El proyecto de pavimentación de vías urbanas ubicadas en los tramos de la carrera 4 entre calles 12, 13, 14 y 15, calle 10 entre carreras 3 y 2, y calle 9 entre carreras 4 y 5 del municipio de Villahermosa, departamento del Tolima, deberá ejecutarse atendiendo la normativa ambiental vigente y las condiciones ambientales particulares establecidas en los estudios y documentos técnicos del proyecto, procurando prevenir, mitigar y controlar los impactos que puedan generarse durante la ejecución de las obras.

A. Régimen de licenciamiento y permisos ambientales
El proyecto deberá sujetarse al régimen ambiental previsto en el Decreto 1076 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, verificando de acuerdo con las características y alcance de las obras si se requiere algún instrumento, permiso o autorización ambiental previo a su ejecución. En particular, cuando las actividades impliquen ocupación de cauces o cuerpos de agua deberá tramitarse la autorización correspondiente ante la autoridad ambiental competente.

B. Manejo de vegetación y recursos naturales
En caso de que la ejecución de las obras requiera la tala, poda, trasplante o reubicación de árboles aislados, deberá atenderse lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.9.4 del Decreto 1076 de 2015, conforme al cual se debe solicitar la autorización correspondiente ante la autoridad competente cuando estas intervenciones sean necesarias para la ejecución de obras de infraestructura.

C. Manejo de residuos de construcción y demolición
La generación de residuos provenientes de las actividades de construcción, demolición, excavación o adecuación deberá manejarse conforme a la regulación aplicable a los Residuos de Construcción y Demolición – RCD, procurando su separación, almacenamiento, transporte y disposición en sitios autorizados, de acuerdo con las características de los residuos generados durante la ejecución del proyecto.

D. Materiales y aprovechamiento de recursos naturales
Los materiales pétreos, agregados y demás insumos provenientes del aprovechamiento de recursos naturales que sean utilizados en la obra deberán proceder de fuentes legalmente autorizadas y contar con los respectivos soportes que acrediten su procedencia, cuando sean exigibles.

E. Medidas de manejo ambiental
Durante la ejecución deberán implementarse las medidas necesarias para prevenir, mitigar y

controlar impactos asociados a la generación de polvo, ruido, residuos, manejo de materiales, tránsito de maquinaria y afectaciones sobre el espacio público, de conformidad con las condiciones establecidas en los estudios, diseños, especificaciones técnicas y demás documentos del proyecto.

7. OTROS ASPECTOS

Se deberá llevar a cabo el proceso de licitación pública de conformidad con el articulo 2 numeral1 de la ley 1150 de 2007, y al decreto 1082 de 2015, sección I modalidad de selección subsección 1 licitación publica

Decreto 1082 de 2015, articulo 2.2.1.2.1.2, audiencias en la licitación en la etapa de selección de la licitación son obligatorias las audiencias de, asignación de riesgos, adjudicación, a solicitud de un interesado es necesario adelantar una audiencia para precisar el contenido y alcance de los pliegos de condiciones, este tema se tratará en la audiencia de asignación de riesgos

En la audiencia de asignación de riesgos, la entidad estatal deberá presentar un análisis de riesgos efectuado y hacer la asignación de riesgos definitiva.

La entidad estatal debe realizar la audiencia de adjudicación en la fecha y hora establecida en el cronograma la cual se realizará de acuerdo con las reglas establecidas para el efecto en los mismos y las siguientes consideraciones.

- En la audiencia los oferentes pueden pronunciarse sobre las respuestas dadas por la entidad a las observaciones presentadas respecto del informe de evaluación, lo cual ni implica una nueva oportunidad para mejorar o modificar la oferta, si hay pronunciamientos que a judicio de la entidad estatal requiera análisis adicional y su solución puede incidir en el sentido de la decisión a adoptar, la audiencia puede suspenderse por el termino necesario para la verificación de los asuntos debatidos y la comprobación de lo alegado.
- La entidad estatal debe conceder el uso de la palabra por única vez al oferente que así lo solicite para que responda a las observaciones que sobre la evaluación de su oferta hayan hecho los intervinientes.
- Toda intervención se debe realizar por la persona o las personas previamente designadas por el oferente y estar limitada a la duración máxima que la entidad estatal haya señalado con anterioridad.
- La entidad estatal puede prescindir de la lectura del borrado del acto administrativo de adjudicación siempre que lo haya publicado en el secop con antelación
- Terminadas las intervenciones de los asistentes a la audiencia, se procederá a adoptar la decisión que corresponda.

8. DEMANDA

8.1. GASTO HISTORICO:

El comportamiento del gasto histórico en el sector de infraestructura vial terciaria en Colombia ha estado estrechamente ligado a las políticas públicas orientadas al desarrollo rural, la conectividad territorial y la reducción de brechas entre zonas urbanas y rurales. En este contexto, el mejoramiento de vías terciarias mediante la construcción de la vía urbana y obras de arte se ha consolidado como una de las principales estrategias de inversión, debido a su eficiencia técnica,

durabilidad y menor costo de mantenimiento frente a otros tipos de solución vial.

A nivel nacional, entidades como el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) han destinado de manera recurrente recursos para la intervención de la red vial terciaria, principalmente a través de convenios interadministrativos con departamentos y municipios. Estos recursos se han focalizado en proyectos de pavimentSacion, alcantarillas, box culvert, cunetas y muros de contención, priorizando zonas rurales con alta vocación agrícola y dificultades de acceso.

De igual forma, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), mediante instrumentos como el Sistema General de Regallas (SGR) y los planes de desarrollo territorial, ha promovido inversiones sostenidas en este tipo de proyectos, evidenciando un comportamiento del gasto orientado a mejorar la transitabilidad rural y fortalecer la economía local.

En el ámbito departamental, la Gobernación del Tolima ha ejecutado históricamente recursos propios y cofinanciados para el mejoramiento de vías terciarias, priorizando municipios con alta dispersión rural como Villahermosa. Estas inversiones han mostrado una tendencia creciente en los últimos años, especialmente en proyectos de pequeña y mediana escala, ejecutados por fases según la disponibilidad presupuestal.

A nivel municipal, el gasto histórico se ha caracterizado por la asignación de recursos provenientes del Sistema General de Participaciones (SGP), ingresos corrientes de libre destinación y convenios con entidades nacionales y departamentales. En el caso del municipio de Villahermosa, la inversión en vías terciarias ha respondido principalmente a la necesidad de garantizar el acceso a veredas productivas, instituciones educativas rurales y centros de comercialización agrícola, concentrándose en soluciones técnicas como el pavimento y las obras de drenaje y contención.

3.1 DEMANDA
¿COMO ADQUIEREN LAS ENTIDADES ESTATALES Y LAS EMPRESAS PRIVADAS?
La entidad identificó a través de la consulta de datos recopilados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico: que otras entidades públicas del orden regional, han adquirido este servicio a los pretendidos con esta contratación.

La entidad identificó a través de la consulta de datos recopilados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico: las entidades que adquirieron el servicio filtrando los siguientes parámetros:

PARÁMETRO	CONDICIÓN
RANGO DE AÑOS:	2020 a 2026
CATEGORÍA:	721033 – 721410 - 721411
DEPARTAMENTO DE LA ENTIDAD:	Tolima
PLATAFORMA:	Todas
MODALIDAD DE SELECCIÓN:	Todas

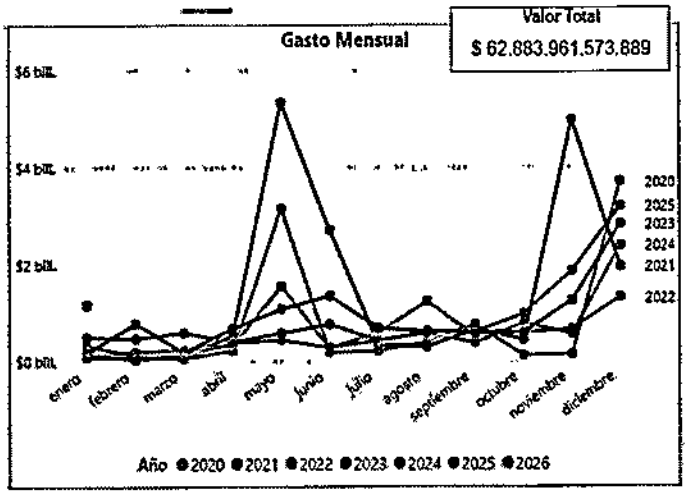
Año
es 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 o 2026

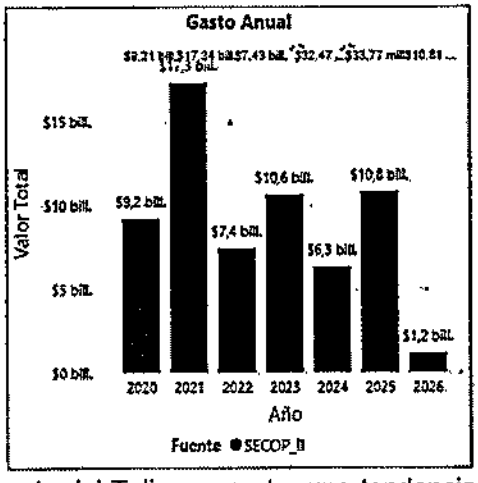
EsMenorHoy
es 1

Fuente
es SECOP_II

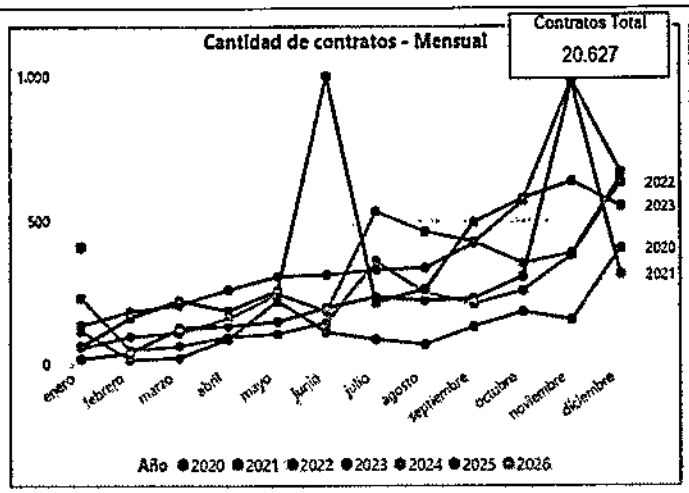
Incluido (3)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones (2. Familia) + 721033 - Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura (3. Clase)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7214 - Servicios de construcción pesada (2. Familia) + 721410 - Servicios de construcción de autopistas y carreteras (3. Clase)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7214 - Servicios de construcción pesada (2. Familia) + 721411 - Servicios de pavimentación y superficies de edificios de infraestructura (3. Clase)

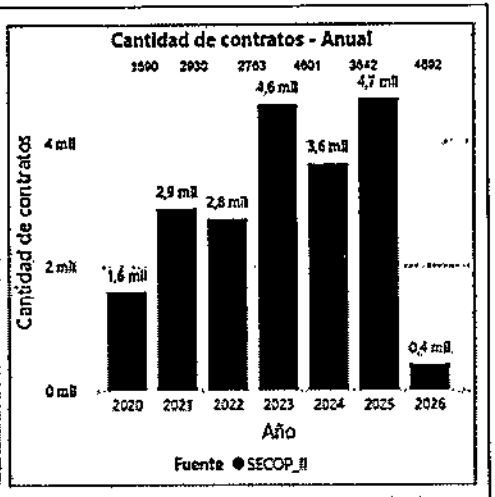
NOMBRE_DPT
es TOLIMA



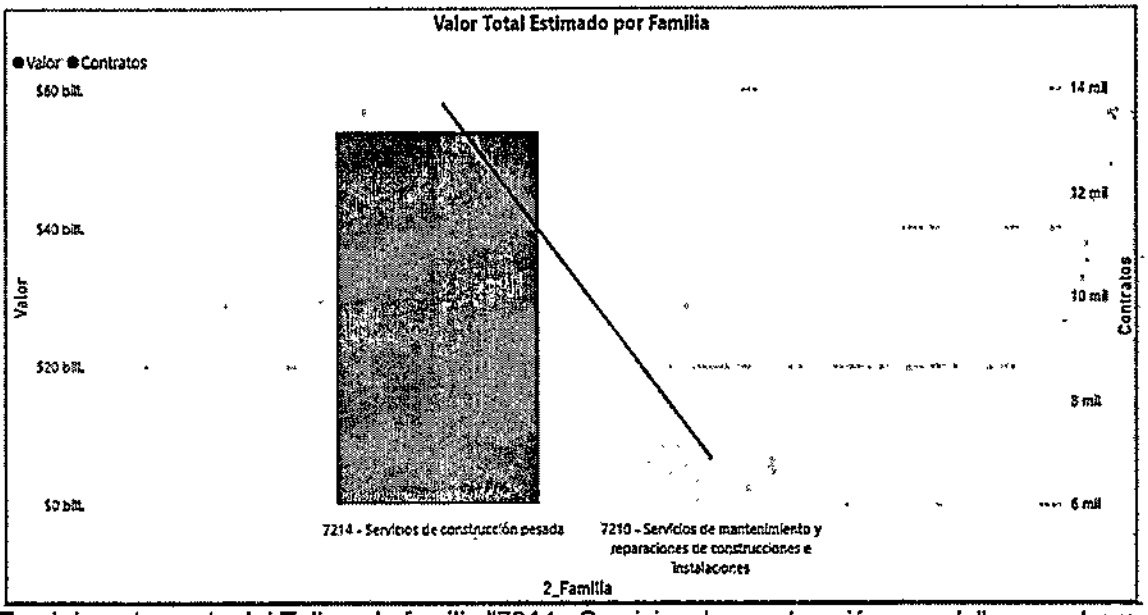


Entre 2020 y 2026, la demanda mensual en el departamento del Tolima muestra una tendencia general al crecimiento sostenido, pasando de $0.10 millones en los primeros años a $0.40 millones hacia 2026, aunque con algunas variaciones puntuales por efectos de inflación y ajustes estacionales. Enero, febrero y marzo presentan una progresión constante y positiva durante todo el periodo, reflejando una estabilidad en la contratación para estos meses. En abril y mayo se observan correcciones particulares: en 2023, abril registra un dato negativo de -0.10 mientras que mayo presenta un incremento de +0.10, lo que sugiere posibles ajustes presupuestales o desplazamientos de recursos entre estos dos meses. A partir de 2024, ambos meses retoman su crecimiento progresivo, alcanzando $0.35 millones en 2026, lo que consolida una recuperación y expansión de la demanda hacia el final del periodo analizado.





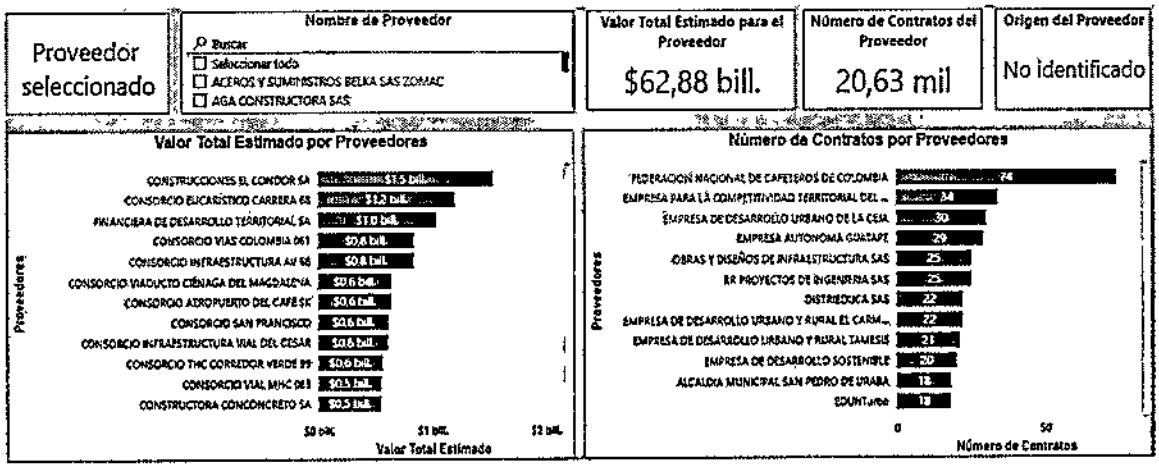
Durante el periodo 2020-2026, la demanda mensual en el Tolima presenta un crecimiento constante y generalizado, aunque con patrones estacionales diferenciados a lo largo de cada año. Los primeros meses del año (enero a mayo) muestran un incremento progresivo y sostenido año tras año, pasando de valores entre 10 y 20 en 2020 a rangos de 30 a 40 hacia 2026. Entre junio y agosto se alcanzan los picos más altos del año, con valores que rondan entre 30 y 45, siendo agosto el mes de mayor actividad en la mayoría de los años. A partir de septiembre se inicia un descenso gradual hacia el cierre del año, aunque diciembre presenta un comportamiento particular: mientras que en los primeros años (2020-2022) los valores descienden hasta 28-35, a partir de 2023 la demanda en diciembre comienza a incrementarse nuevamente, alcanzando 60 en 2026, lo que sugiere una reactivación de la contratación de fin de año en los últimos periodos.



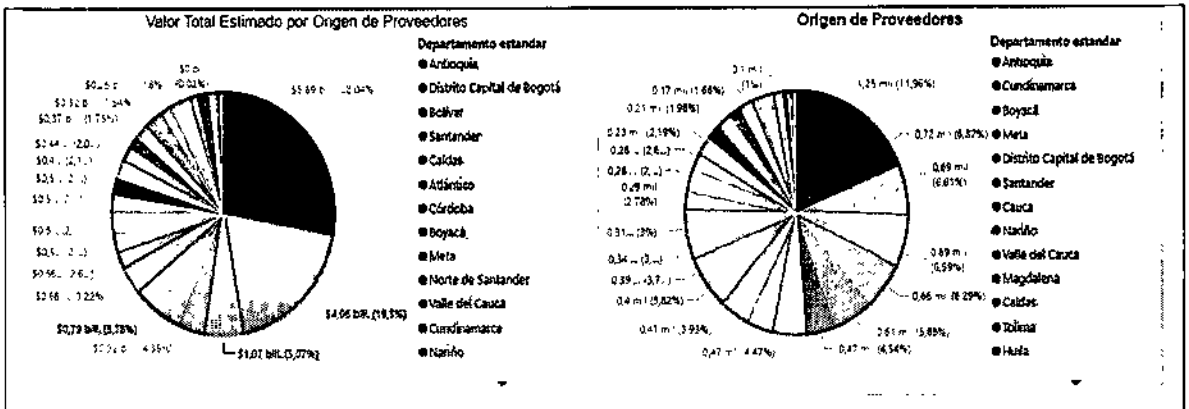
En el departamento del Tolima, la familia "7214 - Servicios de construcción pesada" concentra un valor total estimado cercano a los $60 billones, aunque con un número de contratos relativamente

bajo, cercano a los 6 mil, lo que indica que se trata de proyectos de gran escala y alto presupuesto por cada intervención. Por su parte, la familia "7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones" presenta un valor aproximado de $40 billones, pero con un volumen de contratos superior, alcanzando cerca de 14 mil, reflejando una mayor frecuencia de intervenciones de menor escala. Esta distribución evidencia dos enfoques complementarios en la inversión departamental: obras de infraestructura de gran envergadura frente a acciones continuas de conservación y mantenimiento.

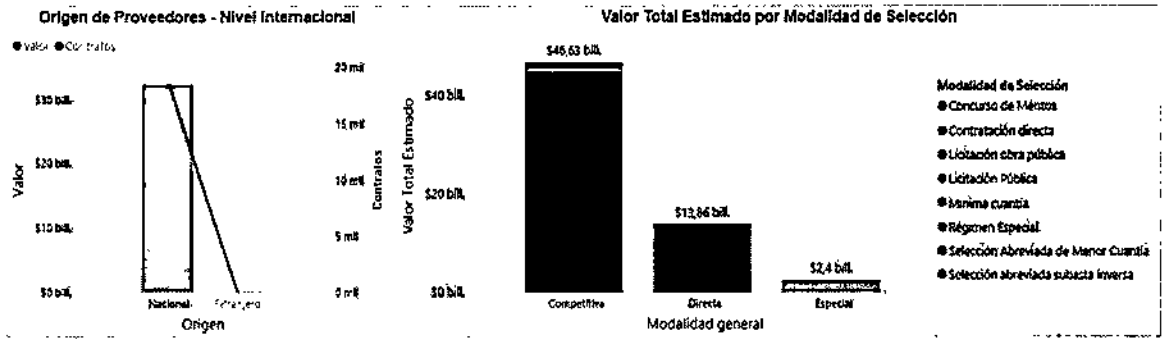
Año	2025			2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Valor	Participación
⊞ 7214 - Servicios de construcción pesada	13,30%	289	$1.063.096.405.847	1,69%	13729	$54.028.145.470.670	$55.091.241.876.517	85,92%
⊞ 7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	3,89%	120	$94.967.822.283	0,15%	6898	$8.855.819.103.219	$8.950.787.025.502	14,08%
Total	17,19%	409	$1.158.064.228.130	1,84%	20627	$62.883.964.573.889	$64.042.028.902.019	100,00%



En el departamento del Tolima, los proveedores con mayor valor total estimado son Construcciones El Cóndor SA con $1.5 billones y el Consorcio Eucarístico Carrera 68 con $1.2 billones, seguidos por Financiera de Desarrollo Territorial SA con $1.0 billón, lo que indica una concentración del presupuesto en grandes actores del sector de infraestructura. En contraste, el mayor número de contratos lo lidera la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia con 74 contratos, seguida por varias empresas de desarrollo territorial con cifras entre 34 y 20 contratos, evidenciando una atomización de intervenciones de menor escala pero alta frecuencia. Mientras que los consorcios mencionados ejecutan proyectos de gran envergadura con contratos individuales de alto valor, las entidades territoriales y empresas especializadas en desarrollo local realizan una mayor cantidad de acciones continuas, reflejando dos dinámicas complementarias en la ejecución de infraestructura departamental.



La distribución del valor total estimado por departamento muestra una alta concentración en Antioquia, que lidera con $5,89 billones, equivalente al 28.04% del total, seguido por el Distrito Capital de Bogotá con $4,06 billones y un 19.3% de participación. El resto de los departamentos, incluyendo Bolívar, Santander, Caldas, Atlántico, Córdoba, Boyacá, Meta, Norte de Santander, Valle del Cauca, Cundinamarca y Nariño, presentan valores homogéneos de $1,07 billones cada uno, representando individualmente un 5.07% del total. Esta distribución refleja que la inversión en infraestructura a nivel nacional se concentra mayoritariamente en Antioquia y Bogotá, mientras que los demás departamentos participan con una proporción similar y significativamente menor.



La totalidad de la contratación para servicios de infraestructura en el departamento del Tolima proviene de origen nacional, con un valor estimado de 32 billones y cero participación extranjera tanto en valor como en número de contratos. Esto indica que el departamento concentra exclusivamente en actores locales y nacionales la ejecución de sus proyectos de construcción pesada y mantenimiento, sin evidencia de inversión o contratación internacional en el periodo analizado.

9. OFERTA/ ESTUDIO DEL MERCADO

De acuerdo al objeto descrito en el presente documento, se trata de la prestación de servicios de una persona natural o jurídica que esté en condiciones de desarrollar el objeto de la presente contratación, según su idoneidad y experiencia.

La entidad identificó a través de la consulta de datos recopilados por la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico: los posibles ofertantes filtrando los

siguientes parámetros:

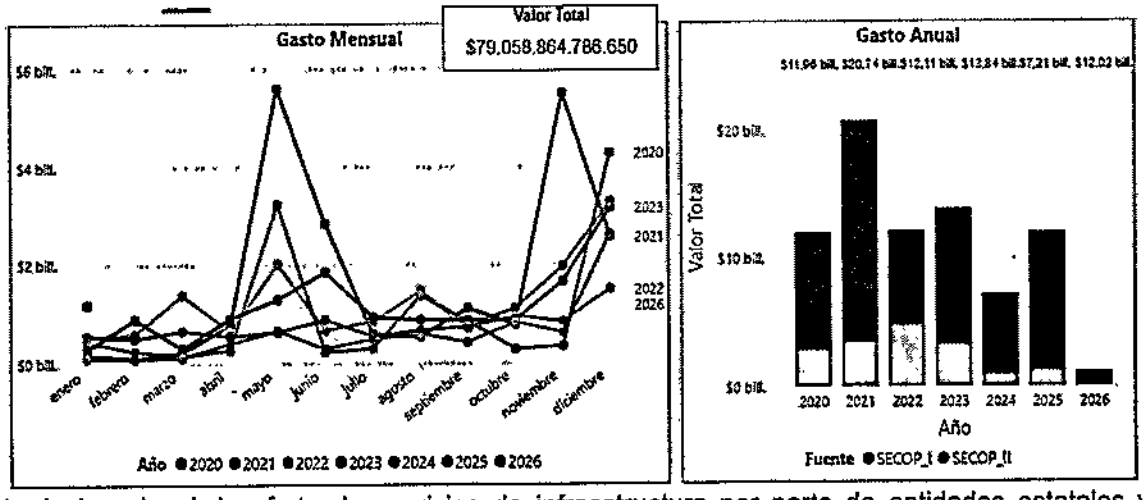
PARÁMETRO	CONDICIÓN
RANGO DE AÑOS:	2020 a enero de 2026
CATEGORÍA:	721033 – 721410 - 721411
PLATAFORMA:	Todas
MODALIDAD DE SELECCIÓN:	Todas

Año
es 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 o 2026

EsMenorHoy
es 1

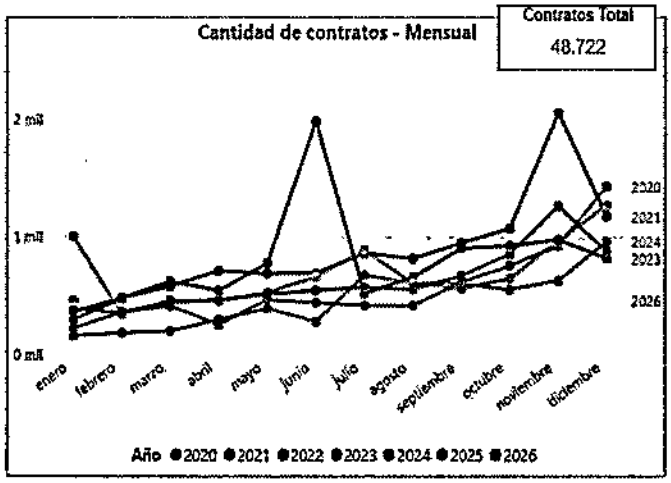
Incluido (3)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones (2. Familia) + 721033 - Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura (3. Clase)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7214 - Servicios de construcción pesada (2. Familia) + 721410 - Servicios de construcción de autopistas y

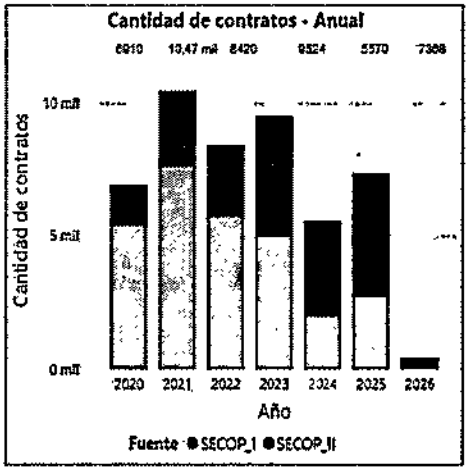
Incluido (3)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones (2. Familia) + 721033 - Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura (3. Clase)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7214 - Servicios de construcción pesada (2. Familia) + 721410 - Servicios de construcción de autopistas y carreteras (3. Clase)
72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento (1. Segmento) + 7214 - Servicios de construcción pesada (2. Familia) + 721411 - Servicios de pavimentación y superficies de edificios de infraestructura (3. Clase)



A nivel nacional, la oferta de servicios de infraestructura por parte de entidades estatales y

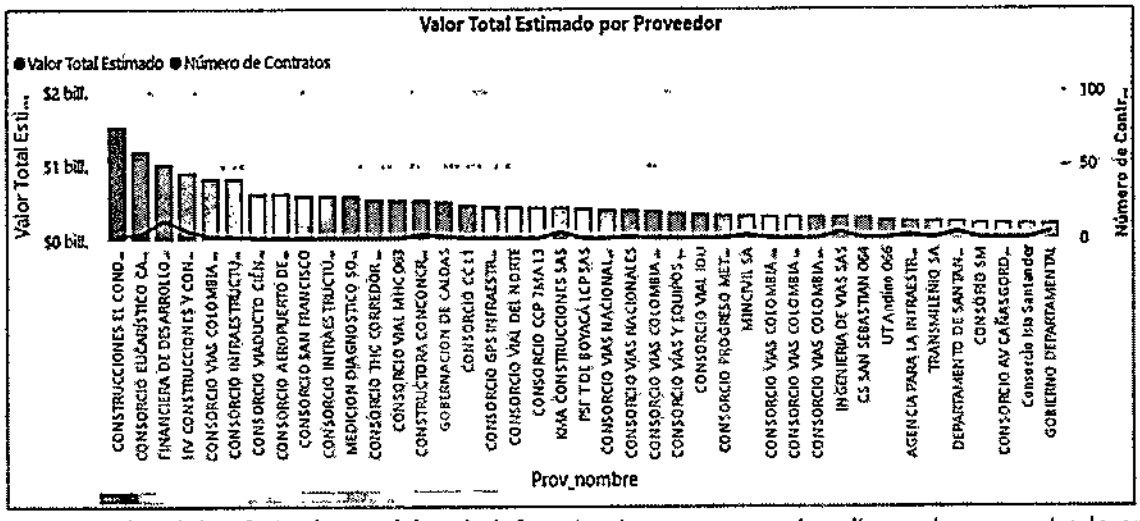
empresas privadas presenta una tendencia decreciente y progresiva entre 2020 y 2026, con una caída estructural a partir de 2023. Durante el periodo 2020-2022, los valores mensuales se mantienen relativamente estables entre 0.6 y 0.9, reflejando una disponibilidad continua y homogénea de oferta a lo largo de cada año. Sin embargo, a partir de 2023 se inicia un descenso acentuado que reduce progresivamente los valores hasta rangos de 0.1 a 0.5, y para 2025 y 2026 la oferta se desploma prácticamente a cero en la mayoría de los meses, con excepción de algunos registros marginales en el primer trimestre. Este comportamiento sugiere una contracción significativa en la participación de oferentes o en la disposición a contratar por parte de los actores públicos y privados hacia el final del periodo analizado, lo que podría reflejar agotamiento de presupuestos, cambios en las prioridades de inversión o una menor dinámica licitatoria en el país.



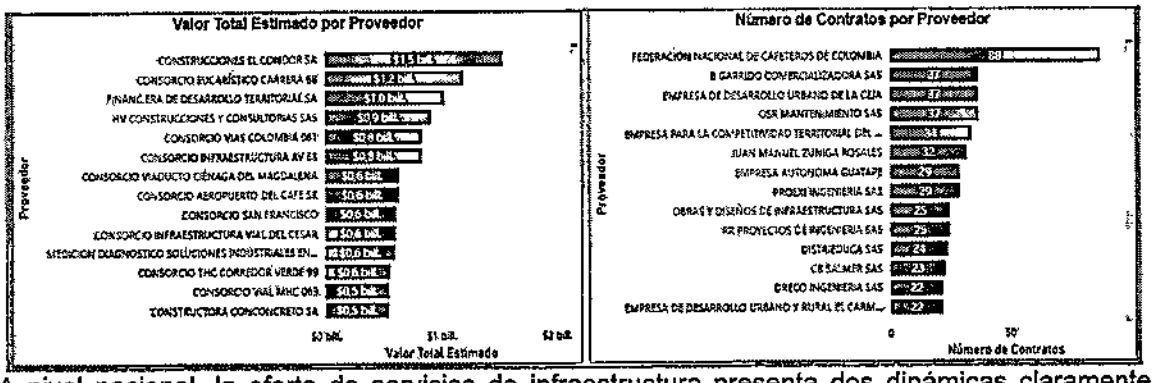


A nivel nacional, la demanda de servicios de infraestructura por parte de entidades estatales y empresas privadas muestra un crecimiento constante y progresivo entre 2020 y 2026, con una tendencia ascendente tanto año tras año como mes a mes dentro de cada periodo. En 2020, los valores mensuales inician en un rango de 0.1 a 1.2, mientras que hacia 2026 alcanzan entre 0.7 y 1.9, evidenciando una expansión sostenida de la contratación. Se observa además un marcado comportamiento estacional: la demanda se incrementa gradualmente a lo largo de cada año, comenzando con los valores más bajos en enero y alcanzando los picos más altos en diciembre, lo que sugiere una concentración de la actividad contractual hacia el cierre de cada vigencia. Este patrón refleja una dinámica creciente y consistente en la adquisición de servicios de infraestructura en el país, posiblemente asociada a la ejecución de presupuestos anuales y a la planeación de proyectos que se materializan hacia final de año.

Valor Contratación	Número de Proveedores	Número de Contratos
$79,06 bill.	27.91 mil	48,72 mil



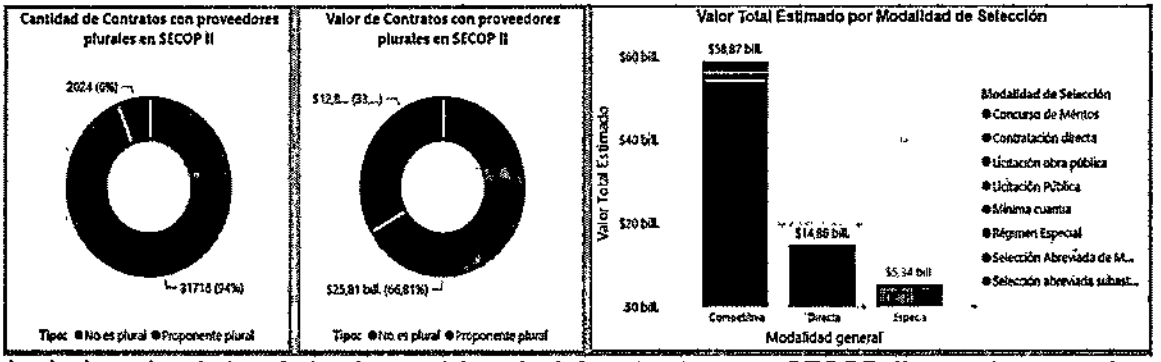
A nivel nacional, la oferta de servicios de infraestructura se encuentra altamente concentrada en unos pocos actores principales, mientras que una gran cantidad de proveedores participan con valores mucho menores. Construcciones El Cóndor lidera con un valor total estimado de $2.8 billones,. seguido por Financiera de Europa S.A. con $1.35 billones y Honorised de Europa con $1.0 billón, concentrando los mayores presupuestos en solo tres proveedores. El resto de la tabla está compuesto por una larga lista de consorcios con nombres similares ("Consorcio Vas Comunal" y "Consorcio Vas Comunale") que presentan valores decrecientes que llegan incluso a cifras negativas, aunque todos mantienen un mismo número de proveedores (50 millones) y contratos (50 millones), lo que sugiere un patrón repetitivo o datos estandarizados. Esta distribución refleja un mercado donde pocas grandes empresas acaparan los recursos más significativos, mientras que una amplia base de pequeños consorcios participa con montos marginales o simbólicos en la contratación pública de infraestructura.



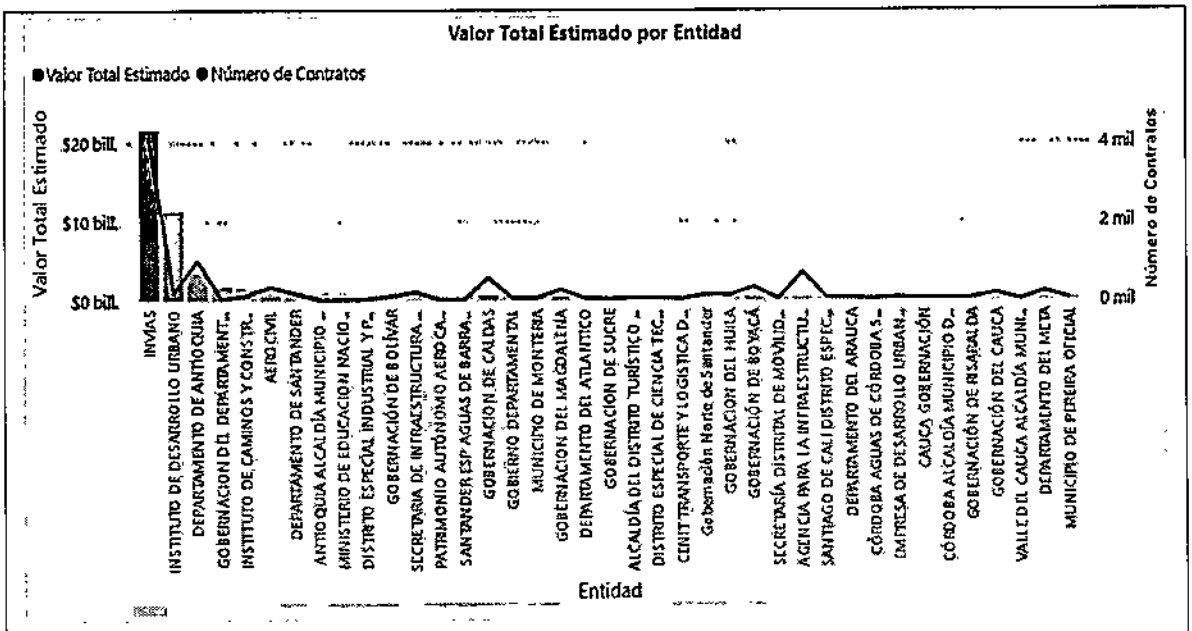
A nivel nacional, la oferta de servicios de infraestructura presenta dos dinámicas claramente diferenciadas: por un lado, unos pocos proveedores concentran los mayores valores contractuales, mientras que, por otro lado, un grupo distinto de actores ejecuta la mayor cantidad de contratos. En términos de valor, Construcciones El Cóndor SA lidera con $1.5 billones, seguido

itherine G
Ingenier
70202- 4

por el Consorcio Eucarístico Carrera 68 con $1.2 billones y Financiera de Desarrollo Territorial SA con $1.0 billón, evidenciando que los grandes proyectos de infraestructura son adjudicados a consorcios y constructoras de escala nacional. En contraste, el mayor número de contratos lo ostenta la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia con 88 contratos, seguida por empresas como B Garrido Comercializadora SAS, Empresa de Desarrollo Urbano de La Ceja y OSR Mantenimiento SAS, cada una con 37 contratos, lo que refleja una oferta más atomizada y orientada a intervenciones frecuentes pero de menor escala. Esta estructura del mercado muestra que mientras las grandes constructoras y consorcios acaparan el presupuesto mediante proyectos de envergadura, las entidades territoriales y empresas especializadas en mantenimiento y obras menores participan con una mayor rotación de contratos.



A nivel nacional, la oferta de servicios de infraestructura en SECOP II muestra una clara preferencia por proveedores individuales sobre los plurales, tanto en número como en valor de contratos. Los contratos con proponentes plurales representan solo el 6% del total (3.716 contratos), mientras que el 94% restante (31.716 contratos) son adjudicados a proveedores no plurales. Sin embargo, en términos de valor, los contratos con proponentes plurales concentran el 66,81% ($25,81 billones), frente al 33,19% ($12,8 billones) de los no plurales, lo que indica que las asociaciones o consorcios participan en proyectos de mayor envergadura. En cuanto a las modalidades de selección, la Licitación de Obra Pública lidera con $58,87 billones, seguida por la Licitación Pública con $14,86 billones y la Contratación Directa con $5,34 billones, evidenciando que las entidades estatales privilegian procesos competitivos y de alta cuantía para la adquisición de infraestructura, mientras que modalidades como mínima cuantía o selección abreviada tienen una participación menor en el valor total contratado.



La oferta de servicios de infraestructura se concentra principalmente en unas pocas entidades estatales de gran escala, mientras que una larga lista de actores gubernamentales participa con valores decrecientes, pero con un número de contratos estandarizado. El Instituto de Desarrollo Urbano Inmigrante lidera con un valor total estimado de 21.0 mil y 4.2 mil contratos, seguido por el Gobierno del Departamento con 11.0 mil y 1.5 mil contratos, y el Instituto Comunista y Socialístico con 6.0 mil y 1.0 mil contratos, concentrando los mayores presupuestos y volúmenes contractuales. A partir de ahí, una extensa lista de entidades bajo la denominación "Gobierno de la República" presenta valores que descienden progresivamente hasta cifras negativas, aunque todas mantienen un número de contratos constante de 1.0 mil, lo que sugiere un patrón repetitivo o datos estandarizados. Esta distribución refleja que la contratación pública en infraestructura está liderada por unos pocos grandes actores institucionales, mientras que una amplia base de entidades gubernamentales participa con montos marginales pero con una frecuencia contractual homogénea.

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2025			2026			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
⊕ 7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	3,26%	133	$110.010.569.006	0,14%	21227	$13.143.365.000.811	16,62%
⊕ 7214 - Servicios de construcción pesada	11,94%	$25	$1.072.536.233.205	1,36%	27496	$65.915.499.785.839	83,38%
Total	15,20%	498	$1.182.546.802.211	1,50%	48722	$79.058.864.786.650	100,00%

10. ASPECTO FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

Con el objetivo de establecer requisitos mínimos habilitantes de capacidad financiera y organizacional que resulten proporcionales a las condiciones particulares del proceso de selección, tales como presupuesto oficial, plazo y naturaleza del contrato, se determinaron indicadores de capacidad financiera y organizacional aplicables al proceso de LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LA PAVIMENTACION DE VIAS URBANAS UBICADAS EN LOS TRAMOS DE LA CARRERA 4 ENTRE CALLE 12,13,14 Y 15, CALLE 10 ENTRE CARRERA 3 Y 2, Y CALLE 9 ENTRE CARRERAS 4 Y 5 DEL MUNICIPIO DE VILLAHERMOSA DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

De acuerdo con lo anterior, los indicadores de capacidad financiera y organizacional definidos para el presente proceso se establecen atendiendo las características, cuantía y condiciones de ejecución del contrato, los cuales se detallan en la Matriz 2

11. ANÁLISIS DE PRECIOS DE MERCADO

el presupuesto oficial de la obra corresponde a la suma de DOS MIL SEISCIENTOS OCHO MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS CON CINCO CENTAVOS ($2.608.694.775,05) MCTE

Para determinar el valor estimado de cada una de las actividades requeridas para la ejecución de la obra, se elaboró el presupuesto correspondiente con base en las cantidades de obra, unidades de medida y precios establecidos para cada ítem, tomando como referencia los valores de obra establecidos por la Gobernación del Tolima mediante la resolución correspondiente, de acuerdo con las características y condiciones del proyecto. El presupuesto detallado, que contiene las actividades, cantidades, unidades de medida, precios unitarios y valores correspondientes, se adjunta al presente estudio previo y hace parte integral de los documentos técnicos del proceso.

PRECIO ARTIFICIALMENTE BAJO

Una oferta es artificialmente baja cuando, a criterio de la Entidad Estatal, el precio no parece suficiente para garantizar una correcta ejecución del contrato, de acuerdo a la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente durante el Estudio del Sector. Las ofertas artificialmente bajas llevan a:

(a) los sobrecostos en que pueden incurrir las Entidades Estatales pues deben invertir tiempo y dinero adicional para gestionar el bajo desempeño del contratista con ocasión del precio artificialmente bajo o para encontrar un nuevo proveedor que entregue los bienes o servicios requeridos;
y (b) distorsiones del mercado. Hay dos explicaciones iniciales para una oferta artificialmente baja: (i) el proponente desconoce los costos e ingresos verdaderos del contrato; (ii) el proponente utiliza su oferta como parte de una estrategia colusoria o pretende debilitar a otros proponentes durante el proceso de selección.
En la primera hipótesis, un proponente presenta una oferta artificialmente baja como resultado de un deficiente análisis financiero y económico, o por su inexperiencia en el negocio objeto del Proceso de Contratación. La información entregada por la Entidad Estatal durante el Proceso de Contratación puede influir en el análisis del proponente y eventualmente conducir a errores. Si la información entregada por la Entidad Estatal es insuficiente o de mala calidad, la probabilidad de un análisis deficiente del proponente aumenta.
En la segunda hipótesis el proponente pretende garantizar la adjudicación del contrato con pérdidas calculadas o subsidiadas con otras ramas de negocio, para forzar la salida o desincentivar la entrada de nuevos participantes del mercado. Cuando el proponente actúa de esta manera, usualmente solicita a la Entidad Estatal adiciones o modificaciones contractuales después de la adjudicación, de acuerdo con su poder de negociación.
La presentación de una oferta con precios artificialmente bajos puede ser parte de una estrategia para proteger una posición en el mercado o incursionar en un mercado nuevo, sacrificando ganancias para evitar la participación la competencia de otros actores de ese mercado. La eficiencia del Sistema de Compra Pública está sustentada en la selección de contratistas con capacidad de cumplir el contrato para el que fueron seleccionados y en la competencia entre los diferentes agentes para obtener el mejor precio y calidad de manera sostenible en el tiempo, sin sacrificar valor por un beneficio en el corto plazo.

Las ofertas artificialmente bajas no deben confundirse con ofertas competitivas. Los proponentes con ofertas competitivas que resultan de su estructura de costos o de economías de escala o economías de alcance que permiten generar un bien o un servicio a costos menores que el resto de proveedores en el mercado. La Entidad Estatal debe identificar la posible participación de este tipo de empresas en el Estudio del Sector asociado al Proceso de Contratación específico y solicitar aclaraciones a los proponentes.

12. ANALISIS DE RIESGOS

La Matriz 3 – Riesgos incluye los Riesgos que se pueden presentar durante la ejecución del Contrato. Esta Matriz describe cada uno de los Riesgos, la consecuencia de su ocurrencia, a quien se le asigna, cual es el tratamiento en caso de ocurrencia y quién es el responsable del tratamiento, entre otros aspectos.

13. FUENTES

- https://www.contratos.gov.co/consultas/inicioConsulta.do
- https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/producto-interno-bruto-pib
- https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/bol-IPC-dic2023.pdf
- https://www.datos.gov.co/Comercio-Industria-y-Turismo/Base-de-datos-NIT-y-Actividad-Econ-mica/cas9-r54x/about_data

Firma: Angie Katherine Gonzalez Restrepo
Ingeniera Civil
M.P. 70202 423914 TLM

ANGIE KATHERINE GONZÁLEZ RESTREPO
SECRETARIA DE PLANEACION Y OBRAS PUBLICAS.

Ordenadora del Gasto-funcionario	***Nombre***	***Dependencia***	***Vo. Bo.***
Aspectos técnicos Aprobado por:	*Angie Katherine González restrepo*	*Secretaria de planeación y obras publicas*	
Revisado por:	*María J. Arias*	*Abogada contratista*	*María J. Arias*
Aspectos jurídicos Aprobado por:	*Walter Alexander Urrego Agudelo*	*Secretario General y de Gobierno*	
Proyectado por:	*Jose L. Beltran.*	*Contratista Sec, General y de Gobierno*	

lez Restrepo
M.
4 TLM