ESTUDIOS DEL SECTOR

OBJETO

"MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LOS TRAMOS A CARGO DEL IDESAN: SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN T DEL AEROPUERTO (PR 63+800 RUTA 6602) Y EL AEROPUERTO DE PALONEGRO DE BUCARAMANGA, SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN PALENQUE (PR 71+310 RUTA 6602) Y LA INTERSECCIÓN T DEL AEROPUERTO (PR 63+800 RUTA 6602), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN T DEL AEROPUERTO (PR 63+800 RUTA 6602) Y EL MUNICIPIO DE LEBRIJA (PR 60+000 RUTA 6602), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE EL CERO (PR 11+150 RUTA 45A08) Y EL MUNICIPIO DE RIONEGRO (PR 18+000 RUTA 45A08), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN LA CEMENTO (PR 0+300 RUTA 45A08) Y EL CERO (PR 11+150 RUTA 45A08), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE LA CEMENTO (PR 0+000 DE LA RUTA 45A 08) Y LA , INTERSECCIÓN LA CEMENTO (PR 0+300 RUTA 45A08), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN DE PALENQUE COMPRENDIDA LA TOTALIDAD DE LA INTERSECCIÓN (PR 71+310 DE LA RUTA 6602 Ó PR 10+100 DE LA RUTA 45 A ST 08) HASTA CAFÉ MADRID (PR 19+300 DE LA RUTA 45 AST 08), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA INTERSECCIÓN PALENQUE (PR 71+301) HASTA EL PR73+690 RUTA 6602. ENTRE EL PR73+690, RUTA 6602 HASTA LA CARRERA 27 CON CALLE 65 EN BUCARAMANGA, (COLEGIO LA SALLE) SIN INCLUIR EL PUENTE, SECTOR COMPRENDIDO ENTRE EL CAI LA VIRGEN (BUCARAMANGA CRUCE CARRERA 15 CALLE 3) Y LA INTERSECCIÓN LA CEMENTO (PR0+300 RUTA 45A08), SECTOR COMPRENDIDO ENTRE CAFÉ MADRID (PR19+300 DE LA RUTA 45 AST 08) Y LA INTERSECCIÓN LA CEMENTO (PR0+300 RUTA 45A08), INCLUYENDO TODA LA INTERSECCIÓN"

MODALIDAD

SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA

INSTITUTO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE SANTANDER – IDESAN

FEBRERO DE 2022

1. . ANALISIS DEL MERCADO

Que de conformidad con el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones; Que el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 señala que son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo define la norma.

El artículo 2° de la constitución política de Colombia señala que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; en concordancia con el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia en cuanto establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales en el mismo sentido destaca que Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. El artículo 4 de la ley 489 de 1998 señala que son Finalidades de la función administrativa, busca la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política.

Se ha identificado la necesidad de realizar mantenimiento rutinario a las vías que se encuentran a cargo de IDESAN, con el fin de evitar el deterioro en las vías para mantener la visibilidad, seguridad y transitabilidad adecuada que permita mantener niveles óptimos de servicio. El proceso de deterioro de las vías está determinado por el índice de tráfico y otros factores como la pluviometría, el terreno y la capacidad estructural de la capa asfáltica. Bajo el supuesto que se realiza adecuadamente el mantenimiento rutinario y se parte de una vía en buen estado.

Se debe realizar oportunamente mantenimiento rutinario en modo carretero, a fin de evitar un deterioro acelerado de la vía que afecta su estructura. Por lo anterior y teniendo en cuenta que se requiere garantizar el mantenimiento rutinario de las vías a cargo del IDESAN, se adelanta el programa de Mantenimiento rutinario con el fin de contribuir, mantener y aplicar el significado ya mencionado, preservando el patrimonio de la Nación, durante periodos continuos, evitando el deterioro prematuro de las estructuras viales, ofreciendo una atención oportuna, con tiempos de respuesta casi inmediatos ante cualquier evento, buscando mantener los tiempos de desplazamiento para los cuales está diseñada la vía, de igual manera se busca contribuir a la generación y distribución de empleo de mano de obra NO calificada eliminando los posibles intermediarios garantizando así en forma directa y estable una remuneración justa al trabajador que lo realiza.

Así mismo, se busca vincular al desarrollo regional y nacional a la comunidad, mediante la participación activa y permanente, de tal forma que tomen conciencia de que las obras públicas han sido construidas para beneficio común y deben ser conservadas.

Al incentivar el sentido de pertenencia de las cuadrillas que atiende un sector determinado, de los cuales los integrantes de la cuadrilla son vecinos, se eleva su nivel de vida y por ende el de sus familias, al tener estabilidad económica, lo cual redunda en el mejoramiento de sus condiciones alimentarias, de vivienda, de seguridad social y de educación. Igualmente, se garantiza la realización permanente, adecuada y oportuna de todas y cada una de las labores propias del mismo. Se ha definido que la distancia máxima de ubicación del trabajador, debe estar máximo a 10 Km del PR inicial, del PR final o del eje de la vía del sector en el cual se va a participar. Esta distancia fue establecida en cuanto el objeto del contrato y las actividades allí contempladas requieren atención inmediata.

Para dar cumplimiento a las obligaciones del Convenio No. 1113 de 2016 en su cláusula 2.3 OBLIGACIONES DE IDESAN numeral 7 expresa

> "*adelantar bajo el régimen contemplado en la Ley 80 de 1993 y demás normas reglamentarias, la contratación de las obras y la interventoría de las mismas, de conformidad con los documentos y requisitos técnicos, jurídicos y financieros utilizados por el INVIAS en sus procesos de contratación incluyendo los modelos de pliego de condiciones utilizados para tal efecto, así mismo remitir al INVIAS para visto bueno, los pliegos de condiciones con todos sus anexos, antes de la respectiva publicación*".

Realizar el mantenimiento rutinario modo carretero en las vías a cargo de IDESAN, de acuerdo con las actividades descritas a continuación atendiendo y dando cumplimiento a la logística de los trabajos, logística de personal, logística de transporte.

El mantenimiento rutinario modo carretero es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo de la vía, que tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos de la infraestructura vial con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o mejoramiento.

Consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de las zonas descanso y de los dispositivos de señalización. Debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que se requiere garantizar el mantenimiento rutinario de las vías a cargo de IDESAN, se adelanta el Mantenimiento rutinario con el fin de contribuir, mantener y aplicar el significado ya mencionado, preservando el patrimonio de la Nación, durante periodos continuos, evitando el deterioro prematuro de las estructuras viales, ofreciendo una atención oportuna, con tiempos de respuesta casi inmediatos ante cualquier evento, buscando mantener los tiempos de desplazamiento para los cuales está diseñada la vía, de igual manera se busca contribuir a la generación y distribución de empleo de mano de obra NO calificada eliminando los posibles intermediarios garantizando así en forma directa y estable una remuneración justa al trabajador que lo realiza.

Al incentivar el sentido de pertenencia de las cuadrillas que atiende un sector determinado., de los cuales los integrantes de la cuadrilla son vecinos del sector, se eleva su nivel de vida y por ende el de sus familias, al tener estabilidad económica, lo cual redunda en el mejoramiento de sus condiciones alimentarías, de vivienda, de seguridad social y de educación. Se ha definido que la distancia máxima de ubicación del trabajador debe estar máximo a 10 Km del PR inicial, del PR final o del eje de la vía del sector en el cual se va a participar. Esta distancia fue establecida en cuanto el objeto del contrato y las actividades allí contempladas requieren atención inmediata, particularmente durante eventos de emergencia, lo cual sólo puede darse si los microempresarios están a un radio máximo de 10 Km.

Los tramos que se describen requieren de la realización del mantenimiento rutinario en las vías a cargo de IDESAN, con el fin de proporcionar a los usuarios de la vía, una red segura, preservando el patrimonio de la Nación. Las labores que se van a desarrollar para alcanzar los objetivos son todas de carácter manual, incluyendo la remoción de pequeños derrumbes que pudieran presentarse y deberán garantizar que se remueva de manera manual todo aquel material que no sea conveniente para el adecuado desempeño de los corredores viales.

La clasificación de las vías, de acuerdo con los estudios de rendimientos Km./hombre y el análisis de cada terreno, será descrito a continuación:

RENDIMIENTO POR TIPO DE TERRENO CALZADA SENCILLA		
TIPO DE TERRENO	**CARACTERÍSTICA**	**KM/HOMBRE**
I	Terreno Plano Vegetación escasa Promedio 5 alcantarillas por Km	5
II	Terreno ondulado Vegetación tipo medio Promedio entre 6 y 9 alcantarillas por Km	4
II	Terreno montañoso Vegetación abundante Promedio más de 10 alcantarillas por Km	3
IV	Terreno escarpado	2,5

TIPO DE TERRENO	DESCRIPCION	VALOR KM/MES 2022
TIPO I	Valor por Km	10.272.131
TIPO II	Valor por Km	12.840.163
TIPO III	Valor por Km	17.120.218
TIPO IV	Valor por Km	20.544.261

Para los sectores en doble calzada se tienen los siguientes rendimientos, y valores Km/AÑO:

RENDIMIENTO POR TIPO DE TERRENO CALZADA DOBLE SIN CORTACÉSPED		
TIPO DE TERRENO	**CARACTERÍSTICA**	**KM/HOMBRE**
I	Terreno Plano Vegetación escasa Promedio 5 alcantarillas por Km	3,33
II	Terreno ondulado Vegetación tipo medio Promedio entre 6 y 9 alcantarillas por Km	2,66
III	Terreno montañoso Vegetación abundante	2

	Promedio más de 10 alcantarillas por Km	
IV	Terreno escarpado	1,67

TIPO DE TERRENO	DESCRIPCIÓN	VALOR KM/MES 2022
TIPO I	Valor por Km	15,408,196
TIPO II	Valor por Km	19,260,245
TIPO III	Valor por Km	25,680,327
TIPO IV	Valor por Km	30,816,392

De lo anterior, IDESAN debe continuar ofreciendo una atención oportuna, en las vías con tiempos de respuesta casi inmediatos ante cualquier evento que se pueda presentar en las vías, por tanto, se requiere la contracción del mantenimiento rutinario modo carretero, mediante proceso de selección abreviada de menor cuantía, con el fin de proporcionar a los usuarios de la vía, una red segura, en buen estado y preservando el patrimonio de la Nación.

Es importante señalar que la modalidad (respecto de la cuantía) del presente proceso fue aprobada por el Comité Directivo # 31 del Convenio 1113-2016, en razón a que estas actividades (mantenimiento rutinario), se realicen mientras se realizan los trámites administrativos de cesión.

Por otro lado, el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, determina las modalidades de selección en la cual especifica que, la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa.

En el numeral 2 de la citada norma, precisó: “2. Selección abreviada. La Selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o destinación del bien, obra o servicio, puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual.”

Por lo anteriormente expuesto, se hace necesario abrir un proceso de selección abreviada de menor cuantía, con el fin de suscribir un Contrato que garantice el mantenimiento rutinario de algunas vías a cargo de IDESAN.

1.1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

a) Clasificación UNSPSC

CLASIFICACIÓN UNSPSC	SEGMENTOS	FAMILIA	CLASE	NOMBRE
721410	72	14	10	Servicios de Construcción de autopistas y carreteras
72103301	72	10	33	Servicios o reparaciones o mantenimiento de calles o parqueaderos

1.2. ALCANCE

El proponente adjudicatario deberá realizar las siguientes actividades, las cuales serán ejecutadas de acuerdo con el cronograma de actividades presentado por el contratista y revisado y aprobado por el supervisor:

Las Especificaciones Técnicas al respecto, que hacen parte del Anexo como documento adjunto al presente estudio, serán de obligatorio cumplimiento por el proponente seleccionado con ocasión de la ejecución del contrato.

Se define como todas las actividades que se encuentran en el alcance del contrato del Anexo Técnico y que integralmente pretenden mantener, recuperar y conservar el patrimonio vial mejorando la transitabilidad y operación del tránsito en la vía.

En todos los casos, el alcance y los sectores a intervenir se llevarán a cabo en coordinación con el Supervisor de IDESAN.

Las actividades a ejecutar son las siguientes:

El alcance hace referencia a la ejecución del mantenimiento rutinario en las vías a cargo del Instituto Financiero Para el Desarrollo de Santander, de acuerdo a las actividades descritas a continuación atendiendo y dando cumplimiento a la logística de los trabajos, logística de personal, logística de transporte, las actividades por ejecutar son las siguientes:

1. Parcheo y sello de fisuras en carreteras pavimentadas y bacheo en carreteras destapadas con mano de obra directa

2. Limpieza de bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales, obras de arte, puentes, barandas, calzada, señales, mojones, defensas metálicas, lechos de ríos y cursos de agua que afecten las estructuras de la vía a nivel de sedimentación, de erosión o que puedan provocar avalancha al interrumpirse el libre curso de las aguas, realizado con mano de obra directa
3. Reparación y reposición de láminas de señal, postes de señal, señales completas y mojones de referencia; instalación y reparación de defensas metálicas (en caso de reposición el INVIAS suministrará los elementos necesarios; la reparación se efectuará cuando la lámina esté en mal estado y se pueda llevar a un buen nivel de servicio). Esta actividad debe ser realizada con mano de obra directa
4. Despeje de derrumbes realizado con mano de obra directa
5. Atención de emergencias y vigilancia del tramo
6. Rocería y desmonte manual
7. Poda, corte y/o retiro de árboles realizado con mano de obra directa
8. Empradización manual con semillas y/o cespedones.
9. Jardinería realizado con mano de obra directa
10. Pintura de los mojones de referencia realizado con mano de obra directa
11. Las demás labores de igual o similar naturaleza que le sean indicadas por el Gerente de IDESAN y/o Administrador vial.

Todo lo anterior cumpliendo con la Gestión Ambiental, Normas y Especificaciones Técnicas del Instituto Nacional de Vías vigentes y las anexas.

CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

En desarrollo del contrato se seguirán las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, última actualización (2014), las especificaciones particulares que pudieran resultar para este proyecto y las Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras del Instituto Nacional de Vías vigentes, lo anterior siempre y cuando aplique en desarrollo del contrato. Manual de Señalización vial. Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia de 2015, adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015. (acogidas por IDESAN).

En desarrollo del contrato se seguirán las especificaciones particulares para el presente proyecto.

ACTIVIDAD DE MANTENIMIENTO	RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA	INDICADOR DE MANTENIMIENTO
Bacheo (carreteras pavimentadas) realizado con mano de obra directa: Reparación localizada en la estructura de la calzada, tapando los huecos por medio de reconstrucción de las capas inferiores con material granular compactado, sin incluir la capa de rodadura.	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el bacheo.	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material
Parcheo realizado con mano de obra directa: Arreglo localizado de la capa de rodadura mediante la colocación de mezcla asfáltica (concreto asfáltico, mezcla con asfalto líquido o mezcla con emulsión) incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría)de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el parcheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parcheo. Esta actividad se efectúa en casos de emergencias para mitigar el impacto de deterioros sobre la calzada cuya atención reduce el riesgo de accidentalidad, en tanto se realiza mantenimiento periódico.	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material.
Sello de fisuras abiertas (ancho mayor de 3 mm) realizado con mano de obra directa. Relleno de fisuras abiertas (grietas) con una mezcla de emulsión y arena	Colocará la mano de obra y la herramienta mínima exigida para sellar fisuras.	Disponibilidad para la actividad.
Sello de fisuras abiertas (ancho menor de 3 mm) realizado con mano de obra directa. Relleno de fisuras abiertas (grietas) con emulsión asfáltica.	Colocará la mano de obra y la herramienta mínima exigida para sellar fisuras	Disponibilidad para la actividad.
Bacheo (en carreteras destapadas) realizado con mano de obra directa: Relleno de los huecos de la banca, con materiales de igual o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría)de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el Bacheo. Esta actividad se efectúa en casos de emergencias para mitigar el impacto de deterioros sobre la calzada cuya atención reduce el riesgo de accidentalidad, en tanto se realiza mantenimiento periódico.	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material.
Bacheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa. Relleno de los huecos de la banca, con materiales de igual	Informará a la Administración Vial (Interventoría)de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material.

o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	bacheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parcheo.	
Parcheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa: Arreglo localizado de la capa de rodadura mediante la colocación de mezcla asfáltica (concreto asfáltico, mezcla con asfalto líquido o mezcla con emulsión) incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría)de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el parcheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parcheo.	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material.
Sello de fisuras abiertas (ancho mayor de 3 mm) realizado con mano de obra directa. Relleno de fisuras abiertas (grietas) con una mezcla de emulsión y arena	Colocará la mano de obra y la herramienta mínima exigida para sellar fisuras	Disponibilidad para la actividad.
Sello de fisuras abiertas (ancho menor de 3 mm) realizado con mano de obra directa. Relleno de fisuras abiertas (grietas) con emulsión asfáltica	Colocará la mano de obra y la herramienta mínima exigida para sellar fisuras	Disponibilidad para la actividad.
Limpieza de bermas pavimentadas realizado con mano de obra directa: eliminación de tierra, basura y otros obstáculos encontrados en las bermas que pueden restringir su utilización. Debe incluir el cargue y transporte eventual a un sitio adecuado (el cual no tenga restricción).	Limpiará las bermas y botará los desechos en un sitio adecuado que no tenga restricción.	Las bermas permanecerán siempre limpias. En casos extremos se permite como máximo 10% del área de las bermas cubiertas por obstáculos
Bacheo (en la berma afirmada) realizado con mano de obra directa. Relleno de los huecos de la berma, con material de igual o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría)de la existencia de huecos. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Tapará todos los huecos de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el bacheo.	No se permitirá que haya huecos, siempre y cuando se le suministre el material.
Limpieza de bermas realizado con mano de obra directa. Eliminación de tierra, basura y otros obstáculos encontrados en las bermas	Limpiará las bermas y botará los desechos en un sitio adecuado que no tenga restricción.	Las bermas permanecerán siempre limpias. En casos extremos se permite como
que puedan restringir su utilización. Debe incluirse el cargue y transporte eventual a un sitio adecuado (el cual no tenga restricción).	máximo 10% del área de las bermas cubiertas por obstáculos.	
Limpieza manual de las cunetas revestidas y en Tierra	Mantendrá limpias las cunetas.	Las cunetas permanecerán limpias. No se permite obstrucción.
Limpieza manual de las zanjas de coronación revestidas y en tierra	Mantendrá limpias las zanjas de coronación	Las zanjas de coronación permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.
Limpieza manual de encoles y/o descoles revestidos y en tierra	Limpiará encoles y descoles	Los encoles y descoles permanecerán siempre limpios. No se permite obstrucción
Limpieza manual de obras de más de 0.60 m2 de sección (de □ 24", □ 36" y box coulverts)	Mantendrá las obras limpias	Las obras permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.
Limpieza manual de pequeñas obras hidráulicas (zanjas colectoras, canales, cámaras)	Mantendrá las obras limpias	Las obras permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.
Mantenimiento rutinario de puentes realizado con mano de obra directa, incluye obras de limpieza (trabajos que puedan realizarse manualmente y que no impliquen equipo especializado)	Las obras deben estar siempre libres de obstrucciones que impidan el flujo del agua y su correcto funcionamiento. Las estructuras deben estar siempre libres de vegetación y basura para que todos sus elementos funcionen para lo que fueron diseñados (drenes, juntas, apoyos, aletas, muros, etc.).	Los puentes permanecerán siempre limpios.
Limpieza manual del lecho del río (si las condiciones del caudal del río lo permiten) limpieza (trabajos que puedan realizarse manualmente y que no impliquen equipo especializado)	Colocará la mano de obra cuando sea posible hacerlo manualmente	Disponibilidad para la actividad
Limpieza manual de cursos de agua. Limpieza (trabajos que puedan realizarse manualmente y que no impliquen equipo especializado).	Limpiará cursos de agua	Los cursos de agua permanecerán siempre limpios. No se permite obstrucción.
Limpieza manual y pintura de barandas	Limpiará y pintará barandas	Las barandas permanecerán siempre pintadas y limpios
Despeje de derrumbes menores (no incluye maquinaria, incluye señalización temporal)	Removerá los derrumbes pequeños en forma inmediata. Tendrá disponibilidad permanente, informará a la Administración Vial (Interventoría)de la ocurrencia de derrumbes y colaborará en su evacuación	No se permite obstrucción de la carretera. Disponibilidad permanente.
Limpieza de la calzada. (Incluye maquinaria)	Remover piedras, árboles o cualquier obstáculo en forma inmediata	La calzada permanecerá siempre limpia.
Rocería y desmonte manual	Controlar vegetación en zonas laterales y el separador para mejorar la visibilidad. (Incluye el retiro de los residuos vegetales hacia los sitios que no tengan restricción).	Debe permanecer por debajo de 30 cms.

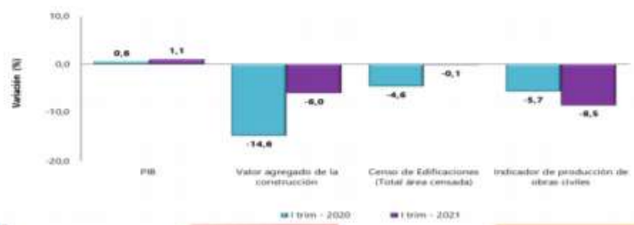
Poda, corte y/o retiro de árboles	Colocará la mano de obra cuando sea necesario podar, cortar o retirar árboles.	Disponibilidad para la actividad
Empradización con semillas	Colocar la mano de obra cuando requiera hacer empradización con semillas	Disponibilidad para la actividad
Empradización con cespedones	Colocará la mano de obra cuando sea necesario hacer empradización con cespedones	Disponibilidad para la actividad
Jardinería (De acuerdo con las instrucciones del Administrador Vial o del Interventor o del Ingeniero de la Territorial)	En donde sea posible sembrar y mantener cultivos de plantas ornamentales de acuerdo con instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial	Jardines bien cultivados
Reposición de la lámina de las señales (Incluye suministro).	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer una lámina de señal, (de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial)	Disponibilidad para la actividad
Reposición del poste de la señal (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer un poste de señal de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial).	Disponibilidad para la actividad
Reposición de la señal completa (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer una señal completa, de acuerdo con las	Disponibilidad para la actividad.
instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial		
Reposición de las señales de referencia (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer una señal de referencia, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Pintura. Renovación de las indicaciones en el mojón (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario pintar un mojón, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Limpieza manual de señales	Limpiará señales	Las señales permanecerán siempre limpias.
Instalación de defensas metálicas de correa simple (Incluye suministro).	Colocará la mano de obra cuando sea necesario colocar defensas metálicas, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la territorial.	Disponibilidad para la actividad.
Instalación de defensas metálicas de correa doble (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario colocar defensas metálicas, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Reposición de las partes dañadas de una defensa metálica (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer defensas metálicas, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Limpieza manual de defensas metálicas	Limpiará las defensas metálicas	Las defensas metálicas permanecerán siempre limpias
Vigilancia	Apoyará la gestión para el control de: a. Botaderos de basuras y desechos en la zona de carretera b. Invasiones c. Ejecución de obras no autorizadas tales como: acueducto, redes de servicio, etc. Informando oportunamente a la Administración Vial (Interventoría)o al Ingeniero de la Territorial	Colaborar con la vigilancia informando oportunamente al Administrador de Mantenimiento Vial o al Ingeniero Territorial
Ejecutar obras menores preventivas y de mantenimiento rutinario, coordinadas por el administrador vial, previa aprobación de la Dirección Territorial, quien suministrará los recursos necesarios y disponibles	Colocará la mano de obra cuando sea necesario realizar obras menores preventivas y de mantenimiento rutinario, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría)o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Emergencias. Tareas necesarias para intervenciones que aseguren un restablecimiento rápido del tránsito (Incluye maquinaria y señalización temporal).	Colaborará en todas las acciones requeridas e informará de inmediato a la Administración Vial (Interventoría)o al Ingeniero de la Territorial. Colocará la mano de obra cuando sea necesario	Disponibilidad para la actividad.
OTROS REQUERIMIENTOS	**Responsabilidad del contratista**	**Indicador de mantenimiento**
PERSONAL	El personal presentado en la propuesta deberá ser el que ejecute directamente el contrato durante el plazo estipulado en el mismo	Su incumplimiento acarrea un descuento del 10% del valor del acta del mes respectivo

HERRAMIENTAS	El contratista deberá contar en forma permanente con un celular o radio teléfono para comunicarse con la Administración Vial (Interventoría)y/o con la Dirección Territorial y deberán disponer de la herramienta mínima en condiciones óptimas de funcionamiento, exigidas en el presente documento	Su incumplimiento acarrea un descuento del 5% del valor del acta del mes respectivo.

Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)

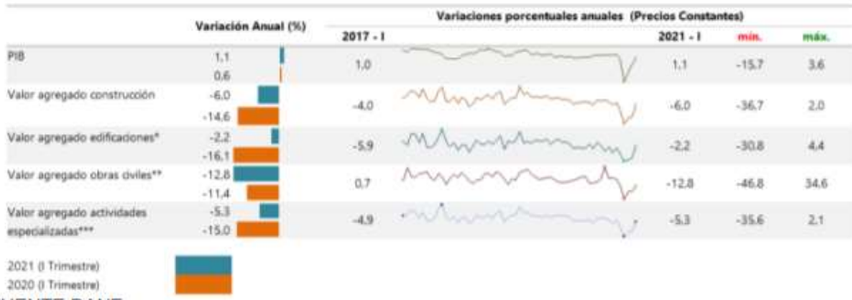
Enero – mayo 2021 con corte a junio 08 de 2021^{pr}

Gráfico 1. Variación anual de los indicadores de coyuntura del sector de la construcción I Trimestre (2020 – 2021^{pr})



FUENTE DANE

VARIACIÓN ANUAL DEL PIB TOTAL, VALOR AGREGADO CONSTRUCCIÓN Y SUBSECTORES (A PRECIOS CONSTANTES) 2017 – 2021 PR (I TRIMESTRE)



FUENTE DANE

En el primer trimestre de 2021 (enero – marzo), el PIB a precios constantes aumentó 1,1% con relación al mismo trimestre de 2020. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un decrecimiento de -6,0% del valor agregado del sector construcción. Este resultado se explica principalmente por la variación anual negativa presentada en el valor agregado de las edificaciones (-2,2%), el valor agregado de las actividades especializadas (-5,3%) y el valor agregado de las obras civiles (-12,8%).

VARIACIÓN MENSUAL Y CONTRIBUCIÓN DEL ICOCIV SEGÚN TIPOS DE CONSTRUCCIÓN TOTAL NACIONAL ABRIL 2021pr



FUENTE DANE

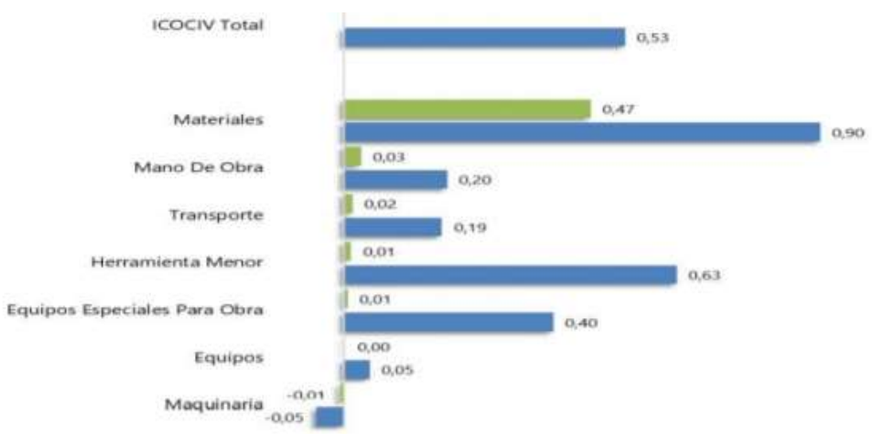
INDICADORES DE COYUNTURA DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN ENERO – MAYO 2021 CON CORTE A JUNIO 08 DE 2021PR

	Período				
	Actual	Doce meses	Anterior[1]	Variación Bienal (2021-2019)[3]	Período de referencia
MACROECONÓMICOS					
PIB total[β] (variación anual %)	1,1	-6,7	-3,6	NA	I trim. 2020
Valor agregado de la rama construcción[β] (variación anual %)	-6,0	-24,3	-25,2	NA	I trim. 2020
Valor agregado de obras civiles[β] (variación anual %)	-12,8	-29,2	-27,5	NA	I trim. 2020
Valor agregado de edificaciones[β] (variación anual %)	-2,2	-21,7	-23,9	NA	I trim. 2020
Valor agregado de actividades especializadas[β] (variación anual %)	-5,3	-23,4	-24,8	NA	I trim. 2020
Tasa de ocupación total nacional (participación %)	50,8	49,9	51,7	NA	Abril de 2021
OFERTA					
Producción de cemento gris (variación anual %)	471,0	9,2	41,2	17,0	Abril de 2021
Área causada[A] (variación anual %)	15,8	-22,3	-21,8	NA	I trim. 2021
Área licenciada de edificaciones[¶] (variación anual %)	73,8	-24,3	5,6	NA	Marzo de 2021
Área iniciada de edificaciones[µ] (variación anual %)	36,3	-16,0	-6,4	NA	I trim. 2021
Área culminada de edificaciones[µ] (variación anual %)	4,7	-20,2	-3,2	NA	I trim. 2021
DEMANDA					
Despachos de cemento gris (variación anual %)	333,5	8,1	60,7	6,0	Abril de 2021
Concreto Premezclado[Σ] (variación anual %)	40,5	-24,2	-12,9	NA	Marzo de 2021
Valor total de los créditos desembolsados para vivienda[™] (variación anual %)	24,7	-13,3	4,0	NA	I trim. 2021
Valor desembolsado de créditos de vivienda[™] (variación anual %)	22,6	-12,8	6,3	NA	I trim. 2021
Valor desembolsado de leasing habitacional[™] (variación anual %)	29,7	-14,6	-1,3	NA	I trim. 2021
Número de créditos desembolsados para vivienda (variación anual %)	11,8	-16,7	2,8	NA	I trim. 2021
Saldo de capital total[™] (variación anual %)	6,1	6,2	5,2	NA	I trim. 2021
Saldo de créditos de vivienda[™] (variación anual %)	5,1	5,6	6,0	NA	I trim. 2021
Saldo de capital de leasing habitacional[™] (variación anual %)	9,5	8,4	2,5	NA	I trim. 2021
Número de créditos de la cartera hipotecaria de vivienda[¤] (variación anual %)	2,2	2,6	2,1	NA	I trim. 2021
PRECIOS Y COSTOS	Actual	Anual	Anterior[1]		
Índice de precios de vivienda nueva (variación anual %)	3,19	NA	2,95	NA	I trim. 2021
Índice de costos de la construcción de vivienda (variación mensual %)	0,69	5,30	1,22	NA	Abril de 2021
Índice de costos de la construcción pesada (variación mensual %)	-0,02	4,45	0,60	NA	Abril de 2021
Índice de costos de la construcción de Obras Civiles (variación mensual %)	0,53	NA	0,44	NA	Abril de 2021
IPP total (variación mensual %)	3,21	18,77	1,28	NA	Mayo de 2021
IPP materiales de construcción[2] (variación mensual %)	1,28	6,82	1,59	NA	Mayo de 2021
INDICADORES	Actual	Doce meses	Anterior[1]		
Indicador de producción de obras civiles (variación anual%)	-8,5	-26,0	-24,8		I trim. 2020

FUENTE DANE

En abril de 2021, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 0,53%, frente a marzo de 2021. Según tipos de construcción, los grupos de Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,40%) y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (0,62%) presentaron la mayor contribución a la variación total del ICOCIV (0,53%) al sumar conjuntamente 0,34 puntos porcentuales.

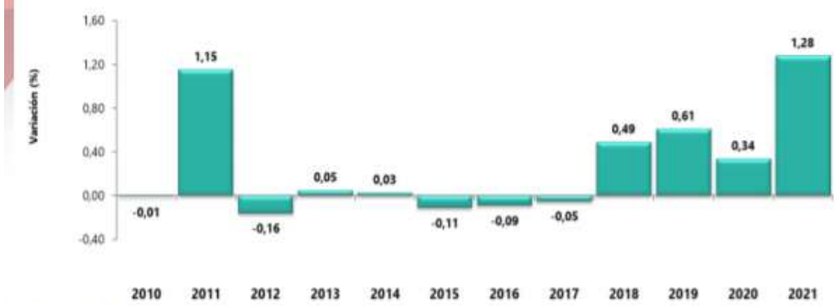
VARIACIÓN MENSUAL Y CONTRIBUCIÓN DEL ICOCIV, POR GRUPOS DE COSTOS TOTAL NACIONAL ABRIL 2021pr



Por grupos de costos, el grupo de Materiales presentó una variación mensual de 0,90%, siendo el grupo de mayor contribución a la variación total del ICOCIV (0,53%) al aportar 0,47 puntos porcentuales. Por su parte, el grupo de Maquinaria fue el único grupo que presentó una variación mensual negativa (-0,05%) restando 0,01 puntos porcentuales a l variación total del ICOCIV (0,53%).

En mayo de 2021, el Índice de Precios del Productor (IPP) para materiales de construcción presentó un crecimiento de 1,28%, respecto a abril 2021. Según la clasificación CUODE, el IPP para consumo intermedio presentó una variación de 2,53% con relación al mes de abril de 2021.

VARIACIÓN MENSUAL DEL IPP DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN* TOTAL NACIONAL 2010 – 2021 pr (MAYO)



FUENTE DANE

FUENTE DANE

En el primer trimestre de 2021 (enero – marzo), el indicador de producción de obras civiles registró un decrecimiento de 8,5%, con relación al primer trimestre del año anterior. La disminución obedece a la variación negativa de dos de los cinco grupos de obra, Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (-19,1%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (-25,6%), los cuales restaron conjuntamente a la variación anual del IPOC (-8,5%) 13,6 puntos porcentuales.

VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN ANUAL DEL IPOC SEGÚN TIPOS DE CONSTRUCCIÓN 2020 - 2021 (I TRIMESTRE) pr

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	-8,5 -5,7	
Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-19,1 -3,8	-11,9 -2,3
Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-25,6 14,9	-1,7 0,8
Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	3,9 -11,0	0,6 -1,9
Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	43,3 -34,0	2,2 -2,5
Construcciones en minas y plantas industriales	24,6 3,1	2,3 0,3

I-2021
I-2020

FUENTE DANE

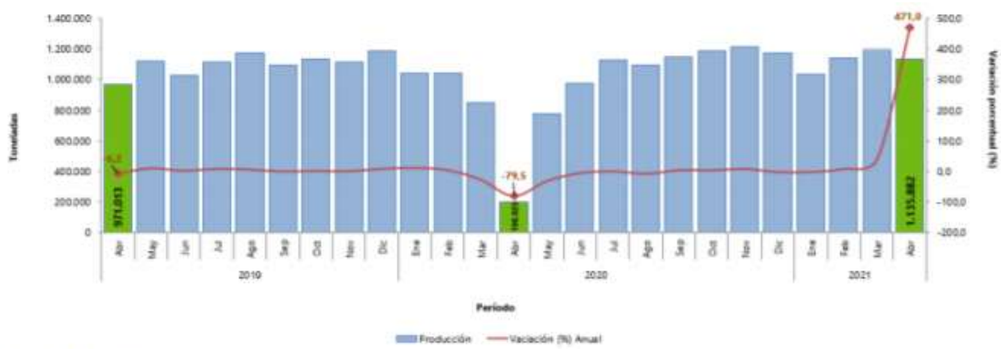
VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN ANUAL DE LA PRODUCCIÓN DE OBRAS CIVILES A PRECIOS CORRIENTES SEGÚN TIPO DE PRODUCTO (17 DE SUBCLASES) 2021 - 2020 (I TRIMESTRE)

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	-8,5 -5,7	
Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	-22,9 -0,9	-13,1 -0,5
Construcciones en minas	-58,7 11,4	-3,2 0,5
Cables locales y obras conexas	-44,2 -1,3	-1,7 0,0
Tuberías de larga distancia	-21,9 -16,2	-1,2 -1,0
Construcciones deportivas al aire libre	-55,1 24,6	-1,2 0,4
Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	-20,7 25,9	-1,1 1,0
Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-69,3 11,4	-0,7 0,1
Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	-16,3 -25,4	-0,6 -1,2
Pistas de aterrizaje	-64,1 -79,5	-0,1 -0,7
Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	4,3 -53,4	0,0 -0,4
Represas	26,1 0,0	0,0 0,1
Ferrocarriles	193,7 5,6	0,4 0,0
Puentes y carreteras elevadas	20,9 -28,5	0,4 -0,8
Túneles	13,8 -11,9	0,4 -0,4
Otras obras de ingeniería civil	118,8 -51,5	3,4 -2,9
Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	131,9 14,6	4,2 0,4
Centrales eléctricas	149,4 -7,3	5,5 -0,3

I-2021
I-2020

FUENTE DANE

En abril de 2021, la producción total de cemento gris en el país alcanzó 1.135.882 toneladas, con un crecimiento del 471,0% respecto a abril de 2020. A su vez, los despachos nacionales de cemento aumentaron 333,5% en comparación con el mismo mes del año inmediatamente anterior. No obstante, al comparar abril de 2021 con el mismo periodo de 2019, teniendo en cuenta el evento atípico del mes de abril de 2020 ocasionado por la pandemia de COVID-19, se tiene que la producción total de cemento gris aumentó un 17,0%, mientras los despachos nacionales de cemento aumentaron 6,0%.



FUENTE DANE

En el trimestre móvil febrero – abril 2021, el número de ocupados en el total nacional fue 20.695 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica participó con el 7,2% de los ocupados. En el trimestre febrero – abril 2021, la población ocupada en el total nacional aumentó 5,1%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción aumentaron en 18,7%. Para el trimestre móvil febrero – abril 2021, 1.493 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 86,9% estaban ubicados en las cabeceras (1.297 miles de personas) y el 13,1% (196 miles de personas) en centros poblados y rural disperso.

VARIACIÓN Y PARTICIPACIÓN ANUAL DE LA POBLACIÓN OCUPADA Y EN LA RAMA DE ACTIVIDAD CONSTRUCCIÓN 2018 – 2021 pr (FEB – ABR)



FUENTE DANE

DOCUMENTOS, PERMISOS Y LICENCIAS

GESTION PREDIAL

El proyecto de mantenimiento rutinario no se requiere la adquisición de predios toda vez que las labores se realizan sobre las vías a cargo del IDESAN.

LICENCIA DE CONSTRUCCIÓN

De acuerdo a las actividades a ejecutar no requiere licencia de construcción.

IDENTIFICACION Y ANALISIS DE ASPECTOS TECNICOS SEGÚN EL AREA DE INFLUENCIA DEL PROYECTO.

De conformidad con el artículo 7 de la ley 1682 de noviembre 22 de 2013, y con el fin de establecer el mejor costo – beneficio para el proyecto en función de los aspectos, programas, planes y proyectos que lo impacten, se consultaron los sistemas de información vigentes al momento de la estructuración del proyecto, tales como el Sistema Integral de Información de Carreteras (SINC), el Sistema de Infraestructura Colombiana de datos Especiales, y se identificaron y analizaron integralmente durante la etapa de estructuración, la existencia en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, los aspectos que a continuación se mencionan:

REDES Y SERVICIOS PUBLICOS

El proyecto de mantenimiento rutinario no va a afectar red de servicios públicos distintos.

PATRIMONIO URBANO, ARQUITECTONICO, CULTURAL Y ARQUEOLOGICO.

El proyecto de mantenimiento rutinario:

- No afecta servidumbres y caminos reales.
- No se encuentra ubicado en Zonas de Alto Riesgo no Mitigable.
- No afecta bienes y/o elementos de patrimonio arquitectónico, cultural y arqueológico en el corredor vial del proyecto.

ESTUDIOS DE INGENIERIA.

El proyecto de mantenimiento rutinario cuenta con: Presupuesto, Análisis detallado del A.I.U, análisis de precios unitarios, y especificaciones técnicas.

IMPACTO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL

De conformidad con lo establecido en el Artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 se determina que el proyecto es viable y el mismo tendrá impactos positivos que se describen a continuación:

SOCIAL

El impacto social que va a tener el proyecto se considera favorable o positivo, teniendo en cuenta que, si bien durante la ejecución del contrato se causará incomodidad, con posterioridad se obtendrán se obtendrá unas vías en buen estado.

El mantenimiento rutinario modo carretero es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo de la vía, que tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos de la infraestructura vial con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o mejoramiento.

Consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de

las zonas descanso y de los dispositivos de señalización. Debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que se requiere garantizar el mantenimiento rutinario de las vías a cargo de IDESAN, se adelanta el Mantenimiento rutinario con el fin de contribuir, mantener y aplicar el significado ya mencionado, preservando el patrimonio de la Nación, durante periodos continuos, evitando el deterioro prematuro de las estructuras viales, ofreciendo una atención oportuna, con tiempos de respuesta casi inmediatos ante cualquier evento, buscando mantener los tiempos de desplazamiento para los cuales está diseñada la vía

unos espacios públicos aptos para la recreación y el deporte. Este tipo de obras generan mayor calidad de vida creando como resultado el compromiso ciudadano y la credibilidad en las autoridades de planeación.

ECONÓMICO

El desarrollo de este tipo de actividades contribuye con el mejoramiento del nivel de vida de todas las personas que transitan, mejorando el sector económico de los transportadores y mejorando el valor de los predios cercanos a las vías.

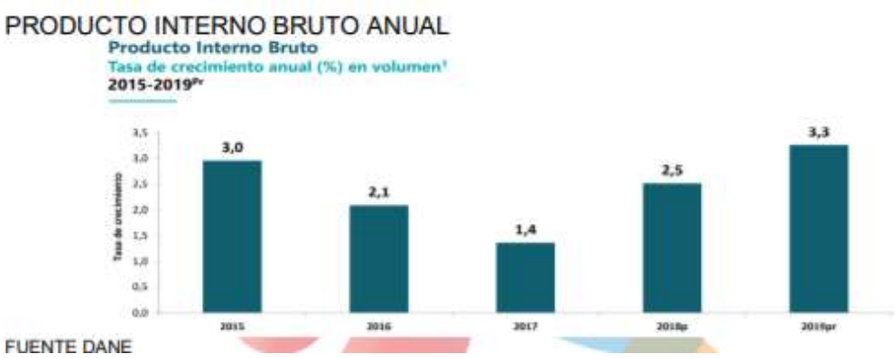
AMBIENTAL

Se estima que los impactos ambientales del proyecto serán eventuales y menores, limitados básicamente: al manejo de escombros, el ruido que generarían los equipos en la ejecución, el polvo que se levantaría a consecuencia de los trabajos.

El Contratista deberá tener en cuenta, entre otras, las siguientes medidas:

- Manejo de residuos sólidos, donde se tenga en cuenta el proceso de reciclaje.
- Retiro de escombros de acuerdo con la Resolución 541 de 1994 del Ministerio de Medio Ambiente y demás normas de orden Municipal y Nacional vigentes.
- Responder por cualquier contravención, acción o sanción que origine daño ambiental y los costos asociadas a las mismas.
- Minimizar la generación de ruidos por la utilización de equipos en la ejecución y que causen molestias a la comunidad, en todo caso, procurando que aquellos que produzcan mayores niveles de ruido sean utilizados en horarios de menor impacto.

PRODUCTO INTERNO BRUTO ANUAL



FUENTE DANE

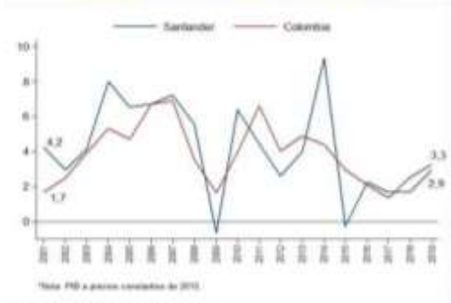
PRODUCTO INTERNO BRUTO TASA DE CRECIMIENTO ANUAL EN VOLUMEN (%), PARTICIPACIÓN Y CONTRIBUCIÓN A LA VARIACIÓN ANUAL 2019PR

Actividad Económica	Participación (%)	Variación (%)	Contribución
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	6,7	1,9	0,1
Explotación de minas y canteras	5,6	2,0	0,1
Industrias manufactureras	11,0	1,6	0,2
Suministro de electricidad, gas y agua	3,5	2,8	0,1
Construcción	6,3	-2,0	-0,1
Comercio, transporte, alojamiento y servicios de comida	17,7	4,8	0,8
Información y comunicaciones	2,8	1,7	0,0
Actividades financieras y de seguros	4,4	5,7	0,2
Actividades inmobiliarias	8,5	3,0	0,3
Actividades profesionales, científicas y técnicas	6,8	3,7	0,3
Administración pública y defensa, educación y salud	15,1	4,9	0,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	2,3	3,4	0,1
VA	**90,6**	**3,1**	**2,8**
Impuestos	9,4	4,6	0,4
PIB	**100,0**	**3,3**	**3,3**

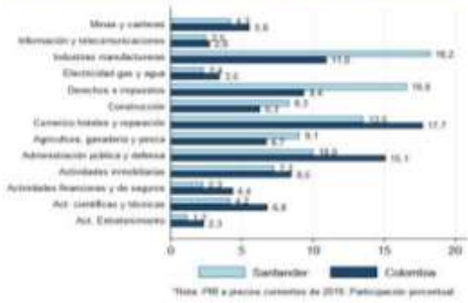
FUENTE DANE

COMPOSICION Y VARIACION PIB SANTANDER

*Variación anual (%) PIB**



Composición sectorial del PIB 2019



FUENTE MINCOMERCIO

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR DEPARTAMENTO TASA CRECIMIENTO ANUAL %

Departamentos	2019pr	
	Variación (%)	Contribución
Bogotá D. C.	3,5	0,9
Antioquia	3,5	0,5
Valle	3,5	0,3
Santander	2,9	0,2
Meta	4,8	0,2
Cundinamarca	2,8	0,2
Atlántico	3,4	0,2
Bolívar	4,0	0,1
Cesar	3,7	0,1
Córdoba	4,6	0,1
Boyacá	2,3	0,1
Cauca	3,3	0,1
Tolima	2,7	0,1
Risaralda	3,4	0,1
Nariño	3,4	0,1
Caldas	2,9	0,0
Huila	2,4	0,0

Departamentos	2019pr	
	Variación (%)	Contribución
Arauca	6,7	0,0
Magdalena	2,6	0,0
Sucre	3,5	0,0
Casanare	1,6	0,0
Norte Santander	1,4	0,0
Quindío	2,7	0,0
Chocó	4,1	0,0
Caquetá	2,2	0,0
San Andrés y Providencia	3,6	0,0
Guaviare	3,2	0,0
Vichada	3,8	0,0
Amazonas	2,7	0,0
Guainía	3,5	0,0
Vaupés	3,5	0,0
La Guajira	-0,8	0,0
Putumayo	-3,2	0,0
COLOMBIA	**3,3**	**3,3**

FUENTE DANE

PARTICIPACION SANTANDER EN EL PIB



FUENTE CAMARA DIRECTA

PIB DE SANTANDER



FUENTE CAMARA DIRECTA



UENTE CAMARA DIRECTA

PRODUCTO INTERNO BRUTO POR DEPARTAMENTOS

	DEPARTAMENTOS	2015	2016	2017	2018	2019
1	BOGOTÁ	198.996	206.478	210.683	214.749	221.112
2	ANTIOQUIA	111.129	115.446	119.046	121.242	125.472
3	VALLE	75.901	78.074	80.022	81.429	83.915
4	**SANTANDER**	**52.135**	**51.999**	**53.175**	**53.970**	**55.155**
5	CUNDINAMARCA	46.230	48.055	49.601	50.488	51.645
6	ATLÁNTICO	33.772	35.716	36.347	36.667	37.650
7	BOLÍVAR	27.793	28.105	29.285	30.223	30.794
8	META	29.878	30.712	28.904	29.072	29.897
9	BOYACÁ	20.986	22.165	22.341	22.525	23.127
10	TOLIMA	17.182	17.381	17.708	17.918	18.256
	TOTAL PIB NACIONAL	781.589	804.692	821.489	832.590	853.981

UENTE PROPIA

PRODUCCIÓN BRUTA POR SUBSECTOR

SUBSECTORES	2019 pr		
	Producción Bruta	Consumo Intermedio	Valor Agregado
Productos de la refinación del petróleo	18.157.970.254	11.277.539.055	6.880.431.199
Carne y pescado	1.565.070.162	1.039.009.706	526.060.456
Alimentos para animales	946.505.879	832.937.617	113.568.262
Bebidas	648.867.369	117.949.632	530.917.737
Aceites y grasas	397.274.194	321.556.560	75.717.634
Otros productos químicos	367.589.085	329.091.866	38.497.219
Café	282.598.829	256.175.825	26.423.004
Otras industrias manufactureras	253.275.160	161.708.292	91.566.868
Productos minerales no metálicos	239.963.789	134.603.718	105.360.071
Molinería	235.835.626	193.825.578	42.010.048
Lácteos	176.052.737	90.181.740	85.870.997
Productos metálicos para uso estructural	132.922.618	74.885.272	58.037.346
Plástico	127.342.507	81.343.729	45.998.778
Otros productos alimenticios	95.903.086	58.069.619	37.833.467
Prendas de vestir	73.975.401	33.896.980	40.078.421
Maquinaria de uso especial	64.355.926	37.066.915	27.289.011

Según la división administrativa por provincias de Santander sin tener en cuenta a Mares, las de mayor contribución fueron Soto y Vélez con el 81% y 7,3%, respectivamente.

Siguieron en su orden Guanentá con 6,2%, Comunera con 3,5% y García Rovira con 2%. Uno de los mayores retos que tienen las nuevas compañías consiste en pasar el umbral de los tres primeros años de vida. De las empresas creadas en el 2015 la provincia que tuvo la proporción más alta de empresas activas al finalizar el 2018 fue García Rovira, con una tasa de supervivencia de 70,7%. Aunque el 99% de los emprendimientos se clasificaron en el tamaño de las micro, no se puede desconocer que estas también tienen la capacidad de generar un volumen importante de empleo en las diferentes regiones de Santander.

Por otra parte, las inversiones de mayor tamaño no sólo se ubicaron en la provincia de Soto con su capital Bucaramanga, sino también en la región de Guanentá con 3.600 millones de pesos, García Rovira con 1.400 millones y Comunera con 500 millones. Asimismo, estos capitales se localizaron en buena parte en el sector servicios en la provincia de Soto, comercio en Guanentá, transporte en la Comunera y comercio en García Rovira.

CLASIFICACION POR SECTORES PARTICIPACIÓN DE CADA SECTOR EN EL TOTAL DEL PIB DE SANTANDER



FUENTE COMPITE 360

El producto interno bruto es uno de los indicadores más adecuados para entender la capacidad empresarial y de producción de cualquier región. Los recientes resultados entregados por el DANE para las diferentes regiones en Colombia en el 2019 continúan situando a Santander como la cuarta economía más importante del país con una participación de 6,9%. En términos constantes, el departamento triplicó su volumen de PIB desde comienzos de la apertura económica en 1990 y lo duplicó con respeto al valor que registraba al iniciar el presente siglo, lo que demuestra una evolución en su base productiva con un mayor número de empresas, aumento en el tamaño de las mismas y mejores niveles de emprendimiento por parte de su población.

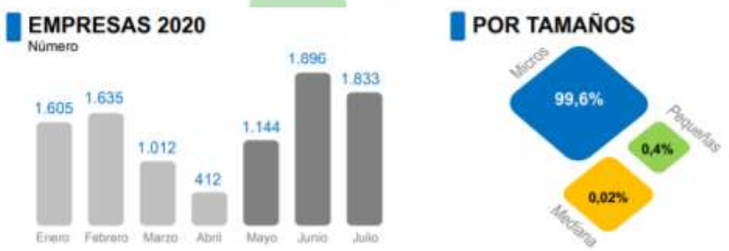
Los resultados para el 2019 muestran un crecimiento en la economía santandereana de 2,9%, en un escenario caracterizado por una leve recuperación de la actividad petrolera, una demanda externa más prudente debido a la guerra comercial entre Estados Unidos y China, y el aumento en el consumo y la inversión privada en el país. Todos los sectores registraron incrementos durante el último año con excepción de la minería. Se advierte también que cada uno de ellos tiene un buen nivel de participación en el PIB nacional de su actividad, lo que demuestra el buen grado de diversificación de su aparato productivo.

Se puede afirmar que el 2019 fue un año positivo para el departamento, ratificando la tendencia creciente que trae el PIB en los últimos tres años.

PRINCIPALES RESULTADOS SANTANDER 2020

El nuevo escenario económico en Colombia ha cambiado drásticamente por las medidas del gobierno nacional de aislamiento preventivo obligatorio a raíz de la pandemia de la COVID19. La actividad empresarial ha sido afectada, pero en medio de las dificultades el emprendimiento está marcando una dinámica importante, determinado por la continua necesidad de la población de buscar alternativas en una región que ofrece condiciones para ello. De esta manera, en lo corrido del año se han creado 9.537 empresas en el Registro Mercantil de la Cámara de Comercio de Bucaramanga. Sin embargo, se aprecia que el emprendimiento tuvo en los meses de mayo, junio y julio un comportamiento notable. En esta última etapa se matricularon 4.873 compañías frente a 3.965 del mismo periodo de 2019, para un crecimiento de 23%. En el acumulado de este año las microempresas continuaron dominando con el 99,6% de los nuevos negocios. Por actividades económicas, el comercio concentró el mayor número de empresas, seguido por los servicios, industria, transporte y construcción, principalmente. En términos de volumen de inversión las compañías aportaron a la economía local una cifra aproximada a los 98 mil millones de pesos en activos. Los datos demuestran que existe un alto nivel de resiliencia en la población santandereana que contribuye con la generación de nuevos ingresos a pesar de un ambiente complejo para los negocios.

EMPRESAS Y TAMAÑOS 2020 SANTANDER



FUENTE CAMARA DIRECTA

PRINCIPALES INVERSIONES POR ACTIVIDADES EN EL 2020

Obras de ingeniería civil	11.062
Carga por carretera	8.417
Inmobiliarias	6.548
Expendio de comidas preparadas	3.982
Arquitectura e ingeniería	3.903
Comercio de alimentos	3.372
Cría de ganado bovino	2.515
Otros productos minerales	2.500
Ferretería	2.327
Carretera	1.586

Cifras en millones de pesos corrientes.

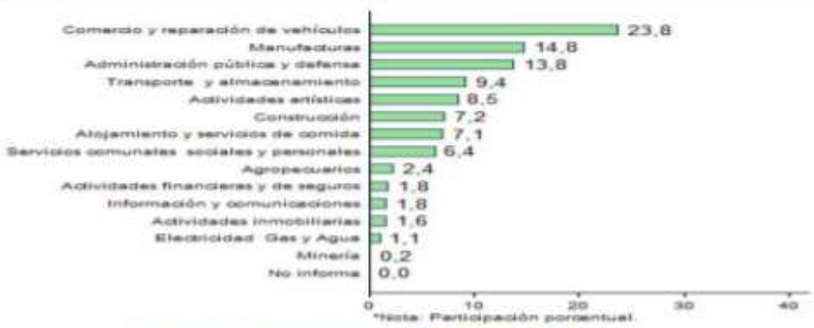
FUENTE CAMARA DIRECTA

PRINCIPALES SECTORES SANTANDER



FUENTE CAMARA DIRECTA

PARTICIPACIÓN OCUPADOS SEGÚN RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA EN SANTANDER



FUENTE MINCOMERCIO

COMPORTAMIENTO DE LA TASA DE DESEMPLEO DE SANTANDER



Durante el trimestre móvil agosto-octubre de 2020, la tasa de desempleo de Bucaramanga se ubicó por encima de la registrada en las 23 principales ciudades. Durante el trimestre móvil agosto-octubre de 2020, las actividades de comercio y reparación de vehículos representaron el 23,8 % del total de ocupados de Bucaramanga.

Según la Gran Encuesta integrada de Hogares (GEIH) publicada por el DANE el 30 de abril de 2020, Para el mes de marzo de 2020, la tasa de desempleo del total nacional fue 12,6%, presentando un aumento de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2019 10,8%). La tasa global de participación se ubicó en 59,2%, lo que significó una disminución de 4,0 puntos porcentuales frente a marzo de 2019 (63,2%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 51,7%, lo que representó una disminución de 4,7 puntos porcentuales comparado con el mismo mes de 2019 (56,4%).

INDICADORES DEL MERCADO LABORAL DE LAS 23 CIUDADES Y ÁREAS METROPOLITANAS TRIMESTRE ENERO - MARZO 2020

1. Quibdó: Tasa de desempleo 22,5%; tasa global de participación 54,3% y tasa de ocupación 42,1%

2. Cúcuta AM: Tasa de desempleo 19,8%; tasa global de participación 59,1% y tasa de ocupación 47,4%.

3. Ibagué: Tasa de desempleo 19,4%; tasa global de participación 60,4% y tasa de ocupación 48,7%.

Las ciudades que presentaron las menores tasas de desempleo fueron:

1. Barranquilla AM: Tasa de desempleo 9,1%; tasa global de participación 63,8% y tasa de ocupación 58,0%.

2. Cartagena: Tasa de desempleo 9,9%; tasa global de participación 58,1% y tasa de ocupación 52,3%.

3. Bucaramanga AM: Tasa de desempleo 11,8%; tasa global de participación 66,5% y tasa de ocupación 58,7%.

FUENTE: DANE. GEIH.

TASA GLOBAL DE PARTICIPACIÓN, OCUPACIÓN, DESEMPLEO Y SUBEMPLEO 23 CIUDADES Y ÁREAS METROPOLITANAS TRIMESTRE ENERO - MARZO 2020

Enero - marzo 2020

Dominio	TGP	TO	TD (2020)	TD (2019)	Variación TD
Quibdó	54.3	42.1	22.5	21.6	+
Cúcuta AM	59.1	47.4	19.8	17.4	+
Ibagué	60.4	48.7	19.4	18.6	+
Armenia	59.8	48.4	19.0	19.4	-
Valledupar	59.8	48.5	19.0	16.3	+
Florencia	58.5	47.9	18.1	18.0	+
Neiva	58.3	47.9	17.9	12.1	+
Riohacha	58.4	48.1	17.6	17.1	+
Popayán	57.9	48.1	17.0	13.3	+
Tunja	58.1	48.9	15.9	14.0	+
Villavicencio	63.2	53.4	15.6	14.0	+
Manizales AM	59.9	51.0	14.9	13.7	+
Sincelejo	62.3	53.2	14.6	11.4	+
Pasto	65.2	55.9	14.2	10.8	+
Cali AM	65.7	56.5	14.0	13.5	+
Santa Marta	56.5	49.0	13.4	11.3	+
***Total 23 ciudades y AM**	**63,5**	**55,3**	**13,0**	**12,9**	**+**
Medellín AM	62.7	54.6	12.9	13.5	-
Total 13 ciudades y AM	**64,1**	**56,1**	**12,6**	**12,7**	**-**
Montería	59.8	52.4	12.4	13.0	-
Pereira AM	58.3	51.1	12.3	9.4	+
Bogotá DC	66.4	58.6	11.8	13.4	-
Bucaramanga AM	66.5	58.7	11.8	11.4	+
Cartagena	58.1	52.3	9.9	6.8	+
Barranquilla AM	63.8	58.0	9.1	7.4	+

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

(+) (-): Aumento o disminución de la TD del trimestre de cada ciudad frente al mismo periodo del año anterior.0

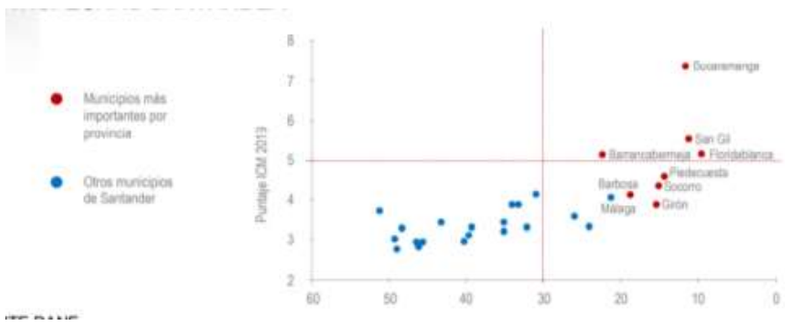
*El total de las 23 ciudades no incluye San Andrés por tener una distribución de la muestra diferente.

Por su parte según La Gran Encuesta de Hogares sobre el mercado laboral por departamentos para el año 2019, publicado en el mes de abril de 2020, el Departamento de Santander presenta una tasa de desempleo de 9.6%, inferior a la tasa de desempleo total nacional que se ubicó en el 10.5%

REALIDAD SANTANDERENANA

El Consejo Privado de Competitividad ha venido realizando mediciones anuales para entender lo que pasa en las diferentes regiones de Colombia. La última medición para el periodo 2019-2020 ubicó a Santander como el tercer departamento con mayor competitividad del país, en un territorio que cuenta con 87 municipios de los cuales cuatro de ellos conforman el área metropolitana de Bucaramanga con una población que supera el millón de habitantes y representa el 55,2%3 del departamento.

INDICE DE COMPETITIVIDAD MUNICIPAL VS. NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS SANTANDER



FUENTE DANE

Existen diferencias económicas y de calidad de vida muy marcadas entre la mayoría de sus ciudades, iniciando con el hecho de una alta concentración de habitantes en pocos centros urbanos. En términos de generación de valor agregado, la disparidad es más evidente, ya que dos municipios (Bucaramanga y Barrancabermeja) concentran el 52% de lo que se produce en el departamento, diez el 35% y el restante 13% tienen origen en setenta y cinco pequeñas ciudades dispersas por todo el territorio departamental y con un alto componente rural.

Un indicador esencial para percibir el nivel de desarrollo social de los municipios santandereanos es analizar el índice de necesidades básicas insatisfechas (Gráfico 2). Se debe entender por NBI

toda aquella fracción de la población que al menos presenta alguna característica en temas como vivienda inadecuada, hacinamiento crítico, inasistencia escolar, alta dependencia económica y vivienda sin servicios básicos. En el caso del departamento existen muchas diferencias entre la capital santandereana y la mayoría de los municipios del departamento, desigualdades que pueden explicarse por la condición de ruralidad de gran parte de las ciudades y por contar con bajos promedios poblacionales, que hacen que su estructura de ingresos públicos corrientes tengan una pequeña proporción sobre los ingresos totales, lo que crea una fuerte dependencia hacia los recursos provenientes de transferencias de la nación, con consecuencias negativas para su autonomía fiscal. Este escenario limita el rápido desarrollo de sus condiciones básicas y por consiguiente de un mejor nivel de competitividad en el corto plazo.

Si bien es cierto que la competitividad es algo inherente a la sociedad, para realizar el trabajo de cuantificarla, es necesario contar con información relevante y que esté disponible para cada uno de los municipios participantes. Cuando hablamos de medir pequeñas ciudades o municipalidades la tarea es retadora, ya que la disponibilidad de indicadores se reduce considerablemente si lo comparamos con departamentos o países. Se incluyen 3 factores que se trabajaron el año anterior relacionados con condiciones básicas, eficiencia de mercados y ecosistema innovador, y se adicionó un cuarto factor llamado capital humano. Finalmente, se logró un aumento de 5 indicadores para un total de 47, lo que se puede considerar como un buen avance con respecto a la primera versión. Los cambios descritos anteriormente permiten dar una interpretación diferente a los resultados, sin embargo, la modificación de mayor trascendencia en este estudio es la eliminación de la clasificación de municipios por niveles de desarrollo, esto implica que cada uno de los pilares tienen ahora la misma incidencia en el puntaje total del ICM, teniendo en cuenta que cada una de las temáticas tratadas son igualmente importantes para la competitividad de los territorios. Asimismo, la distribución porcentual que se asignó a cada uno de los indicadores y sub-pilares es resultado de una ponderación equitativa.

La infraestructura es un catalizador de la productividad y de la calidad de vida de sus habitantes, ya sea a través de la buena prestación de servicios públicos como también el acceso a herramientas digitales. En esta edición se incluyó el indicador de cobertura de alcantarillado ya que este permite dar un mejor tratamiento al agua, recurso natural que cada día toma más importancia dentro del contexto del calentamiento global. Al igual que el año anterior, se incluyeron mediciones de los demás servicios básicos como electricidad, acueducto y gas natural.

En materia de tecnología nuevamente se mide el acceso a internet y el promedio de ancho de banda, aspectos que adquieren cada vez más relevancia en el ámbito económico, debido a la llegada de la cuarta revolución industrial, etapa actual que cambiará la forma cómo se realizan procesos productivos e inclusive la vida cotidiana de las personas, gracias a avances en campos como la robótica, inteligencia artificial, internet de las cosas y biotecnología, entre otros. En el tercer sub pilar se agregó un segundo indicador afín con el costo de transporte terrestre medido en dólares por cada tonelada transportada, información valiosa para regiones que deseen competir tanto en el ámbito local como en el internacional. La temática medio ambiental ha cobrado fuerza día a día por causa de los cambios que el planeta ha presentado en las últimas décadas, acciones como la prevención de la deforestación, cuidados de bosques y parques naturales contribuyen a la mitigación del impacto causado por la contaminación, por esta razón el primer sub pilar refleja este tipo de aspectos relacionados con el cuidado de nuestros recursos naturales.

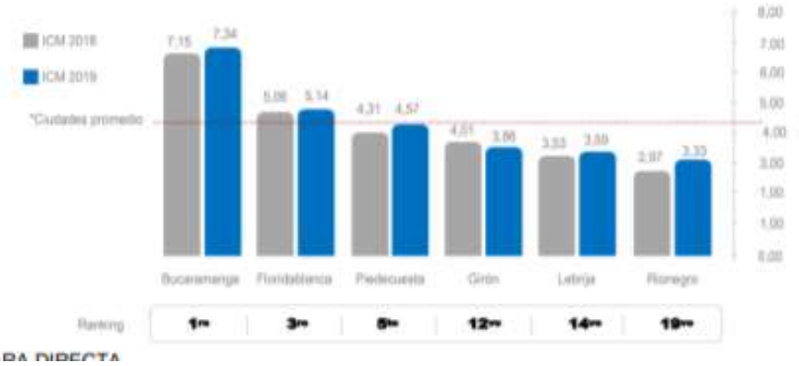
La educación de los integrantes más jóvenes de la sociedad siempre ha tenido gran injerencia en el nivel de desarrollo de un territorio, ya que permite realizar la transición a labores de mayor valor agregado dentro de una región, además de considerar que el capital humano es el mayor activo de las empresas e instituciones.

La salud juega un papel fundamental en la vida de cada uno de los ciudadanos que habitan un territorio, sin importar la actividad económica, edad, género o clase social y es fundamental que todas las personas accedan a este tipo de servicio. Un mal estado de salud en las personas aumenta las tasas de ausentismo tanto en las instituciones como en las empresas, impactando negativamente en la productividad y desarrollo de una ciudad.

ESTRUCTURA DEL INDICE DE COMPETITIVIDAD MUNICIPAL 2020



FUENTE CAMARA DIRECTA



FUENTE CAMARA DIRECTA

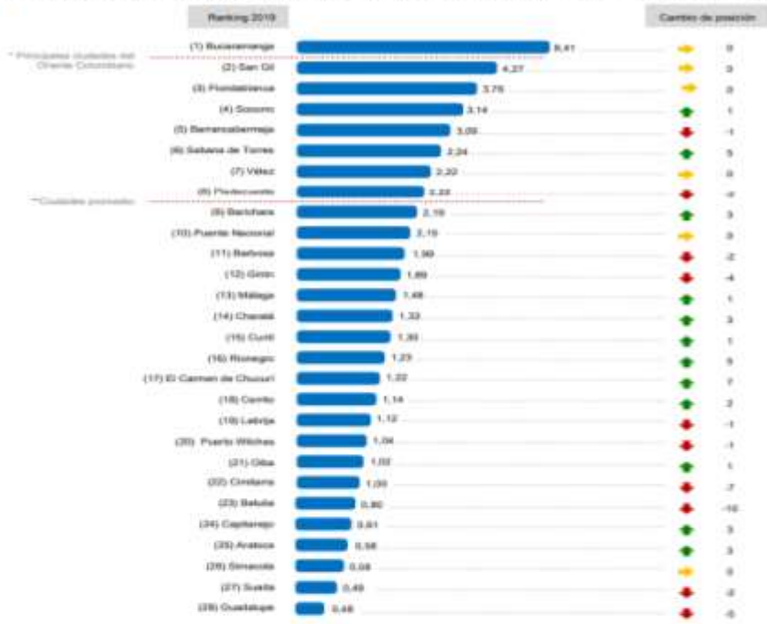
Es la provincia donde se ubica la ciudad de Bucaramanga como su capital, la cual tiene la particularidad de estar conurbada con otros tres municipios, conformando así un área metropolitana donde se lleva a cabo un amplio volumen de actividad empresarial. Esta ciudad ocupa la primera posición en este estudio al compararse con los demás 27 municipios tenidos en cuenta. Predomina en el pilar de instituciones, la gestión realizada en los últimos 4 años por parte de la administración municipal para disminuir considerablemente su nivel de endeudamiento, esto le permitió mejorar en los indicadores de capacidad de ahorro y en su desempeño de recaudo de los impuestos. Infraestructura es otro de sus pilares relevantes, donde la informática y telecomunicaciones compuesto por la cobertura y el ancho de banda aumentaron especialmente, este último gracias a un sector empresarial en crecimiento con nuevos negocios que demandan una gran cantidad de profesionales, técnicos y tecnólogos en sistemas informáticos, además de un crecimiento significativo de la población del área metropolitana en el presente siglo.

Indiscutiblemente la ciudad tuvo un buen desempeño en la mayoría de sus pilares comparado con las demás ciudades del departamento, sin embargo, en tres su puntaje disminuyó en comparación con el año pasado teniendo a la educación como uno de ellos.

En este pilar, aunque la capital del departamento cuenta con una gran cantidad de instituciones educativas, la cobertura para la educación media registró un indicador bajo, y la deserción escolar se consolidó como una de las más altas dentro del análisis. Es necesario aclarar que en este ámbito Bucaramanga no está en las posiciones más altas, pero como área metropolitana es líder en el país en materia de educación para niños y adolescentes según el análisis de centros metropolitanos realizado por el Consejo Privado de Competitividad

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DE MUNICIPIOS: DESARROLLO EMPRESARIAL

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DE MUNICIPIOS: DESARROLLO EMPRESARIAL



FUENTE CAMARA DIRECTA

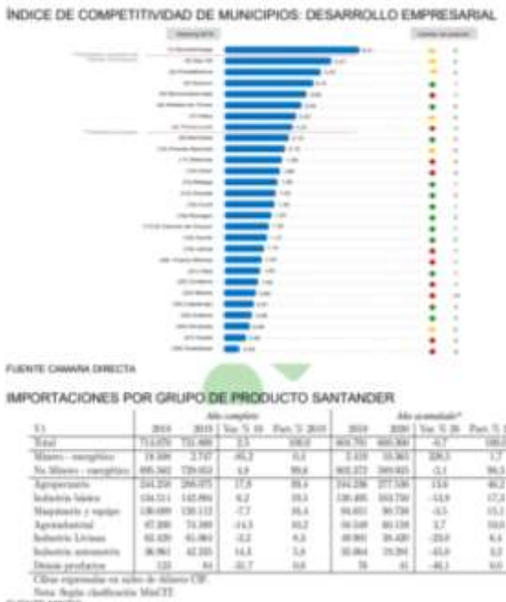
IMPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTO SANTANDER

	Año completo				*Año acumulado**			
V1	2018	2019	Var. % 19	Part. % 2019	2019	2020	Var. % 20	Part. % 2020
Total	714.070	731.800	2,5	100,0	604.791	600.300	-0,7	100,0
Minero - energético	18.508	2.747	-85,2	0,4	2.419	10.365	328,5	1,7
No Minero - energético	695.562	729.053	4,8	99,6	602.372	589.935	-2,1	98,3
Agropecuario	244.258	288.075	17,9	39,4	244.236	277.536	13,6	46,2
Industria básica	134.511	142.894	6,2	19,5	120.495	103.750	-13,9	17,3
Maquinaria y equipo	130.089	120.112	-7,7	16,4	94.051	90.738	-3,5	15,1
Agroindustrial	87.200	74.589	-14,5	10,2	58.549	60.159	2,7	10,0
Industria Liviana	62.420	61.064	-2,2	8,3	49.901	38.420	-23,0	6,4
Industria automotriz	36.961	42.235	14,3	5,8	35.064	19.291	-45,0	3,2
Demás productos	123	84	-31,7	0,0	76	41	-46,1	0,0

Cifras expresadas en miles de dólares CIF.
Nota: Según clasificación MinCIT.

FUENTE MINTIC

Las importaciones del departamento aumentaron 2,5 % en 2019 con respecto a 2018. A octubre de 2020, cambió la dinámica exportadora al disminuir en 0,7 % respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor porcentaje de importación se concentró en productos agropecuarios.


ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DE MUNICIPIOS: DESARROLLO EMPRESARIAL

FUENTE CAMARA DIRECTA

IMPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTO SANTANDER

Las importaciones del departamento aumentaron 2,5 % en 2019 con respecto a 2018. A octubre de 2020, cambió la dinámica exportadora al disminuir en 0,7 % respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor porcentaje de importación se concentró en productos agropecuarios.

PREAMBULO ECONOMICO 2020

Con un panorama no muy claro sobre la situación social y económica en los diferentes países del mundo causada por la pandemia del COVID-19, Colombia cada día se prepara para continuar siendo una de las economías más consolidadas y más competitivas de la región, en medio de esta situación tan complicada. Para nadie resulta difícil comprender que esta pandemia, ha logrado de una manera rápida y sin límites, la atención y preocupación de todas las naciones. En donde vemos constantemente como unos gobiernos, más que otros, desarrollan e implementan políticas que les permiten, en primera instancia, salvaguardar la salud de sus conciudadanos mediante protocolos bien estructurados con el propósito, posteriormente, de ir implementado políticas fiscales, monetarias, turísticas, comerciales, entre otras; que logren en su debido momento reactivar sus economías. En este sentido, una de las mejores medidas que se ha adoptado en esta crisis, desde el punto de vista económico, fue el recorte de la tasa de intervención del 4,25% al 2,75% por parte del Banco de la República con el propósito de que la población pueda acceder a créditos más baratos, lo cual ha generado mucha polémica, ya que por un lado para muchos parecía poco probable mantener la inflación en el 3% por la posible especulación en el nivel de precios, en especial los 443 artículos de la canasta familiar, situación que afortunadamente no se presentó por los controles por parte del gobierno y por el otro, la constante espera en la disminución de las tasas activas – ofertadas por los bancos, en especial a los pequeños y medianos empresarios. Por el contrario, uno de los reglones más afectado por esta pandemia ha sido el de las exportaciones, las cuales en el año 2019 disminuyeron respecto al año anterior en un 5,7% hasta los USD $39.502 millones de dólares, principalmente por la guerra comercial entre nuestros dos mayores receptores de productos, Estados Unidos con 36% y China 14%, que llevó al petróleo a un precio en promedio de USD $64 dólares el barril; pero nada comparado con los precios del pasado mes de abril que alcanzaron los USD $21,44 dólares el barril, que poco a poco se han incrementado en casi un 100% por la apertura, en parte, de la unión europea en sus fronteras, las medidas del presidente Trump y las políticas del gobierno Chino, que se centrarán en un mayor gasto interno y en una mayor inversión en infraestructura tanto interna como externa, lo que les permitirá, en menos de un quinquenio, dejar de ser el país más poblado del mundo para consolidarse como la economía con el PIB más grande del planeta. De otro lado, esperemos que toda esta situación nos lleve a estructurar mejor y a afianzar el sistema de salud en Colombia, de una manera semejante a lo ocurrido con el sistema financiero a finales de los 90 con la llamada crisis inmobiliaria. Hoy la banca colombiana es una de las más consolidadas y de mayor respaldo del mundo, ya que para el año de 1999 nos encontrábamos con los peores resultados económicos en muchas décadas: PIB del -4,2%, devaluación del 22%, tasa de desempleo del 20%. Esperemos que, con la crisis actual, estos datos no se sigan deteriorando al punto de sobrepasar los publicados por el DANE recientemente: tasa de desempleo del 19.8% al mes de abril, una devaluación del 8,8% en lo corrido del año, hasta el 8 de junio, y un crecimiento económico para el primer trimestre del 1,1%, teniendo claro que son dos connotaciones diferentes, pero que ambas conducen hacia una misma dirección.

Continuar mejorando nuestro índice de desarrollo humano sigue siendo una prioridad, ya que, según el informe del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, entre 2013 y 2018 el IDH en Colombia aumentó en 15 puntos porcentuales pasando del puesto 95 al 79 a nivel mundial, posición que sigue siendo inaceptable al ser Colombia la tercera economía de la región.

ASPECTO ECONÓMICO

El análisis económico se centra en los factores que influyen en el poder de compra y los patrones de gasto de las Entidades Estatales a. Cambios en los Presupuestos

Existen diversos factores que pueden influir significativamente en los presupuestos establecidos por las entidades territoriales, entre los más importantes se encuentran: Los Desastres Naturales, Las fluctuaciones en la política monetaria del país, las variaciones en los precios nacionales e internacionales de los insumos y los cambios internos en la asignación de recursos.
b. Cambios en las formas de adquisición

Las entidades territoriales pueden ajustar sus adquisiciones de acuerdo a factores como la disponibilidad de recursos, la priorización de elementos a adquirir y los cambios en los niveles de precios de adquisición de elementos.

c. Cambios en los Ciclos de Producción Para el presente proceso se aclara que son las modificaciones técnicas aquellas que representan cambios significativos en las etapas productivas relacionadas con la naturaleza del presente proyecto, en razón de lo cual el fundamento técnico que ampara el proyecto será los referentes técnicos diseñados para estos propósitos.

d. Fluctuaciones del valor de las materias primas y costos de producción Estas fluctuaciones se derivan de los procesos mismos de producción de las empresas la cuales están supeditadas a las variaciones en los costos de los insumos requeridos para la fabricación de elementos tecnológicos. En este aspecto debe ponderarse los escases presentada a nivel mundial en materias primas como el cobre, componente principal de los circuitos electrónicos y que incrementa los costos finales de los productos.

e. Inflación y otros índices económicos Los presupuestos en general están influenciados directamente por los niveles de inflación, lo cual hace que, en términos reales, con la masa nominal de cada partida se puedan adquirir cantidades diversas de insumos. El comportamiento de la inflación en los últimos años ha tenido el siguiente comportamiento:

OTROS ÍNDICES ECONÓMICOS

IPC VARIACION MENSUAL, AÑO CORRIDO Y ANUAL

Años	Variación %		
	Mensual	Año corrido	Anual
2011	0,42	3,73	3,73
2012	0,09	2,44	2,44
2013	0,26	1,94	1,94
2014	0,27	3,66	3,66
2015	0,62	6,77	6,77
2016	0,42	5,75	5,75
2017	0,38	4,09	4,09
2018	0,30	3,18	3,18
2019	0,26	3,80	3,80
2020	**0,38**	**1,61**	**1,61**

FUENTE DANE

IPC. VARIACIÓN Y CONTRIBUCIÓN MENSUAL, AÑO CORRIDO Y ANUAL POR DIVISIONES Y GRUPOS DE GASTO

Divisiones y grupos	Variación			Contribución		
	Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0,43	4,80	4,80	0,07	0,74	0,74
Alimentos	0,46	4,90	4,90	0,07	0,69	0,69
Bebidas no alcohólicas	-0,03	3,54	3,54	0,00	0,04	0,04
Bebidas alcohólicas y tabaco	-0,05	2,61	2,61	0,00	0,05	0,05
Bebidas Alcohólicas	-0,06	2,11	2,11	0,00	0,03	0,03
Tabaco	0,11	8,09	8,09	0,00	0,01	0,01
Prendas De Vestir Y Calzado	2,95	-3,94	-3,94	0,10	-0,15	-0,15
Prendas De Vestir	3,82	-3,66	-3,66	0,10	-0,11	-0,11
Calzado	0,16	-4,86	-4,86	0,00	-0,04	-0,04
Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas Y Otros Combustibles	0,52	1,81	1,81	0,17	0,60	0,60
Alquileres Efectivos De Alojamiento	0,12	1,26	1,26	0,01	0,13	0,13
Alquileres Imputados Del Alojamiento	0,11	1,37	1,37	0,02	0,20	0,20
Conservación Y Reparación De La Vivienda	0,00	3,73	3,73	0,00	0,00	0,00
Suministro De Agua Y Servicios Diversos Relacionados Con La Vivienda	0,91	3,26	3,26	0,04	0,13	0,13
Electricidad, Gas Y Otros Combustibles	2,69	3,35	3,35	0,11	0,14	0,14
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	0,31	-0,96	-0,96	0,01	-0,04	-0,04
Muebles Y Accesorios, Alfombras Y Otros Materiales Para Pisos	0,66	2,74	2,74	0,00	0,02	0,02
Productos Textiles Para El Hogar	0,31	2,48	2,48	0,00	0,00	0,00
Artefactos Para El Hogar	0,54	-4,18	-4,18	0,00	-0,01	-0,01
Artículos de vidrio y cristal, vajilla y utensilios para el hogar	0,26	4,53	4,53	0,00	0,01	0,01
Herramientas y equipos para el hogar y el jardín	0,11	4,52	4,52	0,00	0,00	0,00
Bienes Y Servicios Para Conservación Ordinaria Del Hogar	0,21	-2,08	-2,08	0,01	-0,06	-0,06
Salud	0,12	4,96	4,96	0,00	0,08	0,08
Productos, Artefactos Y Equipos Médicos	0,08	5,73	5,73	0,00	0,07	0,07
Servicios Para Pacientes Externos	0,25	3,74	3,74	0,00	0,02	0,02
Servicios De Hospital	0,00	0,17	0,17	0,00	0,00	0,00
Transporte	0,12	1,35	1,35	0,02	0,17	0,17
Adquisición de vehículos	0,51	5,04	5,04	0,02	0,15	0,15
Funcionamiento De Equipo De Transporte Personal	0,27	-6,84	-6,84	0,01	-0,30	-0,30
Servicios De Transporte	-0,19	5,95	5,95	-0,01	0,33	0,33
Información Y Comunicación	0,38	-0,10	-0,10	0,02	0,00	0,00
Equipo Telefónico Y De Facsímile	5,98	-9,22	-9,22	0,02	-0,03	-0,03
Servicios Telefónicos Y De Facsímile	0,00	0,63	0,63	0,00	0,03	0,03
Recreación Y Cultura	0,69	0,68	0,68	0,03	0,03	0,03
Equipo Audiovisual, Fotográfico						

IPC. VARIACIÓN, CONTRIBUCIÓN Y PARTICIPACIÓN MENSUAL, AÑO CORRIDO Y ANUAL, SEGÚN DIVISIONES DE BIENES Y SERVICIOS PARA EL TOTAL IPC

Divisiones	Ponderación	Variación			Contribución			Participación		
		Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
Alimentos Y Bebidas No Alcohólicas	15,05	0,43	4,80	4,80	0,07	0,74	0,74	17,76	45,69	45,69
Bebidas Alcohólicas Y Tabaco	1,70	-0,05	2,61	2,61	0,00	0,05	0,05	-0,22	2,81	2,81
Prendas De Vestir Y Calzado	3,98	2,95	-3,94	-3,94	0,10	-0,15	-0,15	27,65	-9,44	-9,44
Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas Y Otros Combustibles	33,12	0,52	1,81	1,81	0,17	0,60	0,60	45,60	37,19	37,19
Muebles, Artículos Para El Hogar Y Para La Conservación Ordinaria Del Hogar	4,19	0,31	-0,96	-0,96	0,01	-0,04	-0,04	3,30	-2,46	-2,46
Salud	1,71	0,12	4,96	4,96	0,00	0,08	0,08	0,57	5,21	5,21
Transporte	12,93	0,12	1,35	1,35	0,02	0,17	0,17	4,11	10,79	10,79
Información Y Comunicación	4,33	0,38	-0,10	-0,10	0,02	0,00	0,00	4,25	-0,27	-0,27
Recreación Y Cultura	3,79	0,69	0,68	0,68	0,03	0,03	0,03	6,81	1,60	1,60
Educación	4,41	-2,11	-7,02	-7,02	-0,09	-0,32	-0,32	-23,37	-19,57	-19,57
Restaurantes Y Hoteles	9,43	0,49	3,43	3,43	0,05	0,32	0,32	12,52	20,15	20,15
Bienes Y Servicios Diversos	5,36	0,07	2,52	2,52	0,00	0,13	0,13	1,02	8,30	8,30
Total	**100,00**	**0,38**	**1,61**	**1,61**	**0,38**	**1,61**	**1,61**	**100,00**	**100,00**	**100,00**

PROYECCIONES DE VARIABLES MACROECONÓMICAS Y FINANCIERAS

DEMANDA AGREGADA

	2017	2018	2019 (pr)	2020 (pr)
PIB (%)	1.4	2.6	3.3	3.5
Consumo privado (%)	2.1	3.6	4.7	3.9
Gasto público (%)	3.8	5.6	3.0	2.7
Inversión fija (%)	1.9	1.5	5.5	4.6
Demanda interna (%)	1.2	3.9	4.5	3.7
Exportaciones (%)	2.6	3.9	2.7	2.6
Importaciones (%)	1.2	8.0	8.6	4.8

SECTORES ACTIVIDAD ECONÓMICA

	2017	2018	2019 (pr)	2020 (pr
Agropecuario (%)	5.6	2.1	2.1	2.9
Comercio (%)	1.9	3.3	4.9	4.5
Construcción (%)	-2.0	0.8	0.7	4.9
Financiero (%)	5.4	3.3	6.2	6.3
Industria (%)	-1.8	1.8	1.9	3.2
Minería (%)	-5.7	-0.2	3.3	3.4

PRECIOS, TASAS DE INTERÉS Y DESEMPLEO

	2017	2018	2019 (pr)	2020 (pr
Inflación (final del periodo %)	4.1	3.2	3.9	3.3
Tasa BanRep (final del periodo %)	4.75	4.25	4.25	4.50
DTF EA (promedio año %)	6.0	4.7	4.5	4.6
IBR overnight EA (promedio año %)	6.0	4.3	4.3	4.3
Tasa de interés de los TES a 10 años (%)	6.5	6.7	6.0	5.8
Tasa de desempleo nacional (%)	9.4	9.7	10.7	11.0

SECTOR EXTERNO

	2017	2018	2019 (pr)	2020 (pr
Tasa de cambio (promedio anual)	2951	2956	3300	3350

ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES.

INTERNACIONAL

Acuerdos Internacionales

De acuerdo con la definición contenida en el Decreto 1082 de 2015, Versión M-MACPC-12, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos. El presente proceso.

ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES Y PLAZOS

De acuerdo con la definición contenida en el Decreto 1082 de 2015, Versión M-MACPC-12, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos. El presente proceso.

ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES Y PLAZOS

	PLAZO GENERAL	PLAZO BIENES Y SERVICIOS DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS UNIFORMES	PLAZO CUANDO HAY PUBLICIDAD EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES
Alianza Pacifico	30 días	10 días	10 días
Canadá	30 días	10 días	10 días
Chile	10 días	10 días	10 días
Corea	30 días	13 días	10 días
Costa Rica	30 días	10 días	10 días
Estados AELC	10 días	10 días	10 días
Estados unidos	30 días	10 días	10 días
Unión Europea	30 días	10 días	10 días

FUENTE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE.

APLICACIÓN DE LOS ACUERDOS COMERCIALES PARA ENTIDADES ESTATALES

Acuerdo Comercial		Valor a Partir del cual el acuerdo comercial es aplicable	Excepciones
Alianza Pacifico	Chile Perú	Bienes y Servicios $ 655´366.000 Servicios de Construcción $16.384´153.000	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 55, 62
Chile		Bienes y servicios $643´264.000 Servicios de Construcción $16.081´602.000	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 47.
Costa Rica		Bienes y servicios $ 1.162´733.000 Servicios de Construcción $16.389´628.000	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 57, 59, 62.
Estados AELC		Bienes y servicios $ 852´074.000 Servicios de Construcción $ 21.301´857.000	1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.
Triángulo Norte	Guatemala	Valor de Menor Cuantía de la entidad estatal	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 20, 21, 50, 51, 52, 53, 60.
	El Salvador		1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 20, 38, 48, 49, 60.
Unión Europea		Bienes y servicios $ 859´752.000 Servicios de Construcción $21.493´810.000	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 28, 29, 32, 34, 35, 37, 57.

FUENTE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE

La tabla muestra los plazos previstos en los Acuerdos Comerciales, incluyendo los plazos para los Procesos de Contratación de Bienes y Servicios de Características Técnicas Uniformes y de los Procesos de Contratación cuya información ha sido publicada en el Plan Anual de adquisiciones.

1860**TABLA DE VERIFICACION DE TRATADOS INTERNACIONALES**

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
Alianza del pacifico Chile – Perú	Si	No	No	No
Chile	Si	No	No	No
Costa Rica	Si	No	No	No
Estados AELC	Si	No	No	No
Triángulo del Norte Guatemala – Salvador	Si	No	No	Si
Unión europea	Si	No	No	No

FUENTE COLOMBIA COMPRA EFICIENTE

De acuerdo a la tabla de verificación de tratados internacionales, el INSTITUTO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE SANTANDER - IDESAN, aplica tratados internacionales con Triángulo del Norte - Guatemala, y la CAN.

NORMATIVIDAD APLICABLE

a) Ley 80 de 1993 (Estatuto General de Contratación de la Administración Pública)
b) Ley 1150 de 2007. (Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.)
c) Ley 1474 de 2011. (Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública).
d) Ley 590 de 2000. (Por la cual se dictan disposiciones para promover el desarrollo de las micro, pequeñas y medianas empresas).
e) Ley 816 de 2003. (Por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública).
f) Ley 1882 de 2018. (Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
g) Decreto 2680 de 2009. (Por el cual se definen los criterios para el Registro de Productores de Bienes Nacionales).

h) Decreto ley 4170 de 2011. (Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública).
i) Decreto ley 019 de 2012. (Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública).
j) Decreto 1082 de 2015. (Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional).
k) Decreto 392 de 2018 mediante el cual se otorgan incentivos a proponentes con personas con discapacidad
l) Decreto 399 de 2021
m) Decreto 579 de 2021
n) Decreto 680 de 2021
o) Decreto 1860 de 2021

ANALISIS DE LA DEMANDA

Grupo	Licitación		Concurso de Méritos		Selección Abreviada		Contratación Directa		Otros Procesos		Contratación Mínima Cuantía	
	Numero	Cuantía	Numero	Cuantía	Numero	Cuantía	Numero	Cuantía	Numero	Cuantía	Numero	Cuantía
Anexo	4	$2,894,701,664	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Carretera	8	$171,467,056,309	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Infraestructura	21	$113,835,283,130	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Infraestructura	28	$234,951,094,614	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Vivienda	45	$160,830,096,937	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Educación	1	$707,193,770	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
Turismo Infraestructura Medio de Comunicación	9	$55,901,901,717	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0
TOTALES	118	$639,705,249,536	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0	0	$0

HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES EN ADECUACIONES Y MANTENIMIENTO

MODALIDAD / ENTIDAD	OBJETO	VALOR	FORMA DE PAGO	VIGENCIA DE LOS CONTRATOS (DIAS)	CANTIDAD DE OFERENTES	GARANTIAS EXIGIDAS
LICITACION PUBLICA SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS DE POPAYÁN - MOVILIDAD FUTURA SAS LP 01-2020	REHABILITACIÓN VIAL Y CONSTRUCCION DEL ESPACIO PUBLICO PARA EL SETP POPAYÁN DEL TRAMO 6: CARRERA 8 DESDE EL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO MOLINO HACIA LA CALLE 8, CALLE 4 DESDE CARRERA 8 HACIA CARRERA 9; CALLE 7 DESDE CARRERA 3 HACIA CARRERA 11; CARRERA 4 DESDE CALLE 7 HACIA CALLE 8; CARRERA 9 DESDE CALLE 8 HACIA CALLE 13; CALLE 13 DESDE CARRERA 6 HACIA CARRERA 9, DE LA CIUDAD DE POPAYÁN	$ 10.758.949.717	MEDIANTE ACTAS PARCIALES MENSUALES QUE ELABORARÁN CONJUNTAMENTE EL CONTRATISTA Y EL INTERVENTOR DEL CONTRATO, A PARTIR Y EN PROPORCION DE LAS CANTIDADES DE OBRA EJECUTADA, PARA EL CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, MÁS EL PAGO POR EL VALOR AMBIENTAL EJECUTADO, CONFORME LA CALIFICACIÓN MENSUAL DEL PIPMA. EN TODO CASO, EL ÚLTIMO PAGO, SE EFECTUARÁ CON EL ACTA DE LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO Y NO PODRÁ SER POR UN VALOR MENOR DEL DIEZ POR CIENTO (10%) DEL VALOR DEL CONTRATO Y DEBE IR ACOMPAÑADA DEL INFORME FINAL DE INTERVENTORÍA, DONDE SE CERTIFIQUE EL RECIBO A SATISFACCIÓN DE LA OBRA.	560 DIAS	25	CUMPLIMIENTO PAGO DE SALARIOS PRESTACIONES SOCIALES LEGALES ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

ANALISIS DE LA OFERTA

Los indicadores financieros obedecen a la GUÍA PARA IMPLEMENTACIÓN DE LOS DOCUMENTOS TIPO DE LICITACION PUBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.

MATRIZ 2 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES
OBRAS PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Indicador	Valor concertado
Índice de Liquidez	≥1
Índice de Endeudamiento	≤ 70%
Razón de Cobertura de Intereses	≥ 1
Capital de Trabajo	≥ 20% PO
Rentabilidad del Patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del Activo	≥ 0

En constancia de lo anterior,

(ORIGINAL FIRMADO)

_____

JOHNNY WALTER PEÑALOZA NIÑO
Gerente - Instituto Financiero Para el Desarrollo de Santander
IDESAN

Reviso: DIEGO ALFREDO ORTIZ VEGA
Abg. CPS Apoyo Convenio 1113-2016 – Aspectos Jurídicos