ANEXO No.1

ANÁLISIS DEL SECTOR

PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA – PLIEGO TIPO

MANTENIMIENTO DEL PUENTE SOBRE LA QUEBRADA LA NIÑA EN LA VÍA EL PAUJIL – CARTAGENA DEL CHAIRÁ, DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ.

2024

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del decreto 1082 de 2015, el presente análisis del sector económico realizara el estudio del objeto a contractar observando distintas variables desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo, de tal suerte que nos brinde adecuados resultados para ser exigidos dentro de los documentos pre-contractuales y que a su vez, se ajusta a los estándares internacionales recomendados al Gobierno Nacional por parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), para luchar contra la manipulación de licitaciones en la contratación pública.

La metodología utilizada para identificar las distintas variables se encuentran enmarcadas por los criterios orientadores presentados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente - tales como Guía para la Elaboración de Estudios de Sector G-EES-02 y, el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación M-DVRHPC-05 los que fueron compilados y actualizó el contenido de las 25 circulares anteriores en un solo cuerpo normativo "Circular Externa Única", de tal suerte que los resultados obtenidos aplicando mencionadas guías contemplan una indeclinable transparencia y rectitud para la selección del oferente.

2. CONDICIONES GENERAES DEL PROCESO

2.1 OBJETO:

Mantenimiento del puente sobre la quebrada la niña en la vía el paujil – Cartagena del chairá, departamento del Caquetá.

2.2 ALCANCE DEL OBJETO A CONTRATAR:

De acuerdo con el concepto técnico plasmado en el documento técnico de soporte, la alternativa de mantenimiento del puente metálico existente sobre la quebrada La Niña contempla tres actividades:

1- Desmonte de estructura existente. La actividad consiste en el desmonte de tramos de estructura del puente metálico previamente reparados con tubería utilizada en trabajos de perforación de pozos petroleros, que están en mal estado, esto corresponde a 5 módulos de estructura de base de láminas de piso (con sus respectivas láminas tipo alfajor) y dos módulos más de lámina alfajor que funciona como superficie de rodadura del puente, para un área total a desmontar de 21 m2.

2-Suministro e instalación de cinco módulos de estructura base de piso en lámina de 3/16" modulada según el diseño actual del puente, para un total de 15 m2.

3-Suministro e instalación de lámina tipo alfajor de 3/16" para que sirva como superficie de rodadura del puente metálico, en un área total de 21 m2.

PROYECTO "MANTENIMIENTO CORRECTIVO DEL PUENTE SOBRE LA QUEBRADA LA NIÑA, EN LA VÍA EL PAUJIL - CARTAGENA DEL CHAIRÁ, DEPARTAMENTO DE CAQUETÁ"						
No.	**Descripción**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio Unitario**	**Valor parcial**	**Valor total**
1	**PRELIMINARES**				**$ 6.195.360,00**	
1.1	Desmonte de estructura metálica existente, base y lámina (Incluye retiro de material sobrante).	m2	15,00	$ 413.024,00	$ 6.195.360,00	
2	**ESTRUCTURA PUENTE**				**$ 40.774.797,00**	
2.1	Suministro e instalación de estructura metálica para base de láminas de piso.	m2	15,00	$ 1.383.599,00	$20.753.985,00	
2.2	Suministro e instalación de lámina de piso para superficie de rodadura de puente	m2	21,00	$ 953.372,00	$ 20.020.812,00	
				VALOR TOTAL OBRA	$ 46.970.157,00	
				ADMINISTRACIÓN 25,00%	**$11.742.539,00**	
				IMPREVISTOS 1,00%	**$469.702,00**	
				UTILIDAD 5,00%	**$2.348.508,00**	
				SUBTOTAL AIU 31,00%	**$14.560.749,00**	
				COSTO TOTAL OBRA	**$61.530.906,00**	
				VALOR PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO	**$4.239.500,00**	
				VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$65.770.406,00**	

La alternativa de solución con la que se plantea el proyecto se basa en el concepto técnico emitido por la Secretaría de Infraestructura del Departamento del Caquetá.

3. **PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO :** El presupuesto oficial estimado para el presente proceso será de **SESENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS SETENTA MIL CUATROCIENTOS SEIS PESOS ($65,770,406.00) MCTE** Incluidos todos los impuestos y descuentos de ley.

4. **PLAZO DE EJECUCION:** El plazo de ejecución del contrato de un (1) mes contado a partir de la suscripción del acta de inicio entre el supervisor y el contratista.

5. **TIPOLOGÍA DEL CONTRATO:**

Por la naturaleza de la necesidad y el objeto a contratar, el tipo de contrato a celebra es: OBRA.

6. **Clasificación UNSPSC, VERSION 14.0**

CODIFICACIÓN DEL BIEN, OBRA O SERVICIO SEGÚN LAS NACIONES UNIDAS-UNSPSC: DE ACUERDO AL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN UNSPSC (DECRETO 1082 DE 2015):

CÓDIGO UNSPSC	DESCRIPCIÓN
7210330	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura
72101500	Servicios de apoyo para la construcción

Esta clasificación es un referente, ya que el cumplimiento del contrato a cabalidad está regido por los requerimientos. Se procederá a cerciorar la inscripción de los posibles proponentes en la codificación UNSPSC identificado hasta el cuarto nivel del clasificador de bienes y servicios de ser posible o de lo contrario con el tercer nivel de este.

7. ANÁLISIS DEL MERCADO
7.1 ASPECTOS GENERALES
7.1.1 BREVE DESCRIPCION DE LA NECESIDAD

En desarrollo del Artículo 2.2.1.2.1.5.1 Decreto 1082 de 2015, que regula el sistema de compras y contratación pública, se anexa el estudio previo para contratar el bien requerido por esta entidad.

El inciso tercero del 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 constitución, entre otras.

Así mismo, el artículo 74 de la Ley 715 de 2001, establece que los Departamentos son promotores del desarrollo económico y social dentro de su territorio y ejercen funciones administrativas, de

coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios.

Según el inciso segundo del artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para cumplir bien los fines del Estado. Por lo anterior, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, acorde a los principios establecidos en la Constitución Política, dispone que, según el principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus funciones, para lograr los fines estatales y, en consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de dichas funciones.

Del mismo modo, el artículo 311 de la Constitución Política establece que los Municipios como entidad fundamental de la división socio-políticaadministrativa del Estado, les corresponde construir las obras que demande el progreso local, promover la participación comunitaria y el mejoramiento social y cultural de los habitantes.

Con la Ley 1150 de 2007, se fijan ciertas bases normativas a tener en cuenta al momento de la celebración de contratos estatales, bases que servirán para que los procesos sean transparentes y no se presenten actos corrupción en cuanto a los recursos públicos destinados en tales contratos y bajo el Decreto reglamentario 734 de 2012, se introdujeron normas que tiene la finalidad de hacer más efectivo el principio de planeación dentro de los procesos contractuales de las administraciones públicas y entes territoriales, que en su etapa previa o de estudios previos, se convierte en fator fundamental en la correcta materialización de un proyecto basado en una necesidad a ser atendida y constituye un elemento de vital importancia en la estructuración no solo de los procesos de selección sino del futuro contrato y su correcta ejecución.

Las vías son factor primordial en la materialización del desarrollo continuo de una comunidad, es la entrada de insumos, de tecnologías que luego de ser implementadas en una región traen como consecuencia la generación de productos, materia agrícola, ganadería, productos agroindustriales y lo más importante, seres humanos con conocimientos y capacidades que terminan siendo factor fundamental del engranaje productivo de una sociedad.

El territorio nacional se caracteriza en su mayoría de una geografía con múltiples ecosistemas y regiones de condiciones montañosas, de llanuras y extensas selvas que presentan condiciones de acceso con alto grado de dificultad, que se ven mayormente afectadas en época invernal por la afectación que generan las fuertes lluvias a la infraestructura y vías faltas de mantenimiento y condiciones de manejo adecuado de escorrentías y drenajes,

En nuestro caso, en el Departamento del Caquetá, las vías carreteables y las infraestructuras que forman parte de estas son la principal herramienta mediante la cual nuestra región ha luchado contra el atraso, el abandono del gobierno central, contra la violencia de grupos armados ilegales y de la búsqueda de oportunidades que contribuyan con el mejoramiento de las condiciones de vida de los Caqueteños. Por las condiciones presentadas en el Caquetá por

estar dentro de la región amazónica, las condiciones climáticas adversas en la mayor parte del año y los pocos recursos destinados por parte del gobierno central para mantener las vías en condiciones aceptables, hace que el acceso a la mayor parte de los municipios del Departamento del Caquetá se vea afectado en época invernal.

De acuerdo con lo establecido por parte del Ministerio de Transporte de la República de Colombia, las vías de tercer orden nacional son aquellas cuya función es la comunicación entre dos o más veredas de un municipio o con una vía de segundo orden, su volumen de tránsito sea inferior a 150 vehículos por día, cuando las mismas están construidas en calzada sencilla con ancho menor o igual a seis metros y la población servida en la cabecera municipal es inferior a 15000 habitantes.

Basado en lo citado anteriormente en este estudio, la carretera que comunica los municipios de El Paujil y Cartagena del Chairá es un tramo vial de tercer orden nacional, identificada con código 11951, y cuya administración está a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS. La vía tiene una longitud aproximada de 72 km, la cual, es el único medio de comunicación terrestre con el que se cuenta por parte de los habitantes del municipio de Cartagena del Chairá y de algunos habitantes de la zona rural del municipio de El Paujil para comunicarse con el resto de los municipios del Departamento del Caquetá, la ciudad de Florencia y por ende con el resto del territorio colombiano.

En la vía citada, a la altura del km 1.8 aproximadamente, está el puente sobre la quebrada **La Niña.** Infraestructura de tipo puente metálico, instalado hace más de una década por el Ejército Nacional de Colombia, como una medida provisional para garantizar el paso en este punto que fue afectado en su momento por la ola invernal acaecida en esa región.

En cuanto a los factores de seguridad, condiciones de la estructura y condiciones de movilidad se tienen los siguientes factores:

1. Seguridad: El principal factor a tenerse en cuenta es la integridad de las personas que transitan por la vía que comunica a los municipios de El Paujil y Cartagena del Chairá, al verse expuestos al riesgo de caída de los vehículos con sus ocupantes sobre la quebrada al fallar o colapsar dicha estructura.

2. Condiciones de la estructura: El puente es antiguo. Presenta daños en su estructura de rodadura y en algunos módulos de soporte de esta. Estos daños afectan la movilidad por el puente, generando traumatismos a los vehículos, debido al desprendimiento y levantamiento de sus láminas y a la existencia de huecos. Además, significa un alto riesgo de accidente de vehículos y peatones usuarios de la estructura.

3. Condiciones de movilidad: Las condiciones de movilidad se vienen dando de forma regular que han dependido de las condiciones dadas en los sectores críticos de la vía que se ven

afectados en la temporada invernal. Ya en temporada de verano las condiciones de movilidad son normales.

De acuerdo con la revisión hecha por parte de la Secretaría de Infraestructura del Departamento del Caquetá, las causas y efectos directos e indirectos del puente en estructura metálica sobre la Quebrada La Niña son los siguientes:

Causas Directas: Deterioro de la Infraestructura de la vía que comunica a los municipios de El Paujil y Cartagena del Chairá.

Causas Indirectas: Escasos recursos para la inversión en infraestructura vial.

Efectos Directos: Incremento en los tiempos de desplazamiento para los habitantes de las cabeceras municipales y zonas rurales del área de influencia de la vía El Paujil – Cartagena del Chairá.

Efectos indirectos: Baja comercialización de productos agrícolas a causa del mal estado de la infraestructura vial.

En resumen, la necesidad de mejorar las condiciones físicas de la estructura del puente sobre la quebrada la Niña en la vía que comunica los municipios de El Paujil y Cartagena Del Chairá es imperiosa, requiriendo en primera instancia por parte de la comunidad de el mejoramiento de las condiciones de este puente y en segunda instancia por parte de la Gobernación del Caquetá adelantar la gestión y obtener los recursos que permitan dar dicha solución de las condiciones óptimas que permitan el paso de vehículos sobre esta de forma segura y confiable.

Ante esta situación, el Instituto Nacional de Vías expresó, el 2 de febrero del presente, como respuesta al radicado No. 2024S-VCAQ-005046 por medio del cual la Gobernación del Caquetá solicitó permiso de intervención sobre el puente, "dada la urgente necesidad de prevenir en este sitio posibles accidentes de personas y vehículos, interrupción total del tránsito al no existir en el momento paso alterno en este sitio quedando aislado gran parte del Municipio de El Paujil, y todo el Municipio de Cartagena del Chairá por vía terrestre y para prevenir hechos que generen graves consecuencias económicas a la región y pérdida de vidas humanas por accidentes que puedan ocurrir allí, se autoriza la intervención solicitada".

Con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones que tiene a su cargo la Secretaría de Infraestructura de la Gobernación del Caquetá, por parte de este despacho tiene la iniciativa de presentar ante el Banco de proyectos, el proyecto denominado: "**MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LA VÍA QUE COMUNICA A LOS MUNICIPIOS DE EL PAUJIL Y CARTAGENA DEL CHAIRÁ EN EL DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ.**", el cual contará con los siguientes rubros y fuentes de financiación:

- 2.3.2.02.02.005. Valor, $ 61,530,906. Sector y Fuente, 24-1.2.3.3.01, Definición objeto del gasto, CONSTRUCCION Y SERVICIOS DE LA CONSTRUCCIÓN.

- 2.3.2.02.02.008. $4,239,500, 24-1.2.3.3.01, SERVICIOS PRESTADOS A LAS EMPRESAS Y SERVICIOS DE PRODUCCION

Conforme con los dispuesto en los numerales 7º y 12º del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 de 2015, con el fin de establecer el objeto a contratar, el alcance, la modalidad de selección por medio del cual se adelantara la selección del contratista, el presupuesto oficial, y las necesidades que se pretenden satisfacer con el contrato que tiene como objeto **"MANTENIMIENTO DEL PUENTE SOBRE LA QUEBRADA LA NIÑA EN LA VÍA EL PAUJIL – CARTAGENA DEL CHAIRÁ, DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ"**, en el presente documento se indica de manera particular las condiciones jurídicas, técnicas y financieras exigidas como determinantes en el proceso de selección y cumplir con la normatividad legal vigente.

7.1.2. ANALISIS SECTORIAL

El presidente Ejecutivo de la CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, hace un balance del año que termina y plantea los retos que se asoman para el 2024.

Hechos relevantes:

El desplome, sin antecedentes (excepto pandemia) del 15% en el sector de obras civiles, detonante, a su vez, del decrecimiento de la economía nacional.

Los efectos generados en la confianza inversionista, derivados ellos, de la expedición del decreto 050 de 2023, en virtud del cual se congelaron las tarifas de los peajes.

Informaciones que suponían la puesta en riesgo de la estabilidad y la preservación del modelo de participación privada en la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura, superadas y aclaradas por el propio presidente Petro en el Congreso de la CCI en Cartagena (noviembre 22-2023).

La marcha del sector:

A la fecha, el programa de concesiones 4G registra un porcentaje de ejecución promedio de 76%, lo cual equivale a un incremento de 6 puntos porcentuales en lo corrido de 2023.

De las 5G, las troncales Magdalena 1 y 2 finalizaron su etapa de preconstrucción, mientras la Malla Vial del Valle del Cauca inició su etapa de construcción.

Se firmó el contrato de concesión del puerto de Pisisí (Turbo, Antioquia) por US$150 millones, y fue adjudicado el contrato de concesión para la ampliación del aeropuerto de Cartagena Rafael Núñez.

Por concepto de diferencias de tráficos estimados vs tráficos reales, la ANI canceló $1,99 billones a 7 proyectos de la primera ola de concesiones viales.

Por concepto del faltante de vigencias futuras correspondientes al 2022, la ANI canceló $1,3 billones a las concesiones viales. De igual manera, pagó a las concesiones $3,6 billones, correspondientes a las vigencias futuras del 2023.

La ley de Adición Presupuestal incluyó $500.000 millones para cancelar a los concesionarios de iniciativa pública, lo que dejaron de recaudar en peajes, como consecuencia del decreto 050 de 2023.

Dos imperativos:

La normalización de las tarifas de los peajes, con la expedición del decreto en el que actualmente trabaja el Gobierno, tomando como referencia el IPC de los años 2022 y 2023. Lo anterior, se implementará en enero de 2024, para el primer caso, y en julio de 2024, para el segundo. También, se hace imperativa la normalización de las tarifas de peaje, por entrega de obras y unidades funcionales durante el año 2024.

Para la continuidad de las diez iniciativas privadas incluidas en el programa 4G, afectadas por la expedición del decreto 050, se hace necesario compensarlas con recursos del Presupuesto General de la Nación, de tal manera, que se garantice su viabilidad financiera y se eviten terminaciones anticipadas de los contratos, con billonarias contingencias a cargo del Estado.

Sugerencias:

Se deben incentivar altos niveles de ejecución presupuestal, teniendo en cuenta que el Presupuesto General de la Nación 2024 contempla la asignación de $16,7 billones para el sector transporte, de los cuales $13,6 billones estarían destinados a inversión en proyectos concesionados y de obra pública.

Licitar prontamente nuevos proyectos APP de iniciativa pública ya estructurados, tales como las vías Pasto-Popayán ($13,5 billones) y Villeta-Guaduas ($7,1 billones), y la iniciativa férrea La Dorada-Chiriguaná ($2,6 billones).

Avanzar en los procesos de adjudicación de las iniciativas privadas (IP), que a la fecha han sido presentadas a la ANI.

Aeroportuarias: Gustavo Rojas Pinilla (San Andrés), El Dorado Max, Campo de Vuelo El Dorado, Bayunca (Cartagena) y Suroccidente. Carreteras: Conexión Centro Calarcá-La Paila, Córdoba-Sucre, Ruta de Los Andes y Santuario-Caño Alegre. Portuarias: Río Córdoba y Ciénaga.

Materializar proyectos de concesión claves para la economía y la competitividad, tales como Mulaló-Loboguerrero, en la Costa Pacífica, las obras pendientes de la Perimetral de Oriente en el centro del país, y la vía Bucaramanga-Pamplona.

Impulsar la estructuración de proyectos intermodales de APP, estratégicos, incluidos ya en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, tales como el primer tercio de la vía Bogotá-Villavicencio y el dragado del Puerto de Buenaventura.

Repotenciar la típica obra pública, a través de proyectos estratégicos tales como la Variante San Francisco-Mocoa y las vías Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira. Se hace imperativa la consecución de recursos para la finalización de tales obras.

Evitar que la reciente creación del Invir (entidad encargada de la ejecución de vías terciarias y con la facultad de contratar sin límite de cuantía), pueda derivar en contrataciones directas mal habidas, e incluso en obras fallidas.

El imperativo de que las pymes de ingeniería -68.000 en todo el país- estrechen lazos con las comunidades, y avancen de la mano y con éxito, en la ejecución de los caminos veredales y las vías terciarias.

Se hace necesario dinamizar la obra pública y potenciar fuentes de financiación como obras por impuestos, regalías y valorización.

Visión de futuro:

El Plan Maestro de Transporte Intermodal se actualizó con vigencia 2021-2051. Dicho Plan es la hoja de ruta a 30 años del sector. Se hace necesario el diseño de un sistema de monitoreo y seguimiento del Plan.

El Gobierno Nacional publicó el Conpes 4118 'Política Nacional Portuaria: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio'. Urge, también, su cabal implementación.

Perspectivas de la economía colombiana en 2024, según Razón pública y escrito por Jorge Armando Rodríguez Alarcón.

¿Qué ha pasado después de la pandemia?

Todavía afectada como todo el mundo por los coletazos del cataclismo económico y social del covid-19, Colombia comienza el 2024 en medio de fuentes de incertidumbre nuevas y viejas, empezando por las de creación humana, como las guerras de fuera y las violencias de dentro. Avivados a nivel global por la pandemia y la invasión de Rusia a Ucrania, la inflación y el desempleo con los años han ido cediendo terreno.

Sin embargo, el aumento del costo de vida en 2023, del orden de 9,6%-9,8%, aún está lejos de la meta del 3 % fijada por el Banco de República, mientras que el desempleo, de alrededor de 10%, tampoco da pie para declarar misión cumplida.

Sin entrar en tecnicismos, puede decirse que el sufrimiento macroeconómico sigue siendo más agudo que en 2019, justo antes del covid-19.

En el 2023 el crecimiento económico del país apenas compensó o superó por algún tanto el crecimiento de la población, cercano del 1%, de acuerdo con estimaciones preliminares. Una desaceleración económica marcada en el segundo semestre del año ha enturbiado el panorama.

Altibajos de la coyuntura

La preocupación por una eventual recesión económica ha llegado ya a editorialistas y caricaturistas. Vista en conjunto, la evidencia disponible apunta a que la economía colombiana pasa por una fase contractiva, pese a que es muy temprano para saber su duración y profundidad. Teniendo en cuenta lo errático de la actividad económica en el corto plazo, no es aconsejable ponerles mucho énfasis a sus fluctuaciones puntuales.

"La decisión de diciembre pasado de reducir la tasa de intervención a 13%, 25 puntos básicos por debajo de la vigente previamente, está bien encaminada. Es una señal, supone uno, de que el Emisor quiere llevar gradualmente la inflación hacia la meta, propiciando en el entretanto la reactivación económica".

Entre los aspectos de la coyuntura que terminarán definiendo si ha habido o habrá o no recesión figuran los siguientes:

Advirtiendo que no me parece una buena idea centrarse exclusivamente en ese criterio, según la convención internacional una "recesión técnica" se configura cuando el PIB registra crecimientos negativos durante dos o más trimestres consecutivos (removidos los efectos estacionales).

El PIB del tercer trimestre de 2023 cayó 0,3% con respecto al mismo trimestre de 2022, pero aumentó 0,2% con respecto al segundo trimestre de 2023. Según la convención internacional, la comparación apropiada sería frente al trimestre inmediatamente anterior, no frente al año anterior.

En estas condiciones, hasta el momento se habría esquivado por poco la "recesión técnica". De cualquier modo, ¿tales ritmos de crecimiento deberían ser motivo de complacencia?

El mercado laboral ha dado muestras de debilitamiento, con cierto rezago, ante el deterioro de la actividad económica. La tasa de desempleo (desestacionalizada) ha subido por tres meses seguidos, pasando de 9,4% en agosto a 10,2% en noviembre de 2023. Con todo, estos resultados son mejores que los registrados en 2022.

La inversión en capital fijo (fábricas, maquinaria, tecnología, etc.) es clave en la ampliación de la capacidad productiva y suele marcar las fluctuaciones de corto plazo de la actividad económica y el empleo.

Esta variable salió lesionada de la pandemia: ha rondado el 19% del PIB desde el 2021, frente al 22% del mismo agregado en el periodo 2010-2019.

Lo llamativo ahora es que la inversión, en su serie desestacionalizada, lleva cuatro trimestres consecutivos de decrecimiento, contando hasta octubre de 2023, una tendencia sin antecedentes al menos desde el 2005, excluido el periodo de pandemia.

Es importante mirar cómo evoluciona en el 2024 la correlación de fuerzas entre los sectores en contracción y en expansión.

La industria manufacturera, la construcción y el comercio, que dan cuenta de la tercera parte de la generación de valor agregado nacional, han sido los más afectados por la contracción reciente; en contraste, el sector financiero y la minería han crecido.

Al contrario de estas tendencias, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente propugna por la reindustrialización y "la disminución de la dependencia de los hidrocarburos y la minería".

Conviene mantener en el radar estas variables agregadas y sectoriales en el año que comienza.

La CEPAL y el Fondo Monetario Internacional pronostican que en 2024 la economía colombiana experimentará una leve recuperación, con un crecimiento de o cercano al 2%, por debajo del desempeño de América Latina y el Caribe y del conjunto de países en desarrollo. La proyección de la OCDE es de 1,4%.

A nivel local, el PND se basa en una proyección más optimista (2,8%); si esta previsión gubernamental resulta exagerada, las expectativas de recaudo tributario del Gobierno Petro sufrirían un revés y sus planes de gasto se verían trastocados.

Contratiempos fiscales:

Varios acontecimientos obligan a revisar las cuentas del fisco, aparte de la desaceleración económica.

El Presupuesto General de la Nación (PGN) de 2024 se aprobó con la expectativa de que los ingresos tributarios del Gobierno nacional alcanzarán "un máximo histórico de 18,6% del PIB", pero montos significativos de esos recursos seguramente no se van a materializar.

Tal es el caso de los recaudos previstos allí por "arbitramento de litigios" entre la DIAN y los contribuyentes ($15 billones, equivalentes a casi 1% del PIB), procedimiento que requiere una ley cuyo trámite no se ha iniciado. El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) ha calificado ese rubro como incierto y ha cuestionado su carácter permanente.

En la misma dirección operará el reciente fallo de la Corte Constitucional en contra de la prohibición de deducir las regalías de la base gravable de impuesto sobre la renta: unos $3 billones menos (0,2% del PIB), según el Ministerio de Hacienda.

Puesto que la regla fiscal exige que los nuevos gastos permanentes se cubran con ingresos adicionales también permanentes, la merma de los recaudos tributarios frente a los anticipados pone en aprietos a los planes de gasto del Gobierno nacional para el 2024.

A pesar de que se han liberado recursos para otros fines mediante la disminución de los subsidios al consumo de gasolina, según estimaciones del CARF "se tendrán que realizar ajustes de gasto de alrededor de 1,4% del PIB ($23 billones) para cumplir con el objetivo de déficit establecido por la ley de la regla fiscal".

El efecto lo resentirían los programas de gobierno. Para que no se afecten más, de llevarse a cabo la reforma tributaria que se discute por estos días, la pérdida de recaudo que ocasionaría el recorte de la tarifa nominal del impuesto de renta de las sociedades tendría que compensarse con recursos derivados de otras fuentes.

Autoridades económicas al tablero

Para contribuir a la reactivación económica, la política fiscal debería ser mesuradamente expansiva, o por lo menos no contractiva. Con los ajustes de gastos e ingresos que se requerirían para cumplir con la regla fiscal, es dudoso que tal cosa se pueda conseguir. Y como cambiar las reglas de juego en medio del partido tendría sus bemoles, resolver el acertijo no luce nada fácil.

Mejorar la ejecución de la inversión pública ayudaría, pero parece insuficiente. Políticas sectoriales que favorecerían la reactivación, como la de reindustrialización, están en las fases iniciales de adopción o implementación.

La deuda neta del Gobierno nacional ha disminuido y ahora ronda el nivel que la regla fiscal considera prudencial (55% del PIB). Cabe preguntarse si ello no debería abrir algún espacio para el manejo contracíclico de la deuda pública, en particular en lo relativo a la financiación de gastos de inversión.

Aunque la Junta Directiva del Banco de la República advirtió que no necesariamente debería esperarse "el inicio de un ciclo continuo de recortes a la tasa de interés de política", la decisión de diciembre pasado de reducir la tasa de intervención a 13%, 25 puntos básicos por debajo de la vigente previamente, está bien encaminada. Es una señal, supone uno, de que el Emisor quiere llevar gradualmente la inflación hacia la meta, propiciando en el entretanto la reactivación económica.

Es cierto que varias de las críticas a los proyectos de reforma laboral, pensional y de la salud que cursan en el Congreso son en realidad defensas de un statu quo reprobable y de intereses particulares que se lucran de él. Pero también lo es que las iniciativas gubernamentales a menudo desaprovechan los avances en el conocimiento sobre regulación económica y diseño institucional (p.ej., ADRES, AFP, gobernanza y asignación de recursos del sistema de salud), confiando demasiado el logro de propósitos colectivos a las prescripciones y las buenas intenciones.

Más allá de lo que hagan las autoridades monetarias y fiscales, la suerte que corra la agenda legislativa en el 2024 moldeará el ambiente para los negocios, incluidos los de la economía popular, para no hablar de otros factores que influyen sobre la inversión y el empleo, como la seguridad física de empleadores y trabajadores.

América Latina y el Caribe es una región llena de oportunidades, con infinitas historias de fortaleza y creatividad, una región que no se detiene, que se transforma para hacer frente a las adversidades. El Banco Mundial trabaja con los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil en favor de la educación, la inclusión y la resiliencia frente al cambio climático para poner fin a la pobreza en un planeta habitable.

En el último año, la región logró sortear relativamente bien los retos que enfrentó en el contexto de la COVID-19 incluyendo las crecientes presiones de la inflación, la incertidumbre económica mundial y el aumento de la deuda; incluso la pobreza y el empleo volvieron a los niveles anteriores a la pandemia.

La previsión de crecimiento para 2024 es del 2,3 %, lo que indica que la región ha retrocedido a los bajos niveles de crecimiento anteriores a la pandemia. La región también sufrirá los efectos adversos que se observan a nivel mundial, como la disminución de los precios de los productos básicos, el aumento de las tasas de interés en los países del Grupo de los Siete (G7) y la recuperación inestable de China.

Las pérdidas de ingresos de los hogares a causa de la pandemia no se han recuperado totalmente, especialmente para la clase media. La tasa promedio de pobreza se sitúa ahora por encima de los niveles anteriores a la pandemia, en un 30,3 %.

En el ámbito educativo, desde el comienzo de la pandemia los alumnos en promedio han perdido dos tercios de los días de clases presenciales, ya sea parcial o completamente. Esto equivale a una pérdida estimada de 1,5 años de aprendizaje y afecta en mayor medida a los más pequeños y los más vulnerables, quienes corren el riesgo de perder el 12 % del total de ingresos que percibirán durante toda la vida.

Actualmente, la región transita la peor crisis migratoria de su historia. Además de los flujos tradicionales desde Centroamérica y México hacia los Estados Unidos, Venezuela y Haití recientemente han experimentado una salida importante de personas. Alrededor de 7,5 millones de venezolanos salieron de su país desde 2015, mientras que 1,7 millones de haitianos se encuentran en el exterior, sumándose a los dos millones de desplazados internos.

Esta situación se ve agravada por los efectos cada vez más alarmantes del cambio climático, que ya han ocasionado importantes pérdidas económicas y sociales. Los huracanes, inundaciones y sequías son cada vez más frecuentes y se estima que 17 millones de personas podrían verse obligadas a abandonar sus hogares. Es más, casi 5,8 millones de latinoamericanos y caribeños caerían en la pobreza extrema de aquí a 2030, en buena medida debido a la falta de agua potable, así como a una mayor exposición al calor excesivo y a las inundaciones.

Las oportunidades de crecimiento verde en forma de electricidad renovable —solar, eólica y geotérmica— y un vasto capital natural —agua, árboles, biodiversidad— representan el potencial de nuevas industrias en la región. Hay otras oportunidades que surgen de políticas a largo plazo, como la reducción de los riesgos sistémicos, promoción de inversiones en infraestructura tradicional y digital, y mejoras en el capital humano.

La pandemia aceleró la digitalización, pero el pleno potencial del cableado de la región para el crecimiento, la inclusión y la prestación de servicios sigue sin aprovecharse. Se ha avanzado en la expansión de la conectividad básica a Internet móvil, con una brecha de cobertura de sólo el 7 % de la población, mientras que dos tercios de los hogares disponen de conexiones fijas a Internet. Aun así, la baja calidad de los servicios sigue siendo un problema importante y persisten las disparidades, ya que el 74 % de los hogares urbanos tienen acceso a internet fijo, pero solo el 42 %

en las zonas rurales. Esto requiere una combinación de innovaciones tecnológicas e institucionales pues deben abordarse los problemas de asequibilidad, así como la falta de competencias digitales y el fomento de la concienciación sobre las ventajas potenciales de la conectividad.

https://www.bancomundial.org/es/region/lac/overview: Última actualización: Oct 04, 2023

CRECIMIENTO, MAS INFLACION, ALZA DE TASAS DE IINTERES

La Andi presentó un balance del escenario macroeconómico y expuso las acciones a tener en cuenta para trazar una ruta hacia la reactivación.

De acuerdo con el reporte, entre los desafíos económicos que enfrenta el país se incluyen: la desaceleración de la economía, la contracción que registró la industria y el comercio, la caída en la inversión, la inflación y los impactos de la reforma tributaria.

En materia de crecimiento económico, el gremio señala que el ritmo lento que presenta la actividad económica se puso de manifiesto con el decrecimiento observado en el tercer trimestre del año, periodo en el que el PIB entró en terreno negativo al registrar una variación anual de -0,3 %.

Por el lado de la inversión, el informe menciona que la contracción en este indicador se explica, entre motivos, por "la baja dinámica de la economía, el ambiente de incertidumbre, la inseguridad jurídica, la incertidumbre alrededor de la política pública, las múltiples reformas que se están discutiendo en el Congreso y los problemas de inseguridad que afectan a la sociedad en general y ya empiezan a afectar la actividad empresarial".

La agremiación también hizo énfasis el bajo desempeño que han registrado algunas actividades como la industria, el comercio y el sector constructor. En el caso particular de la industria manufacturera, el sector ha acumulado diez meses de baja producción y un rezago en las ventas.

En lo referente a la inflación, la Andi señala que, si bien este indicador en los últimos meses ha mantenido una tendencia a la baja que lo llevó a retornar a un dígito (9,28 % al cierre de diciembre del 2023), el ritmo de desaceleración en comparación con países similares ha sido más lento.

Con respecto a las tasas de interés, luego de que el Banco de la República bajara sus tipos del 13,25 % al 13 % actual, el gremio espera que se continúen con los recortes en 2024.

El Dane reportó este martes 9 de enero de 2024 que la inflación en Colombia regresó a un dígito después de casi año y medio, en gran medida como resultado de la caída en los precios de los alimentos y pese a que los combustibles siguen presionando.

Andrea Ramírez Pisco, directora técnica de la Dirección de Metodología y Producción Estadística del Dane, resaltó que los resultados quedaron por debajo de las estimaciones de algunos centros de análisis y proyecciones e, incluso, del mismo Gobierno.

"*Los expertos tenían una expectativa que iba entre un mínimo del 0,35 % y un máximo del 0,91 % (variación mensual), mientras que el rango de variación anual apuntaba a un piso de 9,15 % y a un máximo de 9,80 %*", dijo Ramírez.

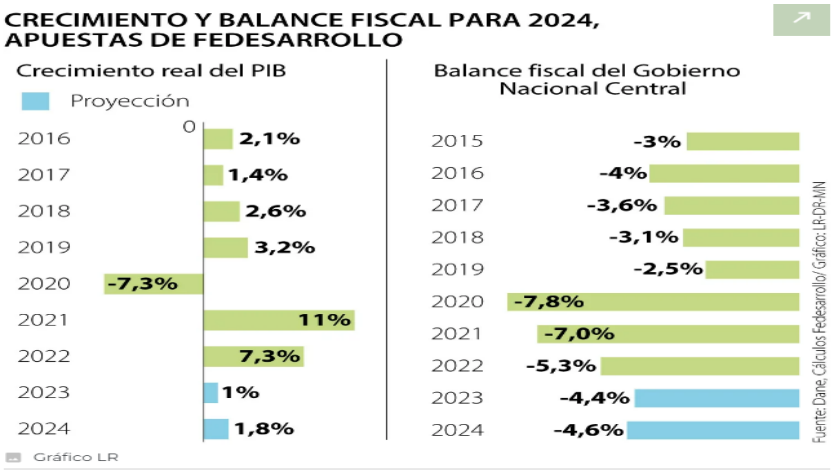
Nuevamente las mayores presiones al costo de vida en Colombia corrieron por cuenta de divisiones como Alojamiento, agua, electricidad y gas; Transporte, Restaurantes y hoteles, y Alimentos y bebidas no alcohólicas; que contribuyeron con 2,84; 1,96; 1,38; y 0,99 puntos porcentuales, respectivamente.

https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/andi-balance-de-la-economia-colombiana-en-2023-y-perspectivas-para-2024: actualización martes 16 de enero de 2024

Fedesarrollo prevé un crecimiento real de 1,8% y una inflación de 6% para este año, La entidad prevé un crecimiento real del Producto Interno Bruto, PIB, de 1,8%; así como el crecimiento del déficit en balanza comercial hasta 2,7% del PIB e inflación de 6,0%.

En su más reciente actualización del documento Prospectiva Económica, este centro de estudios **prevé un crecimiento real del Producto Interno Bruto, PIB, de 1,8%; así como el crecimiento del déficit en balanza comercial hasta 2,7% del PIB e inflación de 6,0%,** tras un año que calificó de retador en su análisis.

La entidad consideró el contexto de desaceleración económica actual al estimar el crecimiento real del PIB para este año que comienza. Fedesarrollo confirmó que el actual proceso de ajuste económico se encuentra en línea con sus previsiones de crecimiento de 1,0% para 2023. **"Para el año 2024, pronosticamos un crecimiento económico de 1,8%. Es crucial enfocarse en una agenda de desarrollo económico que priorice la inversión, especialmente en infraestructura,** con el objetivo de mejorar la competitividad, impulsar la actividad productiva y promover el bienestar social, especialmente en un contexto de desaceleración económica. **A mediano plazo, nuestras proyecciones indican un crecimiento sostenible de 3,1%", planteó.**



El centro de estudios prevé que durante 2024 se incremente el déficit en la balanza comercial. "Para 2024, esperamos que el déficit tenga un incremento de 0,3 puntos porcentuales, ubicándose en 2,7% del PIB, impulsado principalmente por la paulatina normalización de la inversión nacional, lo que incrementaría las importaciones de insumos de producción", advirtió.

Fedesarrollo sostuvo además que este año deberá darse un ajuste del gasto para cumplir con la regla fiscal. "Desde Fedesarrollo proyectamos un déficit fiscal de 4,6% del PIB en 2024. Sin embargo, nuestras estimaciones están condicionadas a que el Gobierno realice un ajuste en el gasto por $22,6 billones, necesario dada la programación de un muy elevado gasto público y la incertidumbre en torno a su financiamiento por la inclusión de ingresos que no solo son inciertos, sino que también son de naturaleza no estructural".

Acorde con la tendencia de decrecimiento en la inflación del país, que ubicó este indicador en 9,28% al cierre de 2023, el análisis de Fedesarrollo apunta a una disminución de la tasa de intervención del Banco de la República hasta 7,75% para diciembre de 2024.

https://www.larepublica.co/economia/estas-son-las-proyecciones-de-fedesarrollo-para-la-economia-colombiana-en-2024: actualización 10 enero de 2024

Dólar en Colombia: así le fue en 2023 y estas son las proyecciones para 2024
Le contamos qué dicen los analistas sobre el futuro de la tasa de cambio y los factores que podrían afectar el comportamiento de la moneda.

Al 2023 le queda una semana. Como explica ANIF, la tasa de cambio sigue siendo una de las variables de mayor protagonismo para la macroeconomía, teniendo en cuenta sus efectos en el bolsillo de los colombianos, en las industrias, en la inversión y en las decisiones del Gobierno y del Banco de la República.

Este año, explica Adrián Garlati, director de la carrera de Economía de la Javeriana, el comportamiento de la tasa de cambio estuvo marcado por factores externos, como las guerras y su efecto en el precio del petróleo, y en menor medida por situaciones internas, entre las que se incluyen las reformas del gobierno del presidente Gustavo Petro.

En el siguiente gráfico puede ver cómo se comportó la TRM entre enero y diciembre de 2023.



Lo que viene para el dólar en Colombia

Por ahora, el dólar sigue con la tendencia a la baja que ha reportado en las últimas semanas. Según los expertos, este comportamiento tiene que ver, principalmente, con las decisiones sobre tasas de interés: este mes, la Reserva Federal mantuvo los tipos de interés estables por tercera vez consecutiva, pero además dio la señal más clara hasta el momento de que su agresiva campaña de alzas ha terminado (al menos por ahora) al pronosticar una serie de recortes el próximo año.

Las proyecciones

▶ Para cierre de 2024, esperan que el dólar se ubique en $4.150, una mejora frente al pronóstico del mes anterior ($4.183).

▶ Para diciembre de 2024, en promedio, los analistas esperan que la tasa de cambio cierre en $4.080.

▶ ANIF proyecta que la TRM cerrará el año en $4.020 y 2024 en $4.110.

Para el próximo año, según los analistas, será clave, entre otras cosas, el comportamiento de la inflación, las decisiones sobre tasas de interés, lo que venga para la guerra entre Ucrania y Rusia y la guerra en Gaza y el futuro de las reformas que están en curso en Colombia.

https://www.elespectador.com/economia/precio-del-dolar-en-colombia-asi-le-fue-en-2023-y-estas-son-las-proyecciones-para-2024: 24 de diciembre de 2023

De igual manera, aclaró la posible relación que tiene el dólar con el aumento del 12% del salario mínimo para 2024, lo que llevó a la remuneración al $1.300.000.

“La conexión con salario mínimo en el corto plazo es bien débil. Además, lo que lo suban tiene que ser mayor al 16% del año pasado para que los precios no bajen”, indicó.

Asimismo, ante la dinámica de la tasa de interés de los bancos centrales y una caída más acentuada del dólar frente a otros países, apuntó que la región tiene tasas más altas, pero disminuye más porque se recupera la confianza en cambios moderados y consensuados en el país.

De igual forma, Campos recordó que esta realineación se dio pese a que en lo que va del Gobierno Petro se habló de control de capitales y de precios, además de las virtudes de imprimir, así como se dio falsa información en documentos de reservas y se pidió apoyo en las calles. Asimismo, que hubo mensajes que aunque hoy se sabe que no eran “en serio” en su momento generaron miedo.

https://www.infobae.com/colombia/2024/01/01/dolar-en-colombia-se-alineo-en-2023-con-otros-paises

CIFRAS DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA

A pesar de la incertidumbre política nacional y las incógnitas internacionales, el país mantiene un promisorio futuro en materia de obras, en calidad y cantidad, para beneficio de sus ciudadanos y proyección en el contexto global. Cuando hablamos de infraestructura hablamos de un conjunto

de obras consideradas necesarias y que contribuyen al desarrollo de una nación y a mejorar los servicios y el bienestar de sus ciudadanos.

Con la expedición Ley de alianzas públicos- privadas (1508 de 2012) y la Ley de infraestructura (1682 de 2013), se creó un nuevo marco normativo en el país, que ha permitido la modernización institucional, las iniciativas del Gobierno y del sector privado, aunque recientemente la pandemia por Covid-19 y el contexto internacional han dificultado los avances.

Podemos clasificar las obras de infraestructura de acuerdo con la actividad o el servicio para las cuales se construyen. En Colombia, las principales áreas de avance en infraestructura son:

A. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Colombia ha tenido avances importantes en materia de infraestructura, transporte y logística. Buena parte de estos han venido como resultado de mecanismos como las asociaciones público-privadas (APP). De hecho, con la Ley 1508 de 2012, el régimen jurídico para las APP, se incentivó la inversión privada en el sector, lo que ha permitido una transformación en el desarrollo vial del país.

Si bien en los últimos 20 años la provisión de infraestructura de transporte se ha incrementado considerablemente, persisten aún algunos retos que no permiten que el país aproveche plenamente de sus beneficios. En particular, se identifican dos aspectos centrales que deben corregirse con el fin de completar una transformación efectiva del sector. Por un lado, asegurar una visión estratégica que permita la implementación de proyectos de carácter intermodal, y por otro, aliviar la carga regulatoria que genera incentivos a la existencia de un sector transportador improductivo e informal.

En relación con el primer aspecto, el país cuenta con una metodología de priorización de proyectos a través del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), la cual debe ser implementada con el propósito de generar nuevas oportunidades de transporte de carga y de pasajeros. Esto no solo permitirá suplir necesidades de infraestructura y conectar al país en toda su extensión, sino que también garantizará opciones distintas y más eficientes, en los casos en los que aplique, al enfoque tradicional de transporte de carga.

El segundo aspecto está relacionado con la regulación vigente en materia de control de precios en el sector de transporte y, en general, con las acciones y normativas que afectan la inversión en el sector y, por esta vía, su competitividad. Adicionalmente, el sector de transporte de carga por carretera aún experimenta problemáticas originadas por regulaciones pasadas cuyos impactos aún se observan en la actualidad. Por ejemplo, hasta 2019 el mercado de vehículos de transporte de carga estuvo "congelado" por políticas como el "uno a uno" y el "uno a tres", aspecto que incide en que hoy más del 43 % de los camiones tenga más de 11 años de antigüedad. Además, el sector de transporte y almacenamiento presenta altos niveles de informalidad, lo que también es afectado, entre otras razones, por multiplicidad de requisitos en la habilitación de pequeños transportadores para realizar contratos con generadores de carga.

Considerando la urgencia de implementar recomendaciones que, por un lado, establezcan una visión estratégica del sector y, por otro, generen incentivos a la creación de precios eficientes a través del desmonte de la regulación actual, este capítulo se enfoca en resolver esas necesidades. También plantea soluciones a retos adicionales como la ausencia de infraestructura en territorios alejados y la falta de integración de la visión logística en la planeación territorial.

Es clave reconocer que existen una serie de temas que no son desarrollados a lo largo del capítulo pues pueden ser logrados en el largo y el mediano plazo. Sin embargo, es indispensable priorizar una serie de acciones urgentes. El capítulo se divide en tres secciones: (1) infraestructura, (2) transporte de carga y (3) logística. Adicionalmente, la presente edición cuenta con 15 recomendaciones de índole pública o coordinación público-privada para mejorar el desempeño del país en esta materia.

La inversión en infraestructura de transporte es crucial para promover el crecimiento económico, el bienestar y la conectividad de los territorios. Este sector es una actividad transversal a toda la economía y cuenta con amplios encadenamientos con otras actividades productivas. De hecho, un estudio realizado por Fedesarrollo (2020) establece que un incremento promedio anual de la inversión en infraestructura del 0,5 % del producto interno bruto (PIB) durante los próximos 10 años aumentaría en 0,8 puntos porcentuales (pp) el crecimiento de la economía. Esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,6 pp y una reducción de la pobreza de 0,5 pp.

- **Balance del INVIAS**

El INVIAS interviene la infraestructura vial nacional, la cual se divide en la red nacional de carreteras con vías primarias, además de las vías regionales las cuales corresponden a vías secundarias y terciarias, con actividades de mejoramiento y pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, construcción de calzada nueva, construcción y/o rehabilitación de puentes, construcción y/u operación de túneles, atención de sitios críticos, construcción de intercambiadores y Servicios de Atención al Usuario.

Lo anterior, a través diferentes programas y planes que contribuyen a garantizar la conectividad y desarrollo de las regiones.

Entre los programas a resaltar se encuentran los pertenecientes a la estrategia Compromiso por Colombia, el cual abarca los programas de Concluir y Concluir para la Reactivación, Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030 y el programa Vías para la Legalidad Reactivación 2.0. Así mismo, se tiene el programa de Administradores Viales y Microempresarios con el cual se atienden los corredores a cargo, mediante la gestión vial integral de carreteras.

A continuación, se listan los programas a través de los cuales se están interviniendo los diferentes corredores a cargo del Instituto Nacional de Vías:

Administradores Viales

La conservación de las vías de la red nacional de carreteras se realiza a través de Mantenimiento Rutinario y Administración Vial, cuyo objetivo principal es prevenir el deterioro progresivo del estado de la red vial nacional. Esto mediante dos acciones, las cuales consisten en realizar de manera frecuente el mantenimiento rutinario en los diferentes elementos de la vía y la segunda corresponde a contar con la información oportuna del estado y condiciones de la vía a través de una adecuada gestión vial.

A la fecha, con el programa de Conservación de Vías a través del Mantenimiento Rutinario y Administración Vial se invierten $76.132 millones para la intervención de 1.025 km mediante 71 contratos de Administración Vial y 246 contratos de mantenimiento rutinario con Microempresarios.

Legalidad

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, construcción de nueva calzada y mantenimiento periódico de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. Lo anterior, mediante la estructuración del programa que garantiza los recursos para la ejecución de los proyectos con vigencias futuras hasta el año 2030. Esto con el fin de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente. El programa cuenta con 23 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $8,47 billones y una inversión 2023 de $938.427 millones. El programa genera 5.518 empleos directos y 10.483 empleos indirectos.

Concluir

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, construcción de nueva calzada, construcción y rehabilitación de puentes, atención de sitios críticos, Servicios de Atención al Usuario -SAU, obras de drenaje y mantenimiento periódico y rutinario de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. Esto con el fin de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente. El programa cuenta con 22 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $2,94 billones y una inversión 2023 de $22.278 millones. El programa genera 4.014 empleos directos y 7.225 empleos indirectos.

Reactivación 2.0

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico, construcción y repotenciación de puentes, construcción y operación de túneles, obras de drenaje de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. Lo anterior, mediante la estructuración del programa que garantiza los recursos para la ejecución de los proyectos con vigencias futuras hasta el año 2030. Esto con el fin de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente. El programa cuenta con 31 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $4,63

billones y una inversión 2023 de $316.154 millones. El programa genera 366 empleos directos y 549 empleos indirectos.

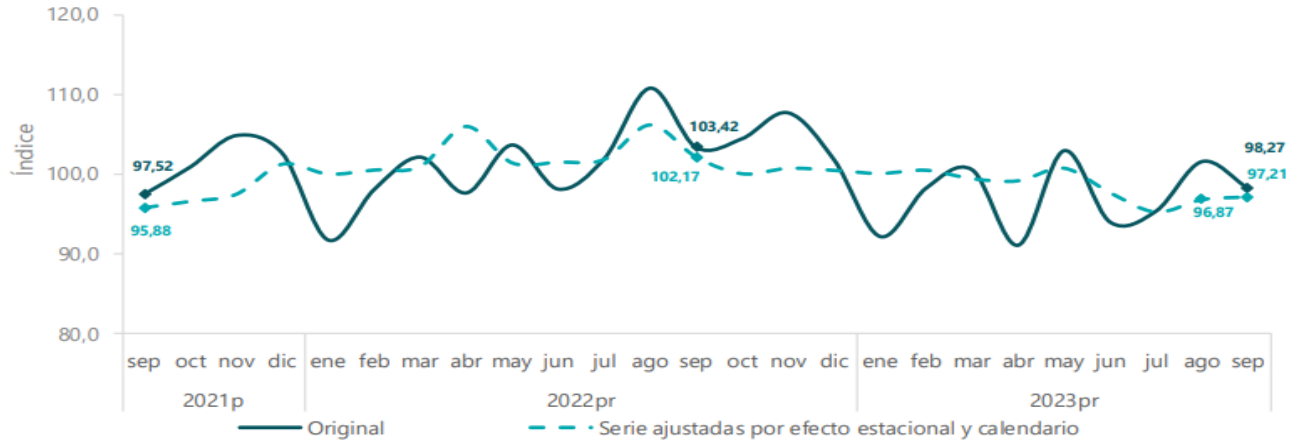
Otros Programas

El Instituto Nacional de Vías realiza intervenciones a la infraestructura vial con otro tipo de programas que no hacen parte de la estrategia Compromiso por Colombia como el programa de Gestión Vial Integral (GVI) y otros proyectos que tienen como objetivo realizar actividades de mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico y rutinario, intervención de puentes, intervención de túneles, atención de sitios críticos, intercambiadores viales y Servicios de Atención al Usuario (SAU). Estos 21 proyectos cuentan con una inversión de $2,91 billones y una inversión 2023 de $94.520 millones.

Para la vigencia 2023, el presupuesto de inversión apropiado asciende a $4.2 billones. Al mes de octubre se ha comprometido $3,1 billones equivalentes al 73.85%. de dicha apropiación, recursos. Con estos recursos se están financiando los diferentes programas de la infraestructura de transporte del país. Es importante señalar, que a partir de los compromisos adquiridos en la consulta previa del Plan Nacional de Desarrollo se ha destinado un porcentaje del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total para atender las priorizaciones realizadas por las comunidades étnicas. (Negros, Afros, Palenqueros y Raizales e indígenas).

Resultados del índice de las actividades secundarias

Gráfico 11. Índice de las actividades secundarias (base 2015)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2021p - 2023pr (septiembre)

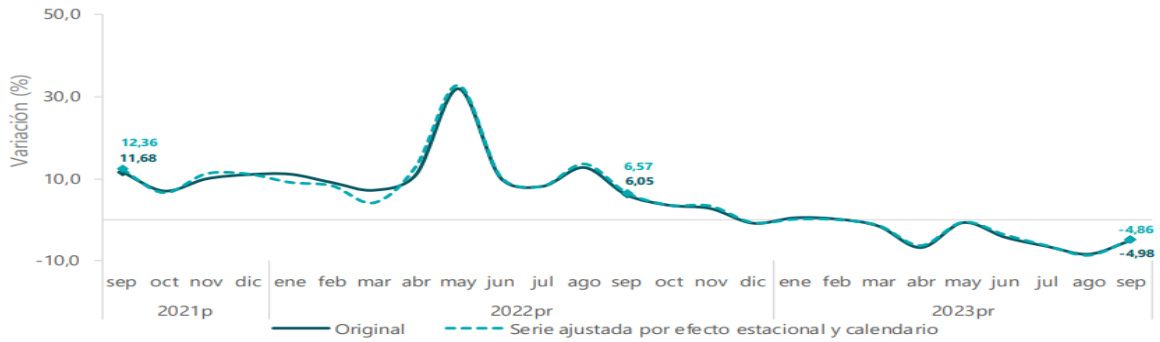


Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Comportamiento anual

Para el mes de septiembre de 2023pr el índice de las actividades secundarias, en su serie original se ubicó en 98,27, lo que representó un decrecimiento de 4,98% respecto al mes de septiembre de 2022pr (103,42). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de septiembre de 2023pr, se ubicó en 97,21, lo que representó un decrecimiento de 4,86% respecto al mes de septiembre de 2022pr (102,17). (Ver gráficos 11 y 12).

Gráfico 12. Tasa de crecimiento anual del índice de las actividades secundarias
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2021ᵖ - 2023ᵖʳ (septiembre)

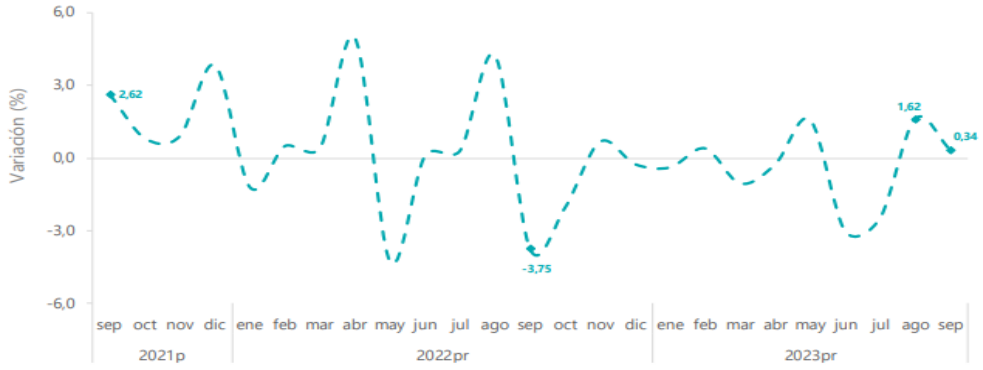


Fuente: DANE, Cuentas nacionales

Comportamiento mensual

Para el mes de septiembre de 2023pr el índice de las actividades secundarias en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 97,21, lo que representó un crecimiento de 0,34%, respecto al mes de agosto de 2023pr (96,87). (Ver gráficos 11 y 13).

Gráfico 13. Tasa de crecimiento mensual del índice de las actividades secundarias
Serie ajustada por efecto estacional y calendario
2021ᵖ - 2023ᵖʳ (septiembre)



Fuente: DANE, Cuentas nacionales

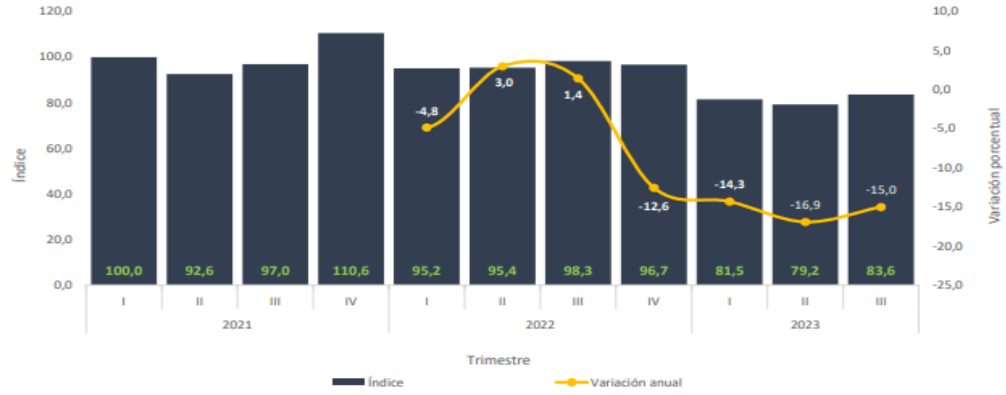
Índice de Costos de la Construcción de la Construcción Pesada

Indicador de Producción de Obras Civiles precios constantes

Variación anual (III trimestre de 2023pr / III trimestre 2022)

Durante el tercer trimestre de 2023, la producción de obras civiles a precios constantes registró una disminución de 15,0%, frente al mismo trimestre de 2022 (Anexo A3).

Gráfico 2. Índice y variación anual de la producción de obras civiles (precios constantes)
Total nacional - serie a precios constantes
III trimestre de 2023pr



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: preliminar

Variación y contribución anual por tipo de construcción (III trimestre de 2023pr / III trimestre 2022)

La disminución de 15,0% en la producción de las obras civiles a precios constantes, se explica por el comportamiento negativo en cuatro de los cinco grupos de obra: el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles que presentó una reducción de 19,8% y restó 10,9 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil registró una variación de -28,8% y aportó 2,8 puntos porcentuales negativos a la variación anual total; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales que disminuyó su producción en 11,6% y restó 1,9 p.p. a la variación anual a precios constantes; y el grupo de tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales y obras conexas que

redujo su producción en 0,5% y restó 0,1 puntos porcentuales a la variación anual a precios constantes.

En contraste, el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) registró un incremento en su producción anual de 10,4% y aportó 0,6 puntos porcentuales a la variación anual total. (Anexo A3).

Cuadro 1. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de construcción
Total nacional
III trimestre de 2023^{Pr} / III trimestre 2022

Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	**-15,0**	**-15,0**
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-19,8	-10,9
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	-28,8	-2,8
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	-11,6	-1,9
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-0,5	-0,1
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	10,4	0,6

Fuente: DANE, IPOC.

Variación y contribución anual a precios constantes por producto, 15 subclases CPC versión 2.1 A.C (III trimestre de 2023Pr / III trimestre 2022)

La tabla 1 muestra las variaciones anuales a precios constantes y contribuciones al total nacional y a los cinco grupos de obras civiles de cada una de las 15 subclases enmarcadas en la CPC versión 2.1 actualizada para Colombia. Se evidencia que 9 de las 15 subclases presentaron disminuciones en su producción con respecto al mismo trimestre del año anterior, mientras que 6 subclases registraron incrementos en su producción (Anexo A4).

Tabla 1. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de producto (15 subclases)
Total nacional
III trimestre 2023[Pr] / III trimestre 2022

	Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación anual total (pp)	Contribución a la variación anual del grupo (pp)
	TOTAL INDICADOR DE PRODUCCIÓN DE OBRA CIVILES	**-15,0**	**-15,0**	
53211 - 53212	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	-19,6	-10,2	-18,5
53213	Pistas de aterrizaje	-13,4	0,0	-0,1
53221	Puentes y carreteras elevadas	17,7	0,3	0,5
53222	Túneles	-88,4	-0,9	-1,7
Total 530201	**Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles**	**-19,8**	**-10,9**	
53231 - 53233	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	5,7	0,3	4,3
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	169,3	0,8	13,7
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-46,8	-0,5	-7,5
Total 530202	**Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)**	**10,4**	**0,6**	
53241	Tuberías de larga distancia	46,4	0,8	5,9
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	-5,0	-0,2	-1,6
53252	Cables locales y obras conexas	-12,2	-0,5	-4,0
53253 - 53251	Alcantarillado, plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	-3,4	-0,1	-0,8
Total 530203	**Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas**	**-0,5**	**-0,1**	
53261	Construcciones en minas	-43,8	-3,9	-23,9
53262	Centrales eléctricas	27,1	2,0	12,3
Total 530204	**Construcciones en minas y plantas industriales**	**-11,6**	**-1,9**	
53270	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	75,4	0,9	9,2
53290	Otras obras de ingeniería civil	-43,3	-3,7	-38,0
Total 530205	**Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil**	**-28,8**	**-2,8**	

Fuente: DANE, IPOC.

La disminución en la producción anual de las obras civiles a precios constantes de 15,0% con respecto al tercer trimestre de 2023, está explicado por las subclases de la siguiente manera:

En el grupo 530201 carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles, la subclase carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles presentó una variación en su producción de -19,6% y restó 10,2 p.p. a la variación anual total y 18,5 p.p. a la variación anual del grupo. Por su parte, puentes y carreteras elevadas presentó un incremento en su producción con respecto al III trimestre de 2022 de 17,7% y sumó 0,3 p.p. a la variación anual total y 0,5 puntos porcentuales a la variación anual del grupo 530201.En el grupo 530202 puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), la subclase puertos, vías navegables e instalaciones conexas registró un aumento en su producción de 169,3% y sumó 0,8 p.p. a la variación anual total y 13,7 puntos porcentuales a la variación anual del grupo a precios constantes; mientras que, sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones disminuyó 46,8% y restó 0,5 p.p. a la variación anual total y 7,5 puntos porcentuales a la variación anual del grupo.

Para el grupo 530203, tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas se destaca la subclase cables locales y obras conexas que registró una disminución en su producción de 12,2% y restó 0,5 p.p. a la variación anual total y 4,0 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. Por su parte, obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) disminuyó su producción con respecto al III trimestre de 2022 en 5,0% y restó 0,2 p.p. a la variación anual total y 1,6 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. En contraste, tuberías de larga distancia incrementó su producción 46,4% y sumó 0,8 puntos porcentuales a la variación total y 5,9 p.p. a la variación anual del grupo. Las subclases que conforman el grupo 530204 construcciones en minas y plantas industriales presentaron los siguientes comportamientos con respecto al tercer trimestre de 2022: la subclase construcciones en minas presentó una disminución en su producción de 43,8% y restó 3,9 p.p. a la variación anual total y 23,9 puntos porcentuales a la variación anual del grupo.

Mientras que, la subclase centrales eléctricas aumentó su producción en 27,1% y sumó 2,0 p.p. a la variación anual total y 12,3 p.p. a la variación anual del grupo. 530204. Con respecto al grupo 530205 instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil, la subclase otras obras de ingeniería civil, disminuyó su producción en 43,3% y restó 3,7 puntos porcentuales a la variación anual total y 38,0 puntos porcentuales a la variación anual del grupo; por su parte, la sub clase instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento presentó un incremento de su producción de 75,4% con respecto al tercer trimestre de 2022 y aportó 0,9 p.p. a la variación anual total y sumó 9,2 puntos porcentuales a la variación anual del grupo 530205.

Variación y contribución año corrido por tipo de construcción (I trimestre 2023 – III trimestre 2023 Pr / I trimestre 2022 – III trimestre 2022)

De enero a septiembre de 2023, la disminución de 15,4% de la producción de obras civiles frente al mismo periodo de 2022, se explica por el comportamiento negativo en cuatro de los cinco grupos de obra: el grupo carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación de -18,6% y restó 10,7 p.p. a la variación año corrido; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales registró una disminución de 25,3% y restó 4,0 puntos porcentuales; instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil disminuyó su producción en 26,3% y contribuyó con 2,4 puntos porcentuales negativos a la variación total año corrido; y el grupo puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (-2,4%), registró disminución en su producción y restó 0,1 puntos

porcentuales a la variación año corrido.

Cuadro 2. Variación y contribución año corrido de la producción de obras civiles a precios corrientes según tipo de construcción
Total nacional
(I trimestre 2023 – III trimestre 2023[Pr] / I trimestre 2022 – III trimestre 2022)

Tipo de construcción	Variación año corrido (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	**-15,4**	**-15,4**
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-18,6	-10,7
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	-25,3	-4,0
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	-26,3	-2,4
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-2,4	-0,1
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	14,2	1,7

Fuente: DANE, IPOC.

En contraste, el grupo de tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas registró un incremento de 14,2%, aportando 1,7 puntos porcentuales a la variación año corrido.

Cadena de producción y distribución

La cadena de producción y distribución del sector de construcción comienza desde los servicios asociados a los proveedores de insumos, en este primer nivel se encuentran la explotación y extracción de minerales destinados a sectores de cementos, concretos y la industria maderera.

Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios. [1]

Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.[2]

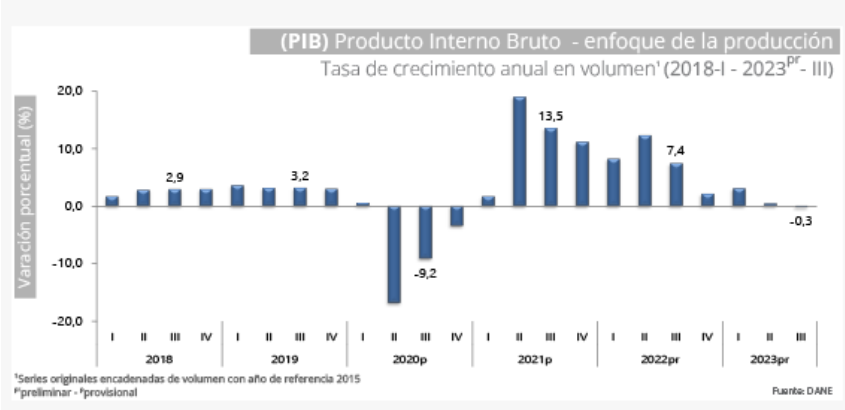
7.2. ASPECTOS ECONOMICOS

- **PRODUCTO INTERNO BRUTO- PIB**

2

Información III trimestre 2023

En el tercer trimestre de 2023, el Producto Interno Bruto en su serie original, decrece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022.



Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Industrias manufactureras decrece 6,2% (contribuye -0,8 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 3,5% (contribuye -0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Construcción decrece 8,0% (contribuye -0,4 puntos porcentuales a la variación anual)

En lo corrido del año 2023pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 1,0%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,0% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

- Actividades financieras y de seguros crece 8,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

- **ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR-IPC**

En enero de 2024 la variación mensual del IPC fue 1,78%.

(IPC) Índice de Precios al Consumidor

Variación mensual y anual - total nacional - 2023 - 2024 (enero)

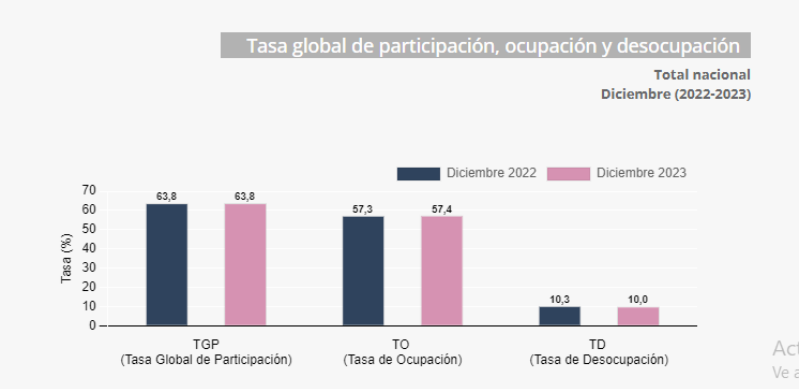
IPC	Enero			
	Variación Mensual		Variación Anual	
	2023	2024	2023	2024
IPC total	1,78	0,92	13,25	8,35

Fuente: DANE, IPC

En enero de 2024 la variación anual del IPC fue 8,35%, es decir, 4,90 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 13,25%.

- **EMPLEO Y DESEMPLEO**

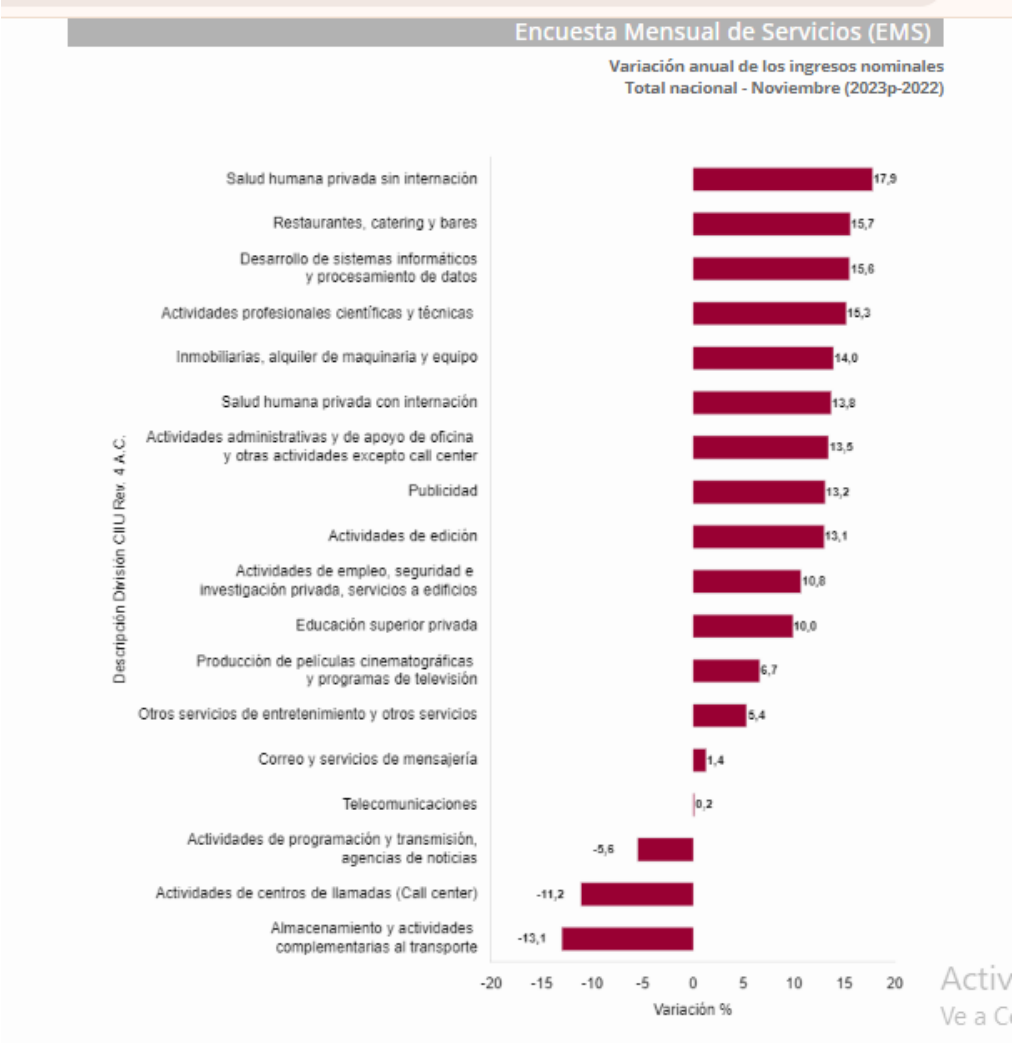
Para el mes de diciembre de 2023, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,0%, la tasa global de participación se ubicó en 63,8% y la tasa de ocupación fue 57,4%. En el mismo mes de 2022 estas tasas fueron 10,3%, 63,8% y 57,3%, respectivamente.



En diciembre de 2023, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 10,2%, la tasa global de participación se ubicó en 66,3% y la tasa de ocupación fue 59,5%. En diciembre de 2022 estas tasas fueron 10,8%, 66,0% y 58,8%, respectivamente.

- **ENCUESTA MENSUAL DE SERVICIOS (EMS)**

En noviembre de 2023, quince de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con noviembre de 2022.



- **INDICADORES ECONÓMICOS**

Dólar TRM $4.307,02 Junio 06	**UVR** $ 346,63 Junio 06	**DTF** (EA) 12,78 % Junio 06
Desempleo (Total Nacional) 10,7% Abril 2023	**IPC** (Índice de Precios al Consumidor) 0,78% abril 2023	**Variación PIB** (Producto Interno Bruto) 3,0% I trimestre 2023[pr]
Salario mínimo $1.160.000 2023	**Café** (Dólar por libra) US$ 2,22 Junio 06	**Petróleo WTI** (Dólares por barril) US$ 71,79 Junio 06

7.3. ASPECTOS TÉCNICOS

Ver anexo condiciones técnicas.

7.4. ASPECTOS LEGALES DEL SECTOR

7.5. ACUERDOS COMERCIALES

7.6. ESTUDIO DE LA DEMANDA

- **ADQUISICIONES PREVIAS OTRAS ENTIDADES**

No. PROCESO SECOP	STI-242-2022, SEVILLA, VALLE DEL CAUCA		
Modalidad de Selección	SELECCIÓN ABREVIDA MENOR CUANTIA		
Tipo de Contrato	OBRA PUBLICA		
Numero de contrato	STI-240-2022	Fecha de suscripción	29/06/2022
Objeto	REALIZAR LAS OBRAS DE REPARACIÓN DE REDES DE ALCANTARILLADO EN LA CARRERA 47 ENTRE CALLES 51 Y 53 Y CALLE 52 ENTRE CARRERAS 47 Y 48 EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE SEVILLA VALLE DEL CAUCA		
Entidad contratante	SEVILLA		
Valor del Contrato	$279.211.441		
Condiciones de pago	PAGOS PARCIALES		
Capacidad financiera	Liquidez	5	
	Capacidad de endeudamiento	10	
	Razón de cobertura de interés.	50	
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	1,0	
	Rentabilidad del activo.	1,0	
Experiencia exigida	NO ES CLARO		
Plazo	2 MESES		
Lugar de entrega	municipio de Sevilla		
Garantías	cumplimiento 10% salarios 8% estabilidad de la obra 30% responsabilidad civil extracontractual 200 SMLMV		

No. PROCESO SECOP	SAMC-SI-008-2022		
Modalidad de Selección	Selección abreviada menor cuantía		
Tipo de Contrato	Obra publica		
Numero de contrato	SAMC-SI-008-2022	Fecha de suscripción	01/07/2022

Objeto	ADECUACIÓN DE BATERÍA SANITARIA Y REPARACIONES LOCATIVAS DE LA ESCUELA URBANA INTEGRADA ONCE DE NOVIEMBRE Y ADECUACIONES LOCATIVAS COMEDOR ESCOLAR COLEGIO ONCE DE NOVIEMBRE SEDE ESCUELA ONCE DE NOVIEMBRE, MUNICIPIO DE LOS PATIOS, NORTE DE SANTANDER	
Entidad contratante	ALCALDIA DE LOS PATIOS	
Valor del Contrato	$263.353.885	
Condiciones de pago	Actas parciales y mediante precio global fijo.	
Capacidad financiera	Liquidez	15
	Capacidad de endeudamiento	0.20
	Razón de cobertura de interés.	10
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,01
	Rentabilidad del activo.	0,01
Experiencia exigida	Dos contratos	
Plazo	4 meses	
Lugar de entrega	Los patios	
Garantías	Cumplimiento 10% Estabilidad y calidad de la obra Salarios 5% Responsabilidad civil 200	

- **ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD**

No. PROCESO SECOP	**DC-GOB-LP-007-2022**		
Modalidad de Selección	Licitación publica		
Tipo de Contrato	OBRA PUBLICA		
Numero de contrato	202200000857	Fecha de suscripción	21/12/2022
Objeto	"CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL CENTRO VIDA PARA LA ATENCIÓN DEL ADULTO MAYOR EN EL MUNICIPIO DE SOLANO, DEPARTAMENTO DE CAQUETÁ".		
Entidad contratante	Gobernación del caqueta		
Valor del Contrato	1.139.271.708,00		
Condiciones de pago	Por avance de obra		
Capacidad financiera	Liquidez	indicadores de pliego tipo	
	Capacidad de endeudamiento	indicadores de pliego tipo	
	Razón de cobertura de interés.	indicadores de pliego tipo	
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	indicadores de pliego tipo	
	Rentabilidad del activo.	indicadores de pliego tipo	

Experiencia exigida	Matriz pliego tipo / relacionada
Plazo	4 meses
Lugar de entrega	Solano Caquetá
Garantías	cumplimiento 20% salarios 10% estabilidad de la obra 20% responsabilidad civil extracontractual 200 SMLMV

	DC-GOB-LP-005-2022		
Modalidad de Selección	Licitación publica		
Tipo de Contrato	OBRA PUBLICA		
Numero de contrato	202200000855	Fecha de suscripción	20/12/2022
Objeto	"CONSTRUCCION Y DOTACION DEL CENTRO ADULTO MAYOR Y ADECUACION Y DOTACION DEL CENTRO VIDA EN EL MUNICIPIO DE MILAN EN EL DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ"		
Entidad contratante	Gobernación del Caquetá		
Valor del Contrato	1.704.329.351,00		
Condiciones de pago	Por avance de obra		
Capacidad financiera	Liquidez		indicadores de pliego tipo
	Capacidad de endeudamiento		indicadores de pliego tipo
	Razón de cobertura de interés.		indicadores de pliego tipo
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio		indicadores de pliego tipo
	Rentabilidad del activo.		indicadores de pliego tipo
Experiencia exigida	Matriz pliego tipo / relacionada		
Plazo	4 meses		
Lugar de entrega	Milán Caquetá.		
Garantías	cumplimiento 20% salarios 10% estabilidad de la obra 20% responsabilidad civil extracontractual 200 SMLMV		

7.7. ESTUDIO DE LA OFERTA

- **QUIEN VENDE U OFERTA EL BIEN O SERVICIOS**

N°	Nombre	Identificación
1	ACF INGENIERIA SAS	901049628-5
2	ACJ COLOMBIANA DE SOLUCIONES S.A.S	900282369-6
3	ADRIANA OCHOA ARIZA	40613870-8
4	ALEX ALBERTO CALVACHE MENA	76309094-7
5	ANDREY MADRIGAL MONROY	80238042-3
6	BARRERA FANDIÑO LUIS ARIEL	79618514-5
7	C V & S CONSTRUCTORES S.A.S.	900610775-1
8	CARLOS ANDRES SALAZAR	6805417-5

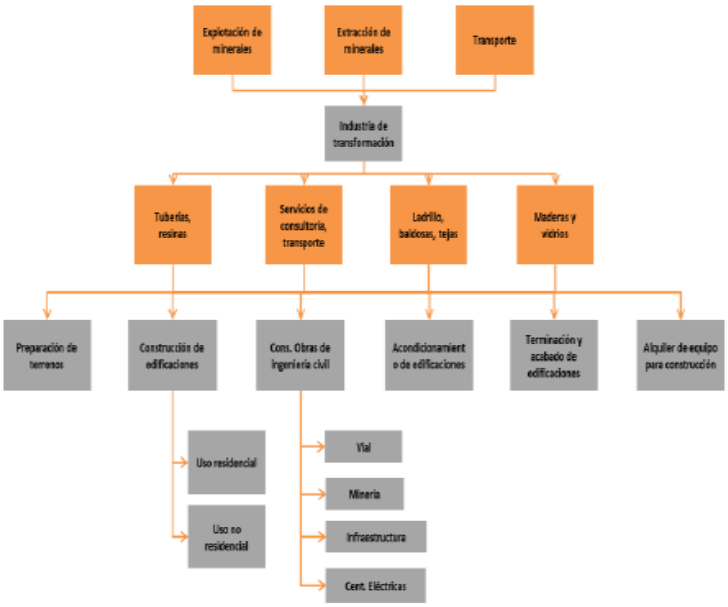
9	COMAK CONSTRUCTORES S.A.S	900619537-6
10	COMPAÑIA OSSA GUZMAN S.A.S	900412183 - 2
11	CONSTRUCTORA CODINCO S.A.S.	900365997-9
12	CONSTRUCTORA SUR COLOMBIANA S.A.S	900690231-9
13	CONSTRUDISEÑOS AGROEQUIPOS COMERCIAL CONACOM LTDA	800045199-2
14	CONTRATAR S.A.S	900332538-1
15	ECOARQ S.A.S.	900294206-6
16	WILFER MONJE TRUJILLO	1118024787-0
17	EINER CHAUX SUAREZ	16188811-2
18	ELKIN DAVID RAMOS MOSQUERA	7692245-1
19	ENGINEERS S.A.S	900297930-4
20	GESTION & DESARROLLO TERRITORIAL S.A.S.	900814203 - 7
21	GLOBALSERVICIOS INTEGRALES S.A.S	828001589-4
22	GOMEZ RUIZ LUIS ALBEIRO	16189113-4
23	GRUPO EMPRESARIAL LIBANO S.A.S.	900457954-8
24	H2 STUDIO S.A.S	900979467-2
25	INGECOL HS Y CIA S EN C	901081252-4
26	INGENIERIA CIVIL DEL CAQUETA S.A.S	900531491-6
27	INGENIERIAS MÓNACO ZOMAC S.A.S	901159195-1
28	J. P. SOLUCIONES Y SERVICIOS S.A.S.	900851841-3
29	JAVIER MUÑOZ MORA	79284491-9
30	JORGE ANDRÉS MONCADA SUAZA	5.819.666
31	JOSE MAURICIO ESPINEL GARNICA	72208886-5
32	MACAFER S.A.S	900981156-3
33	MIJALFER PRESTADORA DE SERVICIOS S.A.S.	900019643-4
34	MILTON JAVIER QUINTERO RAMÍREZ	17640217-9
35	MOVA INGENIERIA DE COLOMBIA S.A.S	900902232-8
36	ORTEGA CORTES CARLOS ANDRES	7712254-5
37	OSCAR JAVIER QUINTERO SANCHEZ	79726616-0
38	OSPINA SANCHEZ HECTOR EDUARDO	96342764-5
39	PALACIO VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A.S	900523451-8
40	PETROMINERTEC S.A.S	900456493-1
41	POLO ALMARIO CARLOS HUMBERTO	6801919-2
42	CONSTRUSANTAFE S.A.S.	900308068-9
43	PSC SOLUCIONES INTEGRALES S.A.S.	900621934-3
44	JOHN GARCIA CALDERON	11221644-1
45	GUILLERMO CASTAÑO HUACA	7687596-1
45	ALEXANDER SUAREZ SANCHEZ SAS	900437031-1
47	SURCOLOMBIANA DE OBRAS CIVILES S.A.S	828001695-7

DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS

La cadena de producción y distribución del sector de construcción comienza desde los servicios asociados a los proveedores de insumos, en este primer nivel se encuentran la explotación y extracción de minerales destinados a sectores de cementos, concretos y la industria maderera.

Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios. [3]

Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.[4]



8. INDICADORES FINANCIEROS Y DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Conforme a la Matriz 2 – indicadores financieros y organizacionales - Obras para infraestructura de transporte, establecida por Colombia compra eficiente en documentos tipo, se establece lo siguiente:

ÍNDICES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONALES PARA MIPYME.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el

[3] Aktiva. (2015). EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA. 26/02/2016, de Sitio web: http://aktiva.com.co/publicaciones/15-estudios-sectoriales.html

[4] Aktiva. (2015). EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES EN COLOMBIA. 26/02/2016, de Sitio web: http://aktiva.com.co/publicaciones/15-estudios-sectoriales.html

parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, probará los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,11
Índice de endeudamiento	≤ 75%
Razón de cobertura de intereses	≥ 0
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del activo	≥ 0

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

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

1. *Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás Proponentes*

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

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,21
Índice de endeudamiento	≤ 70%
Razón de cobertura de intereses	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,04
Rentabilidad del activo	≥ 0,02

Indicador	Valor concertado

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

Dado en Florencia, veintidos (22) días del mes de marzo de 2024.

Presentó:
ORIGINAL FIRMADO
Secretario de Infraestructura Gobernación del Caquetá

Concepto	Nombre y apellido	Cargo	Firma
Elaboró	Mauren Viviana Cadena Melo	Contadora Pública-Contratista	**ORIGINAL FIRMADO**

1. FUENTES CONSULTADAS

- Agencia Nacional de Infraestructura- ani.gov.co
- Asobancaria - www.asobancaria.com
- Superintendencia de Sociedades- www.supersociedades.gov.co/Paginas/default.aspx
- Colombia compra eficiente SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (www.dane.gov.co)
- SIE de la Superintendencia de Sociedades (www.supersociedades.gov.co)
- Cámara Colombiana de Infraestructura (www.infraestructura.org.co)
- ValoraAnalitik. "Joyco, de principio a fin en los megaproyectos de infraestructura". Recuperado de https://www.valoraanalitik.com/2022/04/04/joyco-de-principio-fin-en-megaproyectos-de-infraestructura/
- Investigaciones confircolombiana. "Infraestructura vial en 2021: una recuperación dispar". Recuperado de https://investigaciones.corficolombiana.com/macroeconomia-y-mercados/informes-sectoriales/infraestructura-vial-en-2021-una-recuperacion-dispar/informe_1028162#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20de%20infraestructura%20vial,lenta%20de%20lo%20que%20esper%C3%A1bamos
- Aprendiendo Colombia líder. "Análisis del sector de infraestructura en Colombia". Recuperado de http://aprendiendo.colombialider.org/wp-content/uploads/2018/04/PMIBogota-Analisis-sobre-el-sector-de-infraestructura-en-Colombia.pdf
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. "Seguimiento a Proyectos de Infraestructura – Sistema Férreo Nacional". Informe Dirección Técnica: Mapa Red Férrea Nal. Recuperado de http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/Informe%20ferrocarriles.pdf
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.