MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN EL TRAMO VIAL CALLEJÓN VILLANUEVA – CORREGIMIENTO GUABITAS EN EL MUNICIPIO DE GUACARÍ DEPARTAMENTO DE VALLE DEL CAUCA CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.

El presente documento contiene los estudios previos y el análisis del sector para la celebración de un Contrato de Obra Pública con la Organización de Base denominada **CORPORACION AFROCOLOMBIANA DEL PACIFICO CAR**, con el objeto de acordar la ejecución de obras sobre Infraestructura vial de acuerdo al contenido del Anexo Técnico; documentos elaborados por la Subdirección de Estructuración de Proyectos con base en los insumos y especificaciones técnicas suministrados por la Subdirección de Vías Regionales - Gerencia y Subgerencia del Programa de Caminos Comunitarios de la Paz Total, en cumplimiento de las funciones previstas en los artículos 16 y 23 del Decreto 1292 de 2021.

1. GENERALIDADES

El artículo 2° de la Constitución Política de Colombia establece "*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"*.

La Constitución Política de Colombia en su Artículo 7 prevé que "*El Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana*" y en este sentido, en el artículo transitorio 55 dispuso "*Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia de la presente Constitución, el Congreso expedirá, previo estudio por parte de una comisión especial que el Gobierno creará para tal efecto, una ley que les reconozca a las comunidades negras que han venido ocupando tierras baldías en las zonas rurales ribereñas de los ríos de la Cuenca del Pacífico, de acuerdo con sus prácticas tradicionales de producción, el derecho a la propiedad colectiva sobre las áreas que habrá de demarcar la misma ley.*

En la comisión especial de que trata el inciso anterior tendrán participación en cada caso representantes elegidos por las comunidades involucradas. La propiedad así reconocida sólo será enajenable en los términos que señale la ley. La misma ley establecerá mecanismos para la protección de la identidad cultural y los derechos de estas comunidades, y para el fomento de su desarrollo económico y social.

PARAGRAFO 1°. Lo dispuesto en el presente artículo podrá aplicarse a otras zonas del país que presenten similares condiciones, por el mismo procedimiento y previos estudio y concepto favorable de la comisión especial aquí prevista.

PARAGRAFO 2°. Si al vencimiento del término señalado en este artículo el Congreso no hubiere expedido la ley a la que él se refiere, el Gobierno procederá a hacerlo dentro de los seis meses siguientes, mediante norma con fuerza de ley."

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, establece los principios orientadores del ejercicio de la función Administrativa y que se encuentra 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*."

Mediante la Ley 70 de 1993 además de reconocer el derecho a la propiedad colectiva de las comunidades negras, se establecieron "*mecanismos para la protección de la identidad cultural y de los derechos de las comunidades negras de Colombia como grupo étnico, y el fomento de su desarrollo económico y social, con el fin de garantizar que estas comunidades obtengan condiciones reales de igualdad de oportunidades frente al resto de la sociedad colombiana*".

El artículo 47 de la Ley de 70 de 1993 dispone que el "Estado debe adoptar medidas para garantizarle a las comunidades negras el derecho a desarrollarse económica y socialmente atendiendo los elementos de su cultura autónoma."

A partir de la expedición de la Ley 70 de 1993 las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras se han organizado en Consejos Comunitarios que tienen los atributos de persona jurídica, tal como lo establece el artículo 2.5.1.2.3 del Decreto 1066 de 2015 y ejercen "*la máxima autoridad de administración interna dentro de las Tierras de las Comunidades Negras*", siendo una instancia de representación de las mencionadas comunidades. Éstas también se han constituido en otras formas y expresiones organizativas, tales como las denominadas organizaciones de base, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 2160 que modifica el artículo 7 de la Ley 80 de 1993.

Para el seguimiento a lo dispuesto en la Ley 70 de 1993, mediante el Decreto 1372 de 2018 se conformó la Comisión Consultiva de Alto Nivel, denominada "2*. Comisión de planeación, desarrollo económico, infraestructura, saneamiento básico y vivienda*" en adelante Comisión Segunda.

El literal a) del artículo 6 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo "OIT", aprobado por la Ley 21 de 1991, que hace parte del bloque de constitucionalidad, impone al Gobierno nacional la obligación de consultar a las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del país, como grupo étnico, "*mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas, susceptibles de afectarles directamente*", y el numeral 2º de la misma norma establece: "*Las consultas llevadas a cabo en aplicación de este Convenio deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas*"

El Instituto Nacional de Vías - INVIAS es un establecimiento público del orden Nacional, creado mediante el Decreto 2171 de 1992 y modificado por el Decreto 1292 de 2021; con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y financiera adscrito al Ministerio de Transporte, que tiene dentro de sus funciones las siguientes: *"2.2 Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación operación y mantenimiento, atención de emergencias y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia. 2.3 Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia. 2.4 Adelantar investigaciones, estudios, análisis y proyectos para aportar lineamientos técnicos al Sector. 2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico, así como en la ejecución de proyectos a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten, se cuente con recursos ose acuerde con el INSTITUTO.*

El artículo 3 del Decreto 1292 de 2021 establece la composición del patrimonio del instituto, el cual se integra además de los recursos asignados por la nación, por los aportes, donaciones y demás contribuciones que reciba, por los bienes muebles e inmuebles que adquiera a cualquier título, por los recursos del crédito, por los ingresos provenientes de los peajes y demás cobros de la infraestructura a su cargo, entre otros.

El artículo 23 del Decreto 1292 de 2021 establece como funciones de la Subdirección de Vías Regionales-SVR del INVIAS entre otras: "*23.1. Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la infraestructura de la red vial regional (secundarias, terciarias, caminos ancestrales y ciclorrutas, entre otras) y evaluar su ejecución, 23.2. Administrar los procesos de construcción, conservación, rehabilitación de la infraestructura de la red vial regional a cargo del Instituto. 23.3. Apoyar a la Subdirección de Estructuración de Proyectos con los insumos para los estudios previos y especificaciones técnicas directamente o a través de terceros para la contratación de obras de la infraestructura a su cargo (…) 23.8. Controlar, evaluar y hacer el seguimiento de los planes y proyectos a su cargo, (…) 23.13. Las demás inherentes a la naturaleza de la dependencia y las que le sean asignadas por las normas legales"*

Mediante la Resolución No. 2382 del 13 de julio de 2023, se creó el Grupo de Gerencia de Caminos Comunitarios de la Paz Total -CCDPT adscrito a la Subdirección de Vías Regionales el cual tiene como funciones las siguientes: "*1. Actuar como eje transversal en el desarrollo del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, gestionando desde la Subdirección de Vías Regionales como un articulador con las Entidades del Sector Transporte, entidades Gubernamentales, Organismos internacionales o de cualquier otra naturaleza y las dependencias internas del Instituto en cada una de las etapas del programa. 2. Establecer la planeación en los aspectos técnicos, administrativos, presupuestales, y de recursos humanos entre otros, relacionados con el Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total. 3. Definir los lineamientos documentales y uso de tecnologías requeridas para la administración y actividades técnicas, con el fin de asegurar la adecuada trazabilidad y oportunidad de la información concerniente al Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total. 8. Gestionar con las diferentes dependencias del Instituto la*

oportuna ejecución presupuestal de los recursos asignados al programa Caminos Comunitarios de la Paz Total en las respectivas vigencias. 9. Liderar todas las acciones encaminadas a la suscripción de los convenios y contratos del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total en el territorio nacional 12. Las demás inherentes a la naturaleza y etapas del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total."

El INSTITUTO requiere materializar alianzas con actores estratégicos que cooperen desde diversas aristas en el marco de la ejecución de proyectos potenciales de infraestructura, con el propósito de generar desarrollo en las regiones, conectividad y competitividad.

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", tiene como objetivo sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a partir de la construcción de un nuevo convenio social que propicie la superación de injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza. Este proceso debe desembocar en la paz total, entendida como la búsqueda de una oportunidad para que todos podamos vivir una vida digna, basada en la justicia; es decir, en una cultura de la paz que reconoce el valor excelso de la vida en todas sus formas y que garantiza el cuidado de la casa común.

En este sentido, el Ministerio de Transporte como cabeza del sector transporte e infraestructura, lideró la Consulta Previa del Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026 Colombia, «Potencia Mundial de la Vida», la cual se llevó a cabo entre el 10 de enero y el 6 de febrero de 2023, como resultado de esta se protocolizaron acuerdos con las comunidades étnicas dentro de los cuales se tienen los siguientes a cargo del INVIAS:

> "(…) *a. Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura vial (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes) de interés de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de acuerdo a las necesidades definidas y priorizadas por las comunidades en el marco de las asignaciones presupuestales del Sector.*
>
> *Recursos: el 22,5% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para infraestructura vial regional (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes).(…)"*

El artículo 356 de Ley 2294 de 2023, establece en lo referente a los Acuerdos de Consulta previa y otros espacios de diálogo que "*(…) las entidades con compromisos derivados de escenarios de diálogo y concertación con i) comunidades negras, afrocolombianas, raizales (ii) pueblo Rrom y (…), incluidos en el PND 2022 - 2026 "Colombia potencia mundial de la vida" conforme a la priorización efectuada por las entidades en el PPI, destinarán los recursos para su cumplimiento, los cuales deberán estar acorde con el marco de gasto de mediano plazo y el marco fiscal de mediano plazo. Los acuerdos de la Consulta Previa protocolizados del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 hacen parte integral de esta Ley. PARÁGRAFO. Las estrategias y metas acordadas con las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras serán objeto de especial seguimiento del Congreso de la República por medio de la comisión legal Afro*".

Los artículos 1º y 3º de la Ley 2160 de 2021 modificaron los artículos 6º y 7º de la Ley 80 de 1993, respectivamente, dando capacidad jurídica y definiendo cada una de las organizaciones y comunidades que tiene capacidad jurídica para celebrar contratos con el Estado, entre ellas, los Consejos Comunitarios de las Comunidades Negras, las formas o expresiones organizativas de la población negra, afrocolombiana, raizal o palenquera, las organizaciones de base de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y las organizaciones de segundo nivel, de la siguiente manera:

> "*ARTÍCULO 6°. DE LA CAPACIDAD PARA CONTRATAR. Pueden celebrar contratos con las entidades estatales las personas consideradas legalmente capaces en las disposiciones vigentes. También podrán celebrar contratos con las entidades estatales los Cabildos Indígenas, las asociaciones de Autoridades Tradicionales Indígenas, los consejos comunitarios de las comunidades negras regulados por la Ley 70 de 1993.*
>
> *ARTÍCULO 7°. ENTIDADES A CONTRATAR. Para los efectos de esta ley se entiende por:*
> *1. (…)*
> ***2.** Consejo comunitario de las comunidades negras: Es la persona jurídica que ejerce la máxima autoridad de administración Interna dentro de las Tierras de las Comunidades Negras, de acuerdo con los mandatos constitucionales y legales que lo rigen y los demás que le asigne el sistema de derecho propio de cada comunidad".*
> ***3.** Formas o expresiones organizativas. Son manifestaciones que, en ejercicio del derecho constitucional de participación, asociación y de la autonomía de conjuntos de familias de ascendencia negra, afrocolombiana, raizal o palenquera que reivindican y promueven su cultura propia, su historia, sus prácticas tradicionales y costumbres, para preservar y proteger la identidad cultural y que estén asentados en un territorio que por su naturaleza no es susceptible de ser titulada de manera colectiva.*
> ***4.** Organizaciones de Base de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras. Son asociaciones comunitarias integradas por personas de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales o Palenqueras, que reivindican y promueven los derechos étnicos y humanos de estas comunidades.*
> **5.** *Organizaciones de Segundo Nivel. Son asociaciones de Consejos Comunitarios, formas y expresiones organizativas y/u organizaciones de base que agrupan a más de dos (2), inscritas en el Registro Único de la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, siempre y cuando el área de influencia de la organización de segundo nivel corresponda a más de la tercera parte de los departamentos donde existan comisiones consultivas(…)*"
> *Para las organizaciones de base de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y las demás formas y expresiones organizativas, deberán contar con diez (10) años o más de haber sido incorporados por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro; y los consorcios y uniones temporales*".

El artículo 2º de Ley 2160 de 2021 incluyó los literales M) y N) al numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, adicionando como causales de contratación directa la que se realice con consejos comunitarios de las comunidades negras y organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, así:

> "*M). Los contratos que las entidades estatales suscriban con los consejos comunitarios de las comunidades negras, regulados por la Ley 70 de 1993, que se encuentren incorporados por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro, cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades.*
>
> *N). Los contratos que las entidades estatales suscriban con las organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, que cuenten con diez (10) años o más de haber sido incorporados, por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización de información en el mismo registro, cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, y/o la garantía de los derechos de las poblaciones de las mismas organizaciones*".

Las precitadas causales autorizan a las entidades estatales para contratar de manera directa con consejos comunitarios de comunidades negras reguladas por la Ley 70 de 1993, así como con organizaciones de base de personas pertenecientes a poblaciones afrocolombianas, raizales y palenqueras o con las demás formas y expresiones organizativas, que cuenten con diez (10) años o más de haber sido incorporados, por el Ministerio del Interior en el correspondiente Registro Público Único Nacional y que hayan cumplido con el deber de actualización, cuando el objeto del contrato se encuentre relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio o de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades.

La Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente en la CARTILLA PARA INCENTIVAR Y FORTALECER EL ACCESO AL SISTEMA DE COMPRAS Y CONTRATACIÓN PÚBLICA DE LOS PUEBLOS Y COMUNIDADES ÉTNICAS EN COLOMBIA, hace referencia a la capacidad para contratar, conferida en específico a Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, así: *"la Ley 2160 del 2021 establece de manera clara y precisa, que se podrán celebran contratos con: i) consejos comunitarios de las comunidades negras; ii) Formas o expresiones organizativas; iii Organizaciones de Base de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras; y iv) Organizaciones de Segundo Nivel."*

Con el Propósito de mejorar la intercomunicación terrestre de la población rural, el Instituto Nacional de Vías, estructuró y se encuentra ejecutando el Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total, el cual nace como una iniciativa del Gobierno Nacional con el propósito de convertirse en un programa de inversión de alta prioridad dentro de la agenda de desarrollo del Gobierno 2022 - 2026, fundamentado en el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, dentro del componente Proyectos Estratégicos de Impacto Regional.

Con base en las anteriores consideraciones, la Entidad y la Organización de Base **CORPORACION AFROCOLOMBIANA DEL PACIFICO CAR** (individualmente la “Parte”, conjuntamente las “Partes”), acuerdan que el CONTRATO por celebrarse se regirá por las Leyes 70 de 1993, 21 de 1991 y 2294 de 2023; y, por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, el Decreto Ley 019 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, 2160 de 2021, el Código Civil y el Código de Comercio, y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia.

El programa “Caminos Comunitarios de la Paz Total” fue registrado en el banco de programas y proyectos de inversión nacional según el procedimiento establecido por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y fue formulado conforme a la Metodología General Ajustada (MGA) según lo implementado por el DNP y para ello contó con la revisión y aprobación del Ministerio de transporte y la Dirección técnica del DNP, con el nombre 'Mejoramiento, Mantenimiento y Rehabilitación de Caminos Comunitarios de la Paz Total. Nacional', obteniendo el código BPIN No. 202300000000001 y viabilidad por parte del Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación.

2. ANTECEDENTES

El desafío para el gobierno es intervenir 33.102 km de vías regionales y caminos ancestrales. Este programa es un vehículo para activar la participación de las diferentes comunidades en todo el territorio nacional, jalonando el desarrollo local y así aportar en el propósito de encontrar la justicia social, ambiental y económica de los colombianos de la ruralidad.

El programa inició con la implementación de un programa piloto, ejecutado en el departamento del Huila, donde se suscribieron diez convenios solidarios con igual número de organismos de acción comunal, para intervenir el corredor San Luis – Palermo; simultáneamente, y con ocasión de la suscripción de un convenio interadministrativo con el Ministerio del Interior, se suscribieron 15 convenios solidarios más, en diferentes departamentos del país, para ejecutar actividades de mejoramiento y mantenimiento en los corredores de sus territorios.

Ahora bien, el programa se estructura bajo tres líneas de intervención: una primera línea que consiste en la ejecución de obras menores con los organismos de acción comunal a través de la suscripción de convenios solidarios, instrumento legal definido en el Parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 136 de 1993, así como el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021. De

igual manera, se contempla la ejecución de obras menores con comunidades étnicas, bajo las condiciones definidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

En la segunda línea de intervención se contempla la suscripción de convenios interadministrativos con el Ejército Nacional como un aliado estratégico a través de sus batallones de ingenieros militares o batallones de construcciones, en aquellas zonas en la cual se cuente con su capacidad operativa y logística para la atención de corredores en el marco de la planeación de la infraestructura de transporte y que se complemente con las obras menores ejecutadas por los Organismos de Acción Comunal.

De igual manera, teniendo en cuenta que uno de los pilares del programa es generar transitabilidad en corredores estratégicos, se tiene contemplado el mejoramiento de vías regionales mediante la aplicación de nuevas tecnologías atendiendo la dinámica de contratación definida en el marco de la Ley 80 de 1993, seleccionando los procesos definidos para ser contratados por MiPymes, los cuales deben surtir el procedimiento establecido en el Estatuto de Contratación Pública y ser objeto de limitación en los términos del Decreto 1860 de 2021, 1082 de 2015, decreto 142 de 2023 y demás normas concordantes.

Una tercera línea de intervención será la pavimentación de vías regionales priorizadas en el Plan Nacional de Desarrollo mediante procesos de selección definidos en el Estatuto General de la Contratación Pública, adelantados por el Instituto Nacional de Vías.

Un común denominador en las tres líneas de intervención y formas de contratación, lo constituye el elemento de mejoramiento de las condiciones de transitabilidad de las vías regionales. Sin embargo, es de aclarar, que las obras a ejecutar en virtud de la celebración de contratos de obra pública con comunidades NARP, corresponden por su alcance, a obras menores, es decir de bajo nivel de complejidad; esto atendiendo a la habilitación legal para suscribir contratos con las comunidades étnicas (NARP).

Durante las últimas décadas la mayoría de los recursos de inversión en infraestructura vial en Colombia se ha concentrado en la construcción y conservación de los corredores viales principales generando una brecha respecto de las vías ubicadas en los territorios de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, de manera que con la ejecución de obras a través de las mismas comunidades se podrá avanzar en la superación del rezago, por lo que el objeto del presente contrato se relaciona directamente con la garantía de los derechos de estos pueblos.

La Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior emitió el concepto identificado con el Radicado No. 2024-2-002200-002517 de 29 de enero de 2024, sobre las definiciones de que tratan los literales m) y n) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, en el que expuso que de conformidad con el criterio jurisprudencial constitucional, los siguientes corresponden a conceptos jurídicos indeterminados que no presentan una definición acabada:
"(…)

(i) ***Gobierno propio y autonomía:*** *Son garantías derivadas de los derechos de subsistencia e integridad de las comunidades étnicas, que permiten para aquellas la posibilidad de que configurar, mantener o modificar sus instituciones gobierno, con la finalidad de autodeterminar y autogestionar lo relativo al orden social.*

(ii) ***Identidad étnica y cultural:*** *Es una garantía para sujetos con una cosmovisión diferente a la de la sociedad mayoritaria de poder ejercer sus derechos fundamentales de conformidad con su visión particular del mundo.*

(iii) ***Garantía de derechos:*** *La ejecución de acciones tendientes asegurar que los administrados puedan ejercer los derechos constitucional y convencionalmente consagrados. (…)"*

Así mismo al respecto de la garantía de los derechos indica lo siguiente:

"(…) a juicio del suscrito, debe entenderse en el marco de la Cláusula de Estado Social de Derecho, pues, según lo esbozado por la jurisprudencia constitucional el goce efectivo de los derechos es un aspecto del núcleo esencial de la Clausula, al decir:

"El aseguramiento del goce efectivo de los derechos es uno de los compromisos principales del Estado Social y Democrático de Derecho. Tanto la jurisprudencia internacional, como las decisiones de esta Corporación y la doctrina, han establecido que los derechos humanos se realizan plenamente, es decir, se asegura su goce efectivo, cuando los Estados cumplen con tres tipos de obligaciones:

(i) La obligación de respeto de los derechos humanos implica el compromiso del Estado de abstenerse de adoptar medidas que tengan por resultado impedir o dificultar su goce efectivo. Esta obligación tiene por tanto un carácter en principio negativo, por cuanto involucra, fundamentalmente, el deber de abstenerse de interferir en el ejercicio de tales derechos[464]. Asimismo, conlleva el deber de inhibirse de tomar medidas discriminatorias, que condicionen el acceso o el ejercicio de los derechos, basadas en criterios tales como el género, la nacionalidad y la casta.

(ii) La obligación de protección requiere que el Estado adopte medidas para impedir que terceros interfieran u obstaculicen el ejercicio de un derecho por parte de su titular.

(iii) La obligación de garantía implica el deber del Estado de organizar todo el aparato gubernamental y las estructuras a través de las cuales se manifiesta el ejercicio del poder público, de manera tal que sean capaces de asegurar el libre y pleno ejercicio de los derechos. La obligación de garantizar el pleno ejercicio de los derechos humanos es el resultado, entre otros, de su 'efecto horizontal' y tiene, a la inversa de lo que sucede con la obligación de respeto, un carácter positivo. Efectivamente, ella implica el deber del Estado de adoptar todas las medidas que sean necesarias y que, de acuerdo a las circunstancias, resulten razonables para asegurar el ejercicio de esos derechos".[10] (Subrayas Fuera del original)

De ahí, que se entienda por garantía de derechos, la ejecución de acciones tendientes asegurar que los administrados puedan ejercer los derechos constitucional y convencionalmente consagrados.(…)

Adicionalmente en el referido concepto, la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, expuso, luego de una revisión de la línea jurisprudencial de la Corte Constitucional sobre la infraestructura de transporte y su relación con la garantía de derechos constitucionales, lo siguiente:

"Los ejemplos de decisiones judiciales aquí expuestos son ilustrativos de la importancia de la infraestructura de transporte como medio para garantizar intereses y derechos colectivos o fundamentales. No pretende ser una exposición acabada de decisiones que pudieran usar las autoridades en el marco de sus competencias, mejoramiento, rehabilitación y construcción de obra pública con comunidades negras en cumplimiento de la Ley 2160 de 2021, pues como se ve, este tipo de procesos contractuales encuadran dentro de los objetos enunciados en la Ley 2160 de 2021".

En el marco de sus funciones la Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente emitió concepto C-025 de 2024 emitido el 21 de febrero de 2024, sobre el entendimiento que debe tener el INVIAS de los conceptos jurídicos indeterminados fortalecimiento del gobierno propio o de sus organizaciones, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades y si dentro de estos puede entenderse la realización de obras de infraestructura.

Por su relevancia y a manera de ilustración es preciso citar algunos apartes del referido concepto de Colombia Compra eficiente:

"*En consonancia con lo explicado en el numeral 2.2 del presente concepto, es importante precisar que tales causales no restringen su aplicación a unas tipologías contractuales en concreto, ni tampoco a negocios jurídicos con una cuantía determinada, sino que, únicamente exigen el cumplimiento de los requisitos antes estudiados. En ese sentido, la posibilidad de celebrar un contrato de obra en aplicación de los dispositivos normativos aquí explicados depende de su relación con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad cultural, el ejercicio de la autonomía y/o la garantía de los derechos de las comunidades.*

(…)

Ahora bien, la infraestructura de transporte es definida por el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 como un '[…] un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos'. En concordancia con dicha

definición el artículo 4 de la citada ley establece la forma como está conformada la infraestructura de transporte indicando lo siguiente:

***'Artículo 4°.** Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y

sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo 1°. *La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos, propiedad o destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.*

Parágrafo 2°. *Las zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio deberán ser previamente adquiridas por el responsable del proyecto de infraestructura de transporte, cuando se requiera su utilización*'.

Según estas disposiciones traídas de la Ley 1682 de 2013, es claro que la infraestructura de transporte está integrada por distintos de bienes inmuebles susceptibles de ser intervenidos con trabajos materiales contratados en el marco de relaciones contractuales estructuradas bajo la tipología de obra pública. Es por esto por lo que, en aplicación de este tipo contractual y de distintas modalidades de selección, las Entidades Estatales suelen contratar objetos tendientes a la construcción, mantenimiento, rehabilitación y/o mejoramiento de carreteras, puertos, vías férreas, puentes, viaductos y otras actividades sobre los bienes inmuebles que integran la infraestructura de transporte, con el propósito de garantizar la prestación efectiva del servicio público de transporte y mejorar la calidad de vida de las personas. De hecho, conforme evidencian distintos precedentes jurisprudenciales, existen situaciones en la que infraestructura de transporte por su relevancia para la prestación

el servicio de transporte se erige en un presupuesto para acceder a otros derechos como la educación[1] *y libertad de locomoción*[2]*.*

En ese sentido, teniendo en cuenta que los literales M) y N) del artículo 2, numeral 4 de la Ley 1150 de 2007, no involucran ninguna restricción sobre la tipología contractual a la que resultan aplicables, y considerando que la realización de obras para intervenir la infraestructura de transporte puede tornarse relevante para garantizar de derechos de las personas y comunidades, se estima que es válido aplicar tales causales para celebrar de manera directa contratos de obra con Consejos Comunitarios, Organizaciones de Base y demás formas o expresiones organizativas a las que se refiere la Ley 2160 de 2021. Sin embargo, para que tales negocios jurídicos se ajusten al marco jurídico que habilita su contratación directa es necesario que cumplan los requisitos objetivos explicados en el numeral 2.2 del presente concepto".

En concordancia con las consideraciones expuestas por Colombia Compra Eficiente en el concepto antes referido, es preciso resaltar que la infraestructura de transporte es el medio indispensable para que se garantice el servicio de transporte y este contribuye al libre ejercicio de derechos constitucionales fundamentales como el de la libre locomoción de los habitantes del territorio que permite el libre ejercicio de derechos y la garantía de una vida en sociedad en condiciones de dignidad.

El artículo 2 de la Ley 1682 de 2013, define la infraestructura de transporte en los siguientes términos:

---

[1] Al respecto la CORTE CONSTITUCIONAL ha explicado: ""[…] a partir del Artículo 24 Superior todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, de forma que con fundamento en el mismo la ley define el servicio público de transporte como "… una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica…"[10]. En consecuencia, el servicio público de transporte lleva implícito el derecho de libre locomoción y por tanto de libre acceso, lo cual implica: (i) que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en condiciones de comodidad, calidad y seguridad, (ii) que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, (iii) que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, (iv) que el diseño de la infraestructura de transporte, así como la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, supongan que las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos". Sentencia C-439 del 25 de mayo de 2011. M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

Por otra parte, en cuanto a la relación del servicio de transporte con la satisfacción de derechos fundamentales, la CORTE CONSTITUCIONAL ha puesto de presente que: "En el caso del transporte, en general, y su modalidad aérea, en particular, concurren diversas razones para concluir que se trata de un servicio público vinculado estrechamente con la satisfacción de los derechos fundamentales. Las sociedades contemporáneas, signadas por procesos de urbanización y especialización de los factores productivos, obligan a que los individuos deban permanentemente movilizarse largas distancias, en aras de ejercer sus derechos y competencias, acceder a distintas posiciones jurídicas, cumplir con sus obligaciones contractuales, dirigirse a la infraestructura para la prestación de otros servicios públicos, etc. La libertad de locomoción, así entendida, no se concentra exclusivamente en la garantía de transitar libremente por el territorio nacional, sino también con la existencia de mecanismos que permitan hacerlo en condiciones razonables y adecuadas. Esos instrumentos no son otros que los medios de transporte de pasajeros". Sentencia T-987 del 23 de noviembre de 2012, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

[2] Sobre la importancia del servicio de transporte la libertad de locomoción la CORTE CONSTITUCIONAL indica: "En el contexto urbano el servicio de transporte públicos es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. "El fenómeno de la ciudad —sutamaño y distribución— hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio". Sentencia T-595 del 1 de agosto de 2022, M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

"*ARTÍCULO 2o. La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos*".

Desde la óptica legal antes citada, la infraestructura de transporte se debe entender como un bien indispensable para la conectividad de las personas, que propende por la garantía del derecho constitucional a la libre locomoción, el traslado de personas, bienes y servicios, el acceso y la integración de diferentes zonas del país, lo que tratándose de la población negra, afrocolombiana, raizal y palenquera adquiere especial relevancia dada la oportunidad de inversión que se hizo evidente en las vías en sus territorios.

El artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, hizo énfasis en la importancia de la infraestructura de transporte en el cumplimiento de los fines del Estado, particularmente, en fomentar el desarrollo y crecimiento económico, la competitividad internacional, la integración del territorio nacional y el disfrute de los derechos de las personas, por lo que constituye un elemento de soberanía y seguridad del Estado, así:

> "*ARTÍCULO 5o. Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transportematerializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejercea través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares*".

Adicionalmente, constituye fundamento jurídico Ley 1474 del 2011, el Decreto Ley No. 019 del 2012, la Ley 1551 de 2012, Ley 1955 de 2019, Ley 2160 del 2021 y Ley 2294 de 2023, el Código Civil, el Código de Comercio y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia, cuyo objeto se orientará necesariamente hacia la intervención de vías regionales en zonas priorizadas en el marco del espacio nacional de consulta previa, del Plan Nacional de Desarrollo (2023-2026) Colombia, «Potencia Mundial de la Vida», la cual se llevó a cabo entre el 10 de enero y el 6 de febrero de 2023, como resultado de esta se protocolizaron acuerdos con las comunidades étnicas dentro de los cuales se tienen los siguientes a cargo del INVIAS:

> "(…) *a. Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura vial (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes) de interés de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, de acuerdo a las necesidades definidas y priorizadas por las comunidades en el marco de las asignaciones presupuestales del Sector.*

Recursos: el 22,5% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para infraestructura vial regional (vías terciarias, caminos ancestrales y puentes).(…)"

En mérito de lo anterior, el presidente de la Comisión Segunda del Espacio Nacional de Consulta Previa, remitió el listado de vías priorizadas, en cumplimiento de los acuerdos adelantados en el espacio nacional de concertación de la Consulta Previa del Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" 2023 – 2026, en el cual se advierte la identificación de 26 tramos viales distribuidos en territorios donde habitan comunidades NARP.

De acuerdo con lo anotado y de conformidad con la autorización prevista en el literal (m) de del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 (adicionado por el artículo 2º de la Ley 2160 de 2021), para aplicar la modalidad de selección de contratación directa con los consejos comunitarios de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras (Comunidades NARP), para contratos cuyo objeto esté relacionado con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad étnica y cultural, el ejercicio de la autonomía, y/o la garantía de los derechos de los pueblos de estas comunidades, resulta aplicable en este caso lo establecido en el Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública para esa modalidad de selección.

3. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

La Entidad ha identificado que actualmente es difícil la intercomunicación terrestre en las jurisdicciones de las comunidades de los territorios donde se encuentran las comunidades NARP, que conocen sus necesidades y problemática de sus vías, para lo cual es importante indicar que en Colombia hay 142.284 km de vías terciarias de los cuales el 90% se encuentra en regular y mal estado, 45.137 km de vías secundarias, de las cuales se han inventariado 39.615 km y de ellos solo se ha evaluado el estado del 60% de la red secundaria; encontrándose que el 87% de esta red se encuentra en regular y mal estado (CONPES 3857 de 2016 y avances Gobierno 2018-2022). En cuanto a caminos ancestrales en el país se presenta deficiencia en fuentes de información de sus inventarios.

Adicionalmente, se ha identificado que los problemas de intercomunicación terrestre entre las jurisdicciones de las referidas comunidades NARP, y de estos con las cabeceras municipales se debe a la ausencia y/o precariedad que presentan estas vías terciarias. Los problemas de estas vías están directamente relacionados con el tipo de superficie; de modo que: si la vía es en tierra, su estructura es pobre, existe insuficiencia en las obras de drenaje y calzada, haciéndolas intransitables o con tránsito precario. Mientras, que para aquellas vías construidas con materiales sólidos y pavimentadas, su mal estado se debe a fenómenos climáticos de gran magnitud, las complejas condiciones geográficas, la falta de mantenimiento, la calidad de técnicas de construcción y materiales empleados. (Transporte, Ministerio de, 2016)

Estos factores generan diversos inconvenientes que afectan los derechos de las comunidades mencionadas, por ejemplo, las congestiones en las vías por pasos

restringidos, junto con el aumento de los tiempos de viaje que implica una limitación al derecho a la libre circulación, dando como consecuencia la baja comercialización de productos y afectando al desarrollo integral de las actividades relacionadas con la producción de alimentos. Se retrasan actividades como el acceso oportuno a servicios médicos en afectación el derecho a la salud, también inasistencia de estudiantes a escuelas y colegios afectando el derecho a la educación, junto con un incremento de los precios de los productos de la región debido al aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros.

Según este contexto en virtud de los principios de complementariedad, concurrencia coordinación y subsidiaridad, se requiere realizar un trabajo mancomunado con los diferentes Consejos Comunitarios, organizaciones de base y formas de expresión organizativas de las comunidades NARP del país orientado a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

En este sentido, en el numeral 5 “Convergencia Regional” del Documento “Bases del Plan Nacional de Desarrollo” 2022-2026, se destaca como objetivo la construcción y mejoramiento de vías regionales que generen interconexión para el intercambio de productos agrícolas así:

Indicadores De Primer Nivel

INDICADOR	LÍNEA BASE	META CUATRIENIO	ASOCIACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE - ODS
Vías regionales y caminos ancestrales intervenidos (mejoradas,mantenidas y rehabilitadas)	55.240 km (2022)	88.342 km	Objetivo 9. Industria, Innovación e Infraestructura

Con ocasión del instrumento jurídico definido para la intervención de vías regionales, el documento antes referenciado señala que, con el fin de avanzar en la construcción de obras, satisfacción de necesidades y aspiraciones de las comunidades, se desarrollarán proyectos de construcción de vías mediante la suscripción de contratos con los Consejos Comunitarios, organizaciones de base y formas de expresión organizativas de las comunidades NARP. Estas obras mejorarán la conectividad de las personas, generarán empleo y servirán como una herramienta de fortalecimiento de las capacidades comunitarias.

La Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 ¨Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, dentro del componente Proyectos Estratégicos de Impacto Regional, contempla el siguiente esquema de intervención:

PROYECTO	DEPARTAMENTO	TRANSFORMACIONES

Programa de Caminos Comunitarios Para la Paz Total	Todos los Departamentos y Bogotá D.C.	Convergencia Regional. Otras Transformaciones. Derecho a la Alimentación; Seguridad Humana y JusticiaSocial

Con el fin de atender las necesidades de servicio y cumplir con la eficiencia los objetivos del gobierno, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS - estructuró el programa denominado "CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL" a través del cual se atenderá la red vial regional a cargo de la Nación, Departamentos y Municipios.

Por tal razón el Instituto Nacional de Vías pretende suscribir, mediante la modalidad de Contratación Directa, contratos de obra con los Consejos Comunitarios NARP, Formas o expresiones organizativas, Organizaciones de Base de Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, cuyo asidero jurídico se encuentra contemplado en las Leyes 70 de 1993, 21 de 1991, 80 de 1993, 1150 de 2007, 2160 de 2021 y 2294 de 2023 y demás normas vigentes y aplicables a la materia, cuyo objeto se orientará necesariamente hacia la intervención de vías regionales priorizadas por la Comisión Segunda, en el marco del espacio Nacional de Consulta Previa.

Mediante comunicación del 23 de agosto de 2024, el municipio de Gucari en el departamento del Valle Del Cauca, como titular de la infraestructura vial, autorizó a la Organización de Base denominada **CORPORACION AFROCOLOMBIANA DEL PACIFICO CAR**, a ejecutar las intervenciones descritas en el anexo técnico objeto del presente contrato.

Dentro de las funciones del INVIAS se encuentra la de brindar una infraestructura vial que satisfaga los requerimientos mínimos de seguridad, comodidad y transitabilidad para los usuarios de las vías, contribuyendo así, al desarrollo sostenible y a la integración del país a través de una red vial eficiente, cómoda y segura; por lo tanto, con la ejecución de este proyecto, el Instituto busca el cumplimiento de los fines constitucionales del estado, así como a los objetivos del INSTITUTO de darle continuidad al servicio de transporte terrestre y apoyar al desarrollo de la política de intermodalidad del transporte para de esta manera apoyar y contribuir con el Desarrollo Económico de la región.

4. FUNDAMENTOS DE LEY

El presente proceso de contratación se regirá por las disposiciones establecidas en las Leyes 70 de 1993, 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, 2160 de 2021 y 2294 de 2023; el Decreto Ley 019 de 2012 y los Decretos 1082 de 2015 y 1640 de 2020 y demás normas concordantes y, en lo no regulado por dichas normas, por las disposiciones civiles y comerciales concordantes con la materia que rijan o lleguen a regir los aspectos del presente contrato.

5. ANÁLISIS DEL SECTOR

Según informe del Banco de la República la clasificación de los sectores está divididos en actividades económicas, cada actividad se refiere a una parte de los sectores económicos cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos. Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

1. Sector primario o sector agropecuario.
2. Sector secundario o sector Industrial.
3. Sector terciario o sector de servicios.

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

Teniendo en cuenta que el presente objeto, se ubicará dentro del sector secundario, clasificado en el grupo de la construcción. El cual se divide en dos subsectores: edificaciones y obras civiles.

- El subsector de edificaciones agrupa edificaciones residenciales tanto a nivel urbano como rural, edificios no residenciales, reparación de edificios, mantenimientos, y alquiler de equipos de construcción.

- El subsector de obras civiles agrupa los trabajos asociados con la ingeniería civil, como la construcción de carreteras, vías férreas, puertos y tuberías.

En los últimos años, el sector de la construcción ha representado en promedio el 5% del PIB. En términos de participación en el PIB de la construcción, el subsector de obras civiles representó 64% y el subsector de edificaciones 36%.

Resultados del índice de las actividades secundarias

Gráfico 10. Índice de las actividades secundarias (base 2015)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2022ᵖ - 2024ᵖʳ (enero)

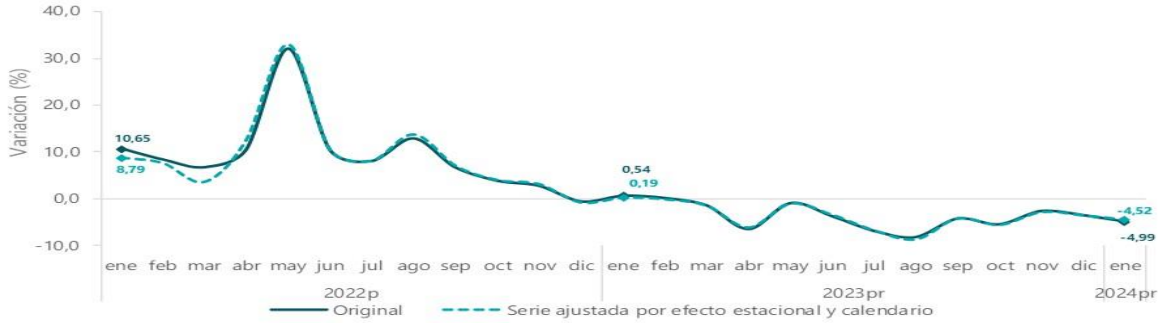


Fuente: DANE, ISE
ᵖʳpreliminar
ᵖprovisional

Comportamiento anual

Para el mes de enero de 2024pr el índice de las actividades secundarias, en su serie original se ubicó en 87,81, lo que representó un decrecimiento de 4,99% respecto al mes de enero de 2023pr (92,42). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de enero de 2024pr, se ubicó en 95,90, lo que representó un decrecimiento de 4,52% respecto al mes de enero de 2023pr (100,44). (Ver gráficos 10 y 11).

Gráfico 11. Tasa de crecimiento anual del índice de las actividades secundarias
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2022p - 2024pr (enero)

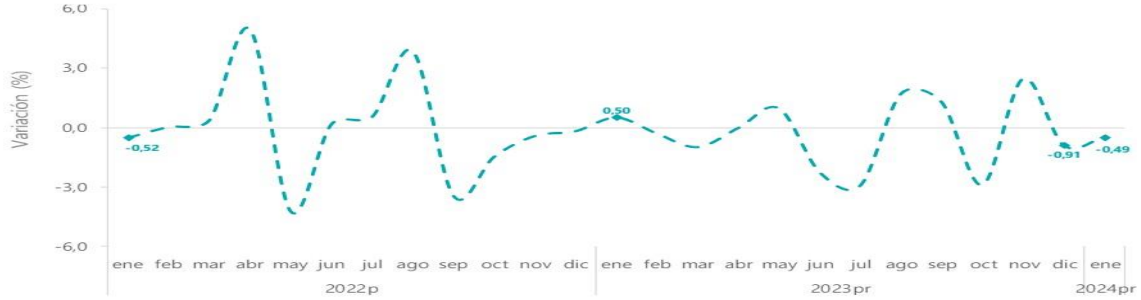


Fuente: DANE, ISE
prpreliminar
pprovisional

Comportamiento mensual

Para el mes de enero de 2024pr el índice de las actividades secundarias en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 95,90, lo que representó un decrecimiento de 0,49%, respecto al mes de diciembre de 2023pr (96,37). (Ver gráficos 10 y 12).

Gráfico 12. Tasa de crecimiento mensual del índice de las actividades secundarias
Serie ajustada por efecto estacional y calendario
2022ᵖ - 2024ᵖʳ (enero)



Fuente: DANE, ISE
ᵖʳpreliminar
ᵖprovisional

Indicador de Producción de Obras Civiles precios constantes

Variación anual (I trimestre de 2024 pr / I trimestre 2023)

Durante el primer trimestre de 2024, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento de 7,5%, frente al mismo trimestre de 2023 (Anexo A3). Consultar anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPOC/bol-IPOC-Itrim2024.pdf

Gráfico 2. Índice y variación anual de la producción de obras civiles (precios constantes)
Total nacional - serie a precios constantes
2021 (I trimestre) – 2024 (I trimestrePr)



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: preliminar

Variación y contribución anual por tipo de construcción (I trimestre de 2024 pr / I trimestre 2023)

El crecimiento de 7,5% en la producción de las obras civiles a precios constantes, se explica por el comportamiento positivo en cuatro de los cinco grupos de obra: el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) registró un

incremento en su producción anual de 80,1% y aportó 5,2 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles que presentó un aumento de 6,5% y sumó 3,6 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales incrementó su producción en 9,4% y aportó 1,3 p.p. a la variación anual a precios constantes y el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil que registró una variación de 13,5% y aportó 1,0 puntos porcentuales a la variación anual total.

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 redujo su producción en 19,7% y restó 3,5 puntos porcentuales a la variación anual total (Anexo A3). Consultar anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPOC/bol-IPOC-Itrim2024.pdf

Cuadro 1. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de construcción
Total nacional
I trimestre de 2024^{Pr} / I trimestre 2023

Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	7,5	7,5
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	80,1	5,2
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	6,5	3,6
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	9,4	1,3
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	13,5	1,0
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-19,7	-3,5



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

Variación y contribución anual a precios constantes por producto, 15 subclases CPC versión 2.1 A.C (I trimestre de 2024 Pr / I trimestre 2023)

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 incrementos en su producción con respecto al mismo trimestre del año anterior, mientras que 6 subclases registraron disminuciones en su producción (Anexo A4). Consultar anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPOC/bol-IPOC-Itrim2024.pdf

Tabla 1. Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de producto (15 subclases)
Total nacional
I trimestre 2024[Pr] / I trimestre 2023

	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	7,5	7,5	
53211 - 53212	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	2,4	1,3	2,3
53213	Pistas de aterrizaje	-63,4	-0,2	-0,4
53221	Puentes y carreteras elevadas	201,0	2,8	5,2
53222	Túneles	-50,9	-0,3	-0,6
Total 530201	**Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles**	**6,5**	**3,6**	
53231 - 53233	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	146,3	5,5	85,8
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	6,7	0,1	1,4
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-35,9	-0,5	-7,2
Total 530202	**Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)**	**80,1**	**5,2**	
53241	Tuberías de larga distancia	-76,9	-4,7	-26,0
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	61,2	2,5	13,9
53252	Cables locales y obras conexas	-32,6	-1,5	-8,5
53253 - 53251	Alcantarillado, plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	5,0	0,2	0,9
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**	**-19,7**	**-3,5**	
53261	Construcciones en minas	-10,0	-0,9	-6,3
53262	Centrales eléctricas	42,0	2,1	15,7
Total 530204	**Construcciones en minas y plantas industriales**	**9,4**	**1,3**	
53270	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	8,1	0,2	2,3
53290	Otras obras de ingeniería civil	15,7	0,9	11,2
Total 530205	**Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil**	**13,5**	**1,0**	

Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

El incremento en la producción anual de las obras civiles a precios constantes de 7,5% con respecto al primer 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 puentes y carreteras elevadas presentó un incremento en su producción con respecto al I trimestre de 2023 de 201,0% y sumó 2,8 p.p. a la variación anual total y 5,2 puntos porcentuales a la variación anual. Por su parte, carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles presentó una variación en su producción de 2,4% y sumó 1,3 p.p. a la variación anual total y 2,3 p.p. a la variación anual del grupo 530201.

En el grupo 530202 puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), la subclase acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos registró un aumento en su producción de 146,3% y sumó 5,5 p.p. a la variación anual total y 85,8 puntos porcentuales a la variación anual del grupo a precios constantes; mientras que, sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones registró una variación de -35,9% y restó 0,5 p.p. a la variación anual total y 7,2 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 tuberías de larga distancia presentó una reducción de 76,9% en su producción y restó 4,7 p.p. a la variación anual total y 26,0 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. Por su parte, cables locales y obras conexas que registró una disminución en su producción de 32,6% y restó 1,5 p.p. a la variación anual total y 8,5 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. En contraste, obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) aumentó su producción con respecto al I trimestre de 2023 en 61,2% y aportó 2,5 p.p. a la variación anual total y 13,9 puntos porcentuales 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 primer trimestre de 2023: la subclase centrales eléctricas incrementó su producción en 42,0% y sumó 2,1 p.p. a la variación anual total y 15,7 p.p. a la variación anual del grupo. Mientras que, la subclase construcciones en minas presentó una reducción en su producción de 10,0% y restó 0,9 p.p. a la variación anual total y 6,3 puntos porcentuales a la variación anual del grupo.

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, aumentó su producción en 15,7% y sumó 0,9 puntos porcentuales a la variación anual total y 11,2 puntos porcentuales a la variación anual del grupo; por su parte, la sub clase instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento presentó una variación de 8,1% con respecto al primer trimestre de 2023 y aportó 0,2 p.p. a la variación anual total y sumó 2,3 puntos porcentuales a la variación anual del grupo 530205.

Variación doce meses (II trimestre de 2023 - I trimestre de 2024 Pr / II trimestre de 2022 - I trimestre de 2023)

Durante el periodo comprendido entre el II trimestre de 2023 al I trimestre de 2024 la producción de las obras civiles a precios constantes registró una disminución de 7,4%, respecto a la producción realizada en el periodo II trimestre de 2022 al I trimestre de 2023 (Anexo A3). Consultar anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPOC/bol-IPOC-Itrim2024.pdf

Variación y contribución doce meses por tipo de construcción (II trimestre de 2023 - I trimestre de 2024Pr / II trimestre de 2022 – I trimestre de 2023)

Del II trimestre de 2023 al I trimestre de 2024, la disminución de 7,4% de la producción de obras civiles a precios constantes, 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 -10,2% y restó 5,7 p.p. a la variación total; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales registró una reducción de 13,7% y restó 2,0 puntos porcentuales a la variación doce meses; 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 una variación de -5,5% y restó 0,8 puntos porcentuales a la variación total; el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil registró disminución en su producción a precios constantes en 0,3% y contribuyó con 0,02 puntos porcentuales negativos a la variación total doce meses.

En contraste, el grupo puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) aumentó su producción en 18,1% y sumó 1,1 p.p. a la variación total doce meses; doce meses (cuadro 2).

Cuadro 2. Variación y contribución doce meses de la producción de obras civiles a precios constantes según tipo de construcción
Total nacional
(II trimestre de 2023 - I trimestre de 2024[Pr] / II trimestre de 2022 - I trimestre de 2023)

Tipo de construcción	Variación doce meses (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	-7,4	-7,4
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-10,2	-5,7
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	-13,7	-2,0
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-5,5	-0,8
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	-0,3	0,0
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	18,1	1,1

Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

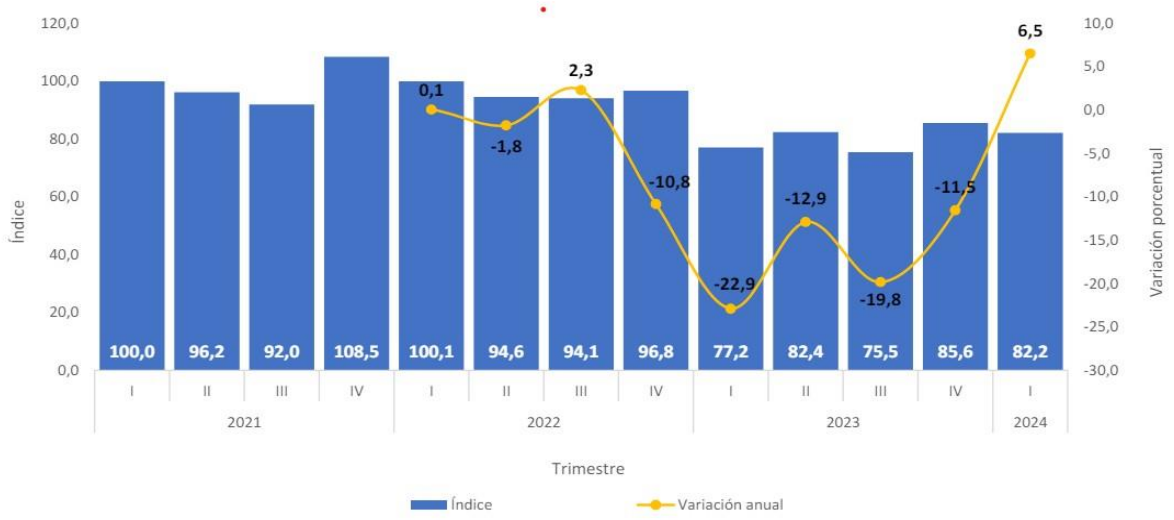
Resultados por tipo de obra Variación anual a precios constantes por grupo de obra (I trimestre de 2024 Pr / I trimestre 2023)

A continuación, se presentan las series históricas de los índices y variaciones anuales, para cada uno de los 5 grupos de obra, según clasificación CPC versión 2.1 adaptada para Colombia.

Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (grupo 530201)

Durante el primer trimestre de 2024, el grupo carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación a precios constantes de 6,5% y sumó 3,6 puntos porcentuales a la variación anual.

Gráfico 5. Índice y variación anual de la producción de las carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles
Total nacional – serie a precios constantes.
2021 (I trimestre) – 2024 (I trimestre^{Pr})



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares

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. [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]



ASPECTOS MICROECONÓMICOS

Producto Interno Bruto (PIB)

PIB desde el enfoque de la producción

En el primer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

[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

• Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual). Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,1%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• 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 3,7%.

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 2,0%.

• Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 1,9%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2024pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024pr-I / 2023pr-I	2024pr-I / 2023pr-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	5,5	1,4
Explotación de minas y canteras	-1,5	0,9
Industrias manufactureras	-5,9	0,7
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	4,5	1,9
Construcción	0,7	1,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	-0,8	-0,02
Información y comunicaciones	-1,6	-3,1
Actividades financieras y de seguros	-3,0	-2,8
Actividades inmobiliarias	1,7	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	-0,2	-0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	5,3	2,0
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	5,2	3,7
Valor agregado bruto	**0,7**	**1,2**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	0,4	1,3
Producto Interno Bruto	**0,7**	**1,1**

Fuente: DANE, PIB_T
[Pr] preliminar

Construcción

En el primer trimestre de 2024pr, el valor agregado de la construcción crece 0,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr. Esta dinámica se explica por los

siguientes comportamientos (ver tabla 6): *Para mayor información de la producción producto de la actividad construcción de edificaciones ver Anexo F. Consultar Anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2024-v2.pdf*

• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 2,5%.
• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 7,6%.
• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 0,7%.
Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:
• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales crece 0,2%.
• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 4,0%.
• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 1,3%.

Tabla 6. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Primer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024[pr]-I / 2023[pr]-I	2024[pr]-I / 2023[pr]-IV
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-2,5	0,2
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	7,6	4,0
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	0,7	1,3
Construcción	**0,7**	**1,1**

Fuente: DANE, PIB_T
[pr] preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
[3] Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES (ICOCIV) – ENERO 2024

Variación y contribución mensual del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V2.0 A.C. En enero de 2024, la variación mensual del ICOCIV fue 2,46%, en comparación con diciembre de 2023. Tres de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicaron por encima del promedio nacional (2,46%): Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,71%), Construcciones en minas y plantas industriales (2,59%) y Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (2,56%).

Por otra parte, las agrupaciones de: Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (2,35%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (2,31%) se ubicaron por debajo del promedio nacional. (Tabla 1–Anexo 2) consultar anexos: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/

Tabla 1. ICOCIV. Variación y contribución mensual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V2.0 al total.
Total nacional
Enero (2024)

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2024	2024
530201	Carreteras, calles, vias férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	2,35	1,31
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	2,31	0,13
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	2,71	0,52
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	2,59	0,24
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	2,56	0,25
Total		**100**	**2,46**	**2,46**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Variación y contribución anual según 17 subclases CPC V2.0A.C.

Por subclases CPC, al comparar enero de 2024 con diciembre de 2023, las mayores variaciones de precios se evidenciaron en: Represas (4,45%), Puentes y carreteras elevadas (4,00%) y Ferrocarriles (3,67%). En cuanto a las subclases que presentaron menores variaciones, se encontraron: Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles (2,31%), Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos (2,18%) y Túneles (1,35%). (Tabla 2 - Anexo 3): Consultar https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/

Tabla 2. ICOCIV Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V2 A.C.
Total nacional
Enero 2024

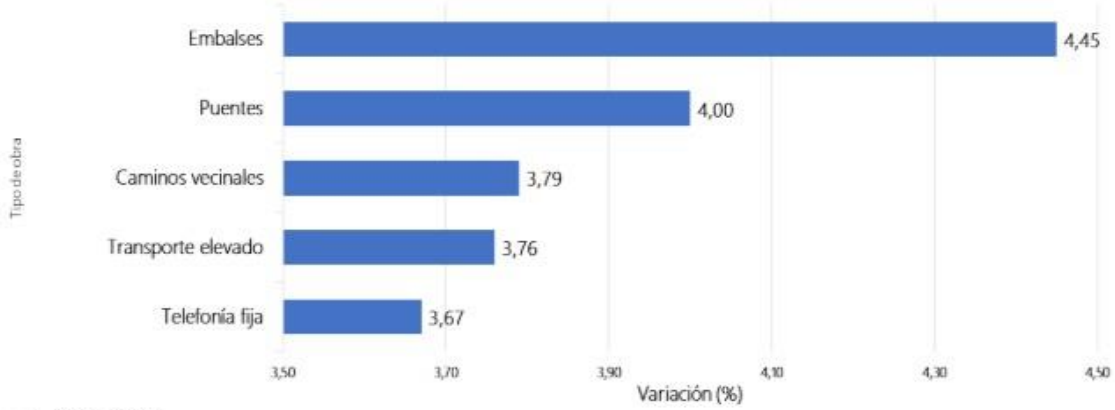
Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2024	2024
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	2,31	1,13
53212	Ferrocarriles	0,58	3,67	0,02
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	2,60	0,02
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	4,00	0,10
53222	Túneles	3,09	1,35	0,04
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	2,18	0,09
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	2,64	0,01
53233	Represas	0,03	4,45	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	2,74	0,02
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	3,36	0,09
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	2,56	0,12
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	2,72	0,17
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	2,51	0,14
53261	Construcciones en minas	4,91	2,76	0,14
53262	Centrales eléctricas	4,58	2,40	0,11
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	2,94	0,07
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	2,44	0,18
	Total	**100,00**	**2,46**	**2,46**

Fuente: DANE, ICOCIV

Variación y contribución anual por tipología de obra (46 obras)

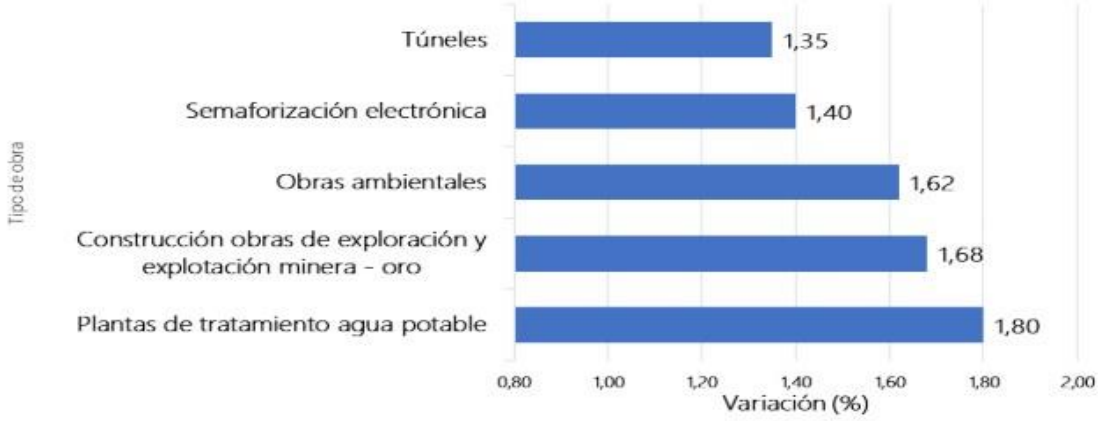
Al comparar enero de 2024 con diciembre de 2023 y según tipología de obra, las mayores variaciones mensuales se presentaron en embalses (4,45%), puentes (4,00%) y caminos vecinales (3,79%). Por su parte, las menores variaciones mensuales según tipología de obra se observaron en: túneles (1,35%), semaforización electrónica (1,40%) y obras ambientales (1,62%).

Gráfica 2. ICOCIV. Mayores variaciones mensuales positivas, según tipología de obra
Total nacional
Enero 2024



Fuente: DANE, ICOCIV.

Gráfica 3. ICOCIV. Menores variaciones mensuales, según tipología de obra
Total nacional
Enero 2024



Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución anual según grupos de costos

Por grupos de costos, en enero de 2024, las mayores variaciones de precio con respecto a diciembre de 2023 se presentaron en: mano de obra (4,81%), materiales (2,40%) y transporte (1,92%). (Tabla 3 - Anexo 6). Consultar https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/

Tabla 3. ICOCIV Variación y contribución mensual según grupos de costos
Total nacional
Enero 2024

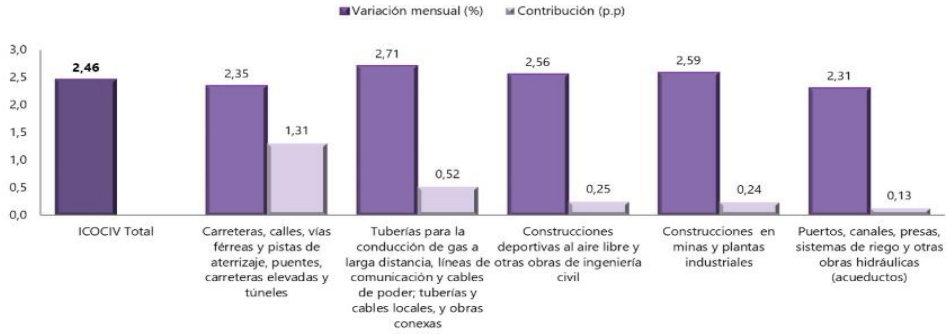
Grupo	Peso %	Variación (puntos porcentuales)	Contribución (puntos porcentuales)
		2024	2024
Materiales	51,31	2,40	1,29
Herramienta Menor	2,14	0,02	0,00
Maquinaria	12,71	1,11	0,13
Equipos	6,18	1,73	0,10
Mano De Obra	16,89	4,81	0,77
Transporte	8,89	1,92	0,16
Equipos Especiales Para Obra	1,89	0,19	0,00
Total	**100,00**	**2,46**	**2,46**

Fuente: DANE -ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.
Nota 2: Contribuciones al total nacional

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles

En enero de 2024, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 2,46%, con respecto diciembre de 2023. Según tipos de construcción, los grupos Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (2,35%) y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,71%) fueron los que más contribuyeron con 1,83 puntos porcentuales a la variación total mensual del ICOCIV (2,46%).

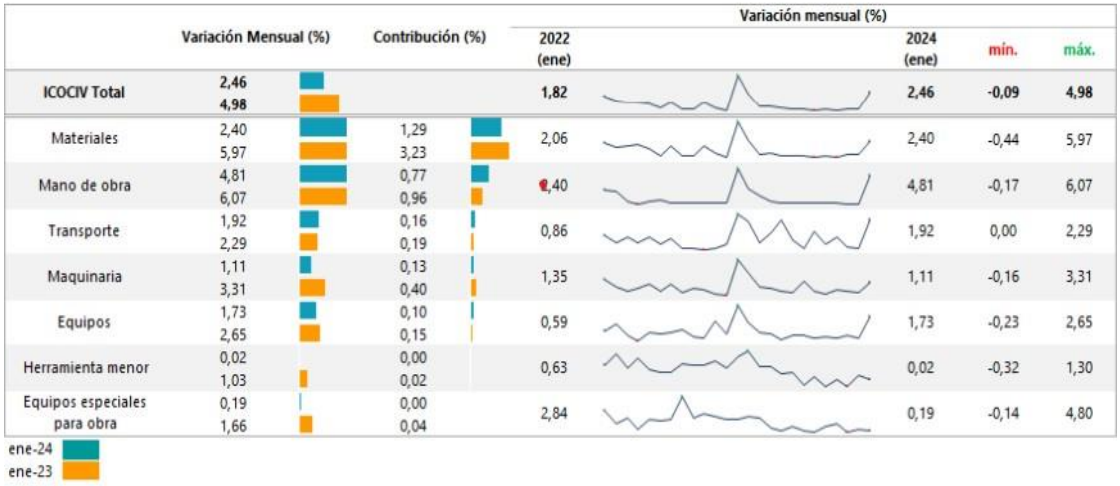
Gráfico 20. Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción
Total nacional
Enero 2024[pr]



Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.

Por grupos de costos, los grupos de Materiales (2,40%) y Mano de Obra (4,81%), fueron los que más contribuyeron a la variación total del ICOCIV al contribuir con 2,06 puntos porcentuales a la variación total mensual del índice (2,46%).

Gráfico 21. Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costosTotal nacional
2022 – 2024[pr] (enero)



Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.

INCIDENCIA DE LAS ALZAS EN PRECIOS EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

Durante el primer trimestre de 2024, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento de 7,5%, frente al mismo trimestre de 2023 (Anexo A3).

Gráfico 2. Índice y variación anual de la producción de obras civiles (precios constantes)
Total nacional - serie a precios constantes
2021 (I trimestre) – 2024 (I trimestre[Pr])



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: preliminar

Variación y contribución anual por tipo de construcción (I trimestre de 2024pr / I trimestre 2023)

El crecimiento de 7,5% en la producción de las obras civiles a precios constantes, se explica por el comportamiento positivo en cuatro de los cinco grupos de obra: el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (ac ueductos) registró un incremento en su producción anual de 80,1% y aportó 5,2 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles que presentó un aumento de 6,5% y sumó 3,6 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales incrementó su producción en 9,4% y aportó 1,3 p.p. a la variación anual a precios constantes y el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civilque registró una variación de 13,5% y aportó 1,0 puntos porcentuales a la variación anual total.

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 redujo su producción en 19,7% y restó 3,5 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
I trimestre de 2024Pr / I trimestre 2023

Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	**7,5**	**7,5**
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	80,1	5,2
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	6,5	3,6
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	9,4	1,3
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	13,5	1,0
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-19,7	-3,5

Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

Hoy el país se ve afectado en el desarrollo de proyectos de infraestructura ya que el panorama inflacionario por el aumento en el precio del dólar, mostrando un futuro incierto para el sector, podemos ver en el gráfico anterior que el incremento acelerado de precios en algunos de los grupos que componen este sector está dejando ver sus consecuencias,

Durante el cuarto trimestre de 2023, la producción de obras civiles a precios constantes registró una aumento de 12,3% en el IV trimestre de 2023, frente al mismo trimestre de 2022.

Sin embargo, los contratos a celebrar con los diferentes Comunidades obedecen a otros factores socioeconómicos y demográficos según la zona de ejecución, los precios para estos contratos serán establecidos de manera individual atendiendo a las necesidades y condiciones específicas para cada una de las diferentes regiones.

6. CONTEXTO DEMOGRÁFICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA COMUNIDAD

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º de la Constitución Política, el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana, razón por la cual la pervivencia integral de las comunidades étnicas, sus culturas, sistemas e instituciones de organización social, política y normatividad es criterio fundamental al definir la estructura político-administrativa de la Nación. Por lo tanto, la diversidad étnica y cultural como principio constitucional, debe ser observado y procurado por todas las entidades públicas, en especial, por aquellas que por deber constitucional y legal están llamadas a diseñar y poner en marcha la política pública en beneficio de los pueblos indígenas en el marco de la defensa, apoyo, fortalecimiento y consolidación de sus derechos étnicos y culturales.

Colombia al ser un país con una gran diversidad étnica y cultural, es decir, existe multiplicidad en la forma de ver la vida y vivirla, es así como en nuestro país coexisten prácticas, costumbres, lenguas y territorios que no solo son diferentes a la comprensión del mundo occidental, sino que también, lo son entre ellas mismas, puesto que cada una de ellas tiene y conserva las singularidades que las hacen únicas e irrepetibles y por consiguiente objeto de una especial protección en el ordenamiento jurídico, lo que los convierte en beneficiarios de una serie de acciones afirmativas que tiene por objeto lograr una igualdad material (Corte Constitucional, Sentencia T-063, 2019). Siendo una de las bases del Estado Social de Derecho la consagración del principio de igualdad material, es decir, de igualdad real y efectiva, como expresión del designio del poder público de eliminar o reducir las condiciones de inequidad y marginación de las personas o los grupos sociales y lograr unas condiciones de vida acordes con la dignidad del ser humano y un orden político, económico y social justo. (Sentencia C-044, 2004)

Es así como, desde la Constitución de 1991 se reconoce el carácter multiétnico y pluricultural de la nación, en la cual coexisten tres grupos étnicos que corresponden al 14% de la población colombiana, según el censo realizado en 2018 por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE, así: **(i)** los pueblos indígenas, con una población de 1.905.617 personas, las cuales pertenecen a uno de los 115 pueblos indígenas nativos, equivalente al 4,4%; **(ii)** las Comunidades Negras, Raizales y Palenqueras con una población de 4.671.160 personas, que corresponde al 9,34% y **(iii)** el pueblo Rom o gitano con una población de 2.649 personas correspondiente al 0,006%.

Así mismo, existen 68 lenguas nativas de las cuales 65 son habladas por comunidades indígenas; el palenque, una lengua criolla de las comunidades de San Basilio de Palenque[5], el bandé, lengua de los raizales del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; y la lengua romaní del pueblo gitano. (Radio Nacional de Colombia, 2017).

Ahora bien, el hecho de que a hoy día exista esta pluralidad étnica en nuestro territorio es el resultado de la lucha inmutable de estas comunidades por conservar sus prácticas, costumbres, lenguas y rituales en el tiempo, a pesar de las diversas amenazas que tan tenido que soportar y que tenían como fin su eliminación, tales como patrones históricos de discriminación, despojo y marginación económica, social, política y geográfica (T-376, 2012), la no comprensión de sus tradiciones, organización social, desarrollo económico y cosmovisión (Ministerio del Interior, 2022).

Valle del Cauca es uno de los treinta y dos departamentos que forman la República de Colombia. Su capital es Santiago de Cali. Está ubicado en las regiones Andina y del Pacífico. Con 4 923 456 habitantes en 2023, es el segundo departamento más poblado, tras Antioquia y con 208 hab/km², el quinto más densamente poblado, por detrás de San Andrés y Providencia, Atlántico, Quindío y Risaralda.

Tiene bajo su jurisdicción la isla de Malpelo.3 El Valle del Cauca se constituyó tras la unión de los departamentos de Cali y Buga, los cuales elevaron su solicitud de establecimiento ante el congreso bajo el decreto N.º 340 del 16 de abril de 1910, durante la presidencia de Ramón González Valencia. Se estableció como capital Cali y como primer gobernador fue nombrado Pablo Borrero Ayerbe.

Guacarí (oficialmente San Juan Bautista de Guacarí), es un municipio y poblado, situado en la región occidental de Colombia, en el centro del departamento del Valle del Cauca, rodeado por el verde de sus cañaduzales en los 3° 45' 55 de latitud N, y 76° 20' 1. de longitud O. San Juan Bautista de Guacarí limita al norte con el municipio de Guadalajara de Buga, al este con Ginebra, al sur con el Municipio de El Cerrito, y al oeste con Yotoco y Vijes. Guacarí se encuentra aproximadamente a 45 km de Cali, la capital departamental.

Guacarí es uno de los 42 municipios del departamento de Valle del Cauca, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2023 Guacarí tenía 35,378 habitantes: 18,174 mujeres (51.4%) y 17,204 hombres (48.6%). Los habitantes de Guacarí representaban el 0.76% de la población total de Valle del Cauca en 2023.

[5] Primer pueblo libre de América, declarado por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) como obra maestra del patrimonio oral e inmaterial de la humanidad

7. ANÁLISIS PARA DETERMINAR LA IDONEIDAD DEL CONTRATISTA

Para la suscripción del presente contrato de obra pública por la modalidad de contratación directa, la organización de base debe acreditar su existencia y representación legal en los términos de la Ley 70 de 1993, el artículo 6 de la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1640 de 2020, y estará habilitado para suscribir contratos con las entidades estatales.

El INVIAS a través de la realización de contratos de obra pública con los consejos comunitarios y demás formas de organización de las comunidades NARP, entre otras cosas, pretende fortalecer las autoridades de las mencionadas comunidades, al contar con herramientas que les permita autogestionar sus asuntos propios y orden social y ejercer sus derechos fundamentales, entre ellos el de la movilidad, con el propósito de apoyar la construcción de una nación multiétnica y pluricultural. El derecho a la autonomía se considera como la capacidad de una comunidad de configurar, mantener o modificar sus instituciones con el propósito de autodeterminarse y dirigir los asuntos propios conforme a sus tradiciones, derecho propio y relaciones con el territorio.

En este sentido, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante el artículo 6, establece el derecho de las Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras a decidir sus propias prioridades en lo que atañe a su desarrollo, en la medida en que éste afecte sus vidas, creencias, instituciones, bienestar y a las tierras que ocupan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. En este contexto, dichos pueblos deben participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.

Por lo anterior las comunidades NARP requieren más que programas y proyectos inmediatistas, oportunidades de participación real y efectiva en el diseño e implementación de políticas públicas para la materialización de sus derechos, que permitan desarrollar sus potencialidades; siendo precisamente los planes organizativos y estructurados el instrumento mediante el cual se puede impulsar el desarrollo de sus comunidades, óptica desde la cual, adicionalmente se puede hacer parte del progreso del país. La celebración del contrato, permitirá promover de manera más eficiente ante las entidades competentes la promoción de los derechos de esta población, en el respeto de autonomía y abriendo la posibilidad de implementar acciones encaminadas al mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones NARP.

De esta manera y de conformidad con la naturaleza constitucional y legal de la Organización de Base NARP, y acorde con las facultades que el artículo 6º de la Ley 80 de 1993 y el literal (N) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el cual fue adicionado por el artículo 2º de la Ley 2160 de 2021, les otorga, de celebrar con las entidades del estado contratos cuyo objeto esté relacionado con la garantía de los derechos de los pueblos de las mismas comunidades, se determinó la viabilidad del presente contrato, así como la idoneidad de la Organización de

Base para la ejecución de las obras descritas en el Anexo Técnico, esto en cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026.

En relación con la idoneidad[6] de las Organizaciónes de Base NARP para la celebración del presente contrato es conveniente precisar que su aptitud resulta acreditada con el cumplimiento de tres (3) criterios fundamentales:

1. Criterio de capacidad: entendida la capacidad jurídica como la "aptitud legal de una persona para ejercer por sí misma los derechos que le competen y sin el ministerio o la autorización de otra", estando entonces habilitada la persona para ejercer directamente la titularidad de sus derechos, sin que medie una voluntad de un tercero o sin que se requiera la autorización de la ley para ello y en virtud de lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2160 de 2021, modificatorio del artículo 6 de la Ley 80 de 1993 que otorga de forma expresa, la capacidad jurídica para contratar a las Comunidades Negras reguladas por la Ley 70 de 1993 y el Decreto 1640 de 2020, de la Organización de Base acredita su capacidad jurídica con los siguientes documentos:

   (i) Los documentos que acreditan la constitución y representación legal de la Organización de Base , los cuales validan su existencia e identifica quien funge como representante legal del mismo.
   (ii) La certificación de la Dirección de Asuntos para Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras del Ministerio del Interior, en la que consta la constitución e incorporación de la Organización de Base , y el registro de la persona que ejerce como su representante legal.
   (iii) Autorización emitida por el órgano competente mediante el cual la Organización de Base autoriza a uno de sus integrantes para firmar contratos.
   (iv) El RUT de la Organización de Base , documento que demuestra que es responsable fiscal ante la DIAN.
2. Criterio de habilitación el cual se evidencia con la ausencia de sanciones disciplinarias, fiscales y judiciales a nombre de la Organización de Base y de su representante legal y que no se encuentran incursos en ninguna causal de inhabilidad o incompatibilidad contemplada en la Ley.

   Para demostrar lo anterior, la Organización de Base debe presentar al INSTITUTO el Certificado de Antecedentes Disciplinarios de la Organización de Base y de su Representante Legal; el Certificado de Antecedentes Fiscales de la Organización de Base y de su Representante Legal; el Certificado de Antecedentes Judiciales, el Registro Nacional de Medidas Correctivas y el Certificado del Registro de Deudores Alimentarios Morosos (REDAM) del representante legal la Organización de Base y el Certificado expedido por el representante legal o el revisor fiscal del la Organización de Base en el que certifique que están al día en sus obligaciones parafiscales.

[6] Capacidad y disposición para el buen desempeño o ejercicio de un negocio, de una industria, de un arte. Definición del Diccionario de la RAE.

3. Criterio técnico: Conforme a lo indicado en el concepto No. C-025 de 2024 de la Agencia Nacional de Contratación Pública "Colombia Compra Eficiente", la ejecución de las obras objeto del presente Contrato por parte de la Organización de Base contribuirán a la garantía de los derechos de la comunidad en la medida que mediante la ejecución de las obras a contratar, con personal de la comunidad se consolidan las instituciones propias de cada comunidad NARP en pro del ejercicio de su autonomía.

   Ahora bien, la Organización de Base debe vincular el personal que se indica en el Anexo Técnico y contar con un profesional en Ingeniería civil o de Transporte y Vías que actuará como residente de obra en la ejecución del Contrato.

Bajo estos parámetros debe señalarse que la Organización de Base **CORPORACION AFROCOLOMBIANA DEL PACIFICO CAR**, cuenta con los documentos que acreditan su naturaleza jurídica, así como su capacidad de contraer obligaciones.

8. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS

Teniendo en consideración que el alcance del presente contrato conlleva la ejecución de obras de baja complejidad de infraestructura sobre la red vial regional , que deben cumplir las especificaciones técnicas del INSTITUTO y los lineamientos de la "Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales" y que el ejecutor debe vincular al personal técnico mínimo establecido en el respectivo anexo técnico en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, el INSTITUTO, en aras de garantizar el cumplimiento de las obligaciones exigibles en el presente contrato y los efectos que se puedan surgir por posibles daños o perjuicios causados durante la ejecución de la obra, considera razonable exigir la constitución de la Garantía Única de Cumplimiento y la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual.

9. ESTUDIO DE MERCADO

Para determinar la estimación del valor del presupuesto oficial del contrato a suscribir la entidad tuvo en cuenta las siguientes herramientas: a) Experiencia de la Entidad en la contratación de procesos similares cuyo objeto, alcance y valor es similar al presente contrato, y que se hayan ejecutado dentro de los tres (3) años anteriores a la fecha del presente documento. b) Consulta previa en páginas Web sobre experiencias de otras entidades en la contratación de procesos similares y c) Precios o tarifas referencia regulados por la entidad y los precios del sector de la región donde se suscribirán.

a. EXPERIENCIA DE LA ENTIDAD EN LA CONTRATACIÓN DE PROCESOS SIMILARES

Con el propósito de observar lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015, y los lineamientos contenidos en la Guía para la elaboración de Estudios de Sector

publicada por Colombia Compra Eficiente, y materializar los principios de planeación, responsabilidad, y transparencia, esta Entidad identificó que el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación está integrado por el conjunto de obras, servicios y o actividades que se han desarrollado en el marco de los convenios solidarios.

Para el análisis técnico y económico que soporta el valor estimado del contrato, el Instituto Nacional de Vías INVIAS evaluó los recursos requeridos en proyectos de similares características en la zona, los ajustó a las necesidades, tipo de obras cantidades y características particulares del desarrollo del proyecto, y se determinaron las cantidades previstas de obra a las cuales se aplican las tarifas aprobadas.

El valor total del presupuesto se obtiene como resultado de la cuantificación previa de las actividades descritas relacionadas a costo de referencia de una ponderación basada en precio por unidades o cantidades de obra y su valor total es la suma de los productos que resulten de multiplicar las cantidades de obras ejecutadas por el precio de cada una de ellas, dentro de los límites que en el contrato se estipulen.

De igual manera es de resaltar que es conveniente realizar un contrato de obra con la Organización de Base-**CORPORACION AFROCOLOMBIANA DEL PACIFICO CAR** de la comunidad NARP ya que los recursos que se apropian al objeto contractual tendrán un rendimiento financiero más efectivo, ya que la comunidad se apersonará de que los recursos se inviertan de la manera más efectiva y de esta manera se cumpliría en su totalidad el objeto del presente contrato, presentando mayor eficiencia al contratar mano de obra del sector, lo que redunda en beneficio económico.

El estudio de demanda busca identificar procesos similares realizados por la entidad para determinar la forma de contratación y bajo cuales modalidades se adelantan este tipo de procesos, en este sentido, es de indicar que el INSTITUTO celebró en el año 2022 convenios solidarios con Organismos de Acción Comunal en diferentes departamentos, advirtiendo que aunque se trata de organizaciones diferentes al Consejo Comunitario NARP, el objeto en cuanto se trata de la intervención de vías, el alcance es decir la construcción de placa huella y la modalidad de contratación (directa) son similares a los del presente contrato, de los cuales se resaltan los siguientes:

	No. PROCESO SECOP	OBJETO	VALOR INICIAL DEL CONVENIO/ CONTRATO
1	DC-CD-CIN-039-2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL SAN LUIS BELTRAN DEL MUNICIPIO DE NEIVA, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 907.223.492
2	DC-CD-CIN-046 de 2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL VEREDA EL PALMAR CORREGIMIENTO SAN LUIS DEL MUNICIPIO DE NEIVA, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 399.879.441

	No. PROCESO SECOP	OBJETO	VALOR INICIAL DEL CONVENIO/ CONTRATO
3	DC-CD-CIN-040-2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DE LA VEREDA EL PIÑUELO DEL MUNICIPIO DE NEIVA, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 639.983.210
4	DC-CD-CIN-057-2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DE LA VEREDA VERSALLES DE LA INSPECCIÓN PARAGUAY DEL MUNICIPIO DE PALERMO, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 495.063.649
5	DC-CD-CIN-037-2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL PRO CAMPESINOS DE LA VEREDA COROZAL DE SAN LUIS DEL MUNICIPIO DE NEIVA, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 999.711.910
6	DC-CD-CIN-042-2022	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DE LA VEREDA FARFÁN DEL MUNICIPIO DE PALERMO, DEPARTAMENTO DEL HUILA PARA EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL	$ 538.066.273

b. CONSULTA EN PÁGINAS WEB SOBRE EXPERIENCIA DE OTRAS ENTIDADES EN LA CONTRATACIÓN DE PROCESOS SIMILARES

Una vez se realiza la consulta podemos evidenciar que otras entidades nacionales han realizado procesos de manera exitosa con las comunidades NARP para diferentes objetos los cuales se relacionan a continuación:

No. PROCESO	OBJETO	ENTIDAD	MODALIDAD	VALOR
CD-1874-2024	AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS INDIGENAS, ROM Y MINORIAS DEL MINISTERIO DEL INTERIOR Y EL CABILDO INDÍGENA DEL RESGUARDO GUAMBIANO LA BONANZA, PARA EL FORTALECIMIENTO DEL GOBIERNO PROPIO Y LA PERVIVENCIA DE LOS PUEBLOS MISAK, NASA Y QUILLASINGA EN EL DESARROLLO DEL ENCUENTRO REGIONAL E INTERCULTURAL EN EL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ CAUCA	MINISTERIO DEL INTERIOR	Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	$500,000,000

CD-2292-2022	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, OPERATIVOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ORIENTADOS AL SEGUIMIENTO Y MONITOREO DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS PRIORIZADOS PARA EL FORTALECIMIENTO ORGANIZATIVO, Y LA GARANTÍA DE DERECHOS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFRODESCENDIENTES, RAIZALES Y PALENQUERAS, Y LA GESTIÓN DE LAS INVERSIONES QUE APOYAN LA PAZ EN COLOMBIA	MINISTERIO DEL INTERIOR	Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	$111,887,176,100
CV-PC-002-2022SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL AVANCE EN EL PROCESO DE FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y LA CONCERTACIÓN CON AUTORIDADES RROM PARA LA ADECUACIÓN METODOLÓGICA QUE ORIENTARÁ LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA NIÑAS Y NIÑOS RROM EN ARMONIZACIÓN CON EL ZAKONO	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	Contratación régimen especial (con ofertas)	$2,765,258,646
CV-PC-003-2021SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EL AVANCE EN EL PROCESO DE FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y LA CONCERTACIÓN CON AUTORIDADES RROM PARA LA ADECUACIÓN METODOLÓGICA QUE ORIENTARÁ LA IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA NIÑAS Y NIÑOS RROM EN ARMONIZACIÓN CON EL ZAKONO	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	Contratación régimen especial (con ofertas)	$2,189,552,329
CV-PC-004-2020SEN	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA LA FORMULACIÓN PARTICIPATIVA DEL CAPÍTULO INDÍGENA Y EL CAPÍTULO DE COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS (NARP) DE LA POLÍTICA NACIONAL DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA	INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR (SEDE NACIONAL)	Contratación régimen especial (con ofertas)	$2,380,615,330

Igualmente el ministerio del Interior mediante concepto con radicado 2024-2-002200-002517 del 29 de enero de 2024, indicó:

"Para esta Dirección es importante destacar que en ausencia de la Ley 2160 de 2021, se han adelantado procesos de construcción de infraestructura para la garantía de los derechos de las comunidades negras o el fortalecimiento del gobierno propio. Verbigracia se referencian alude a algunos casos:

• CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 1406 DE 2021 SUSCRITO ENTRE LA NACIÓN – MINISTERIO DEL INTERIOR Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS: [13]Este convenio tiene por objeto "Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para el mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias a través de la implementación de Placa Huella en jurisdicción de las comunidades de los pueblos indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, a nivel nacional", de este convenio se destaca la caracterización hecha por las entidades de las obras de infraestructura como medio para garantizar diferentes derechos fundamentales, en las consideraciones se dice sobre el particular lo siguiente:

"6. Que se ha logrado identificar que actualmente es difícil la intercomunicación terrestre en las jurisdicciones de las comunidades de los pueblos Indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, debido a que por un lado las vías terciarias se encuentran en mal estado, con restricciones de tránsito y por otro hay deficiente mantenimiento. Estos factores generan diversos inconvenientes que afectan los derechos de las comunidades, por ejemplo, las congestiones en las vías por pasos restringidos, junto con el aumento de los tiempos de viaje implica una limitación al derecho a la libre circulación, dando como consecuencia la baja comercialización de productos y afectando al desarrollo integral de las actividades relacionadas con la producción de alimentos. Se retrasan actividades como el acceso oportuno a servicios médicos en afectación el derecho a la salud, también inasistencia de estudiantes a escuelas y colegios afectando el derecho a la educación, junto con un incremento de los precios de los productos de la región debido al aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros.

7. Que, se hace necesario que el Ministerio del Interior, en el marco de sus competencias, despliegue acciones concretas a efectos de cumplir sus deberes y garantizar de manera efectiva los derechos de las comunidades étnicas y miembros de acción comunal que son sujetos de su atención y protección. Por tal razón, se hace imperioso a través del presente convenio llevar a cabo la generación de Placa Huella en las vías terciarias de las jurisdicciones que se determinarán de acuerdo a las convocatorias a cargo del Ministerio; actividades todas que contribuyen de forma concreta y efectiva a contrarrestar los efectos adversos de los flagelos que han afectado históricamente los derechos de las comunidades étnicas descritas.

8. Que con el fin de dar una alternativa de solución a esta problemática, se plantea el desarrollo del presente convenio interadministrativo para el mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias a través de la implementación de Placa Huella, permitiendo a las comunidades de los pueblos Indígenas, Afrocolombianas, Raízales y Palenqueras NARP y Organizaciones de Acción Comunal, que se seleccionen en la

convocatoria, avanzar en su desarrollo, crecimiento, competitividad, integración y en general en el disfrute de sus derechos fundamentales".

Este convenio es un ejemplo de contratación pública en la que el sector de infraestructura ha asumido la construcción de la misma como un medio para garantizar derechos fundamentales.

• CONTRATO 110-CD2306-184 SUSCRITO ENTRE CORANTIOQUIA Y EL CONSEJO COMUNITARIO SAN ANDRES: Este contrato es uno de los primeros ejemplos de contratación directa en aplicación del numeral 4 literal m) del artículo 2 de la Ley 80 de 1993 (adicionado por el artículo 2 de la Ley 2160 de 2021), siendo el objeto del contrato "Fortalecer el gobierno propio y la garantía de los derechos de los consejos comunitarios afrodescendientes de la jurisdicción de Corantioquia a través del saneamiento hídrico rural de sus territorios".[14]

• CORPORACIÓN AUTONOMA REGIONAL DEL VALLE DEL CAUCA - CVC: Con justificación en la garantía de derechos fundamentales, la CVC generó diversos procesos licitatorios para la construcción de sistemas de abastecimiento de agua potable para diversos consejos comunitarios en el área de su jurisdicción. A manera de ejemplo, se recomienda revisar en SECOP II el proceso CVC-LP 21 2021

• ASOCIACIÓN DE CONSEJOS COMUNITARIOS DEL NORTE DEL CAUCA – ACONC: Con el apoyo de la Oficina del Alto Comisionado para la Paz, ACONC construyó en el Municipio de Santander de Quilichao la sede de la organización

• CONSEJO COMUNITARIO PRODEFENSA DEL RÍO TAPAJE: Esta organización étnico territorial utilizando recursos adquiridos por la ejecución de proyectos REDD+ y otros proyectos, ha construido de manera autogestionada infraestructura como: muelles saltaderos, pavimento en concreto rígido y otras obras, para garantizar la accesibilidad al territorio y otros derechos fundamentales de su población[16].

c. ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS (APU) REGIONALIZADOS DE REFERENCIA DEL INVIAS

Para determinar el valor del presupuesto del contrato, conforme a la visita técnica que efectúa el equipo técnico de la Dirección Territorial, se tuvo en cuenta los Precios Unitarios (APU) Regionalizados de Referencia del INVIAS[7], de acuerdo con la Subregión o provincia del área de influencia del contrato y la recolección de información secundaria en la región, información que se ve reflejada en los anexos del documento denominado "Presupuesto estimado de referencia" del Anexo Técnico.

[7] (https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/hechos-de-transparencia/analisis- de-precio-unitarios)

En todo caso, las cantidades y valores descritos en el presupuesto, son aproximadas y están calculadas con base en la estructuración del proyecto que se realizó a partir de la visita técnica realizada por los profesionales designados del INVIAS, utilizando los diseños tipos de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales, por lo tanto, se podrán aumentar, disminuir o suprimir como producto de la etapa de Alistamiento y durante la ejecución de la obra; tales variaciones no viciarán ni invalidarán el contrato; además, para llegar a este presupuesto se consideró el análisis del sector y estudio de mercado contemplado en el presente documento.

10. IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La suscripción del contrato con la Organización de Base se realiza bajo la modalidad de Contratación Directa, de conformidad con la causal prevista en el literal (n) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, modificado por la ley 2160 de 2021 consecuentemente, el contrato que se llegue a realizar como producto del presente Estudio Previo, requiere acto administrativo por medio de la cual se justifica la contratación directa.

Adicionalmente, se justifica la contratación, desde la perspectiva del enfoque diferencial ya reconocido en el bloque de constitucionalidad y en la Carta Política, teniendo en cuenta que en la sentencia T-445 de 2016, el Alto Tribunal Constitucional Colombiano planteó que"*(…) el derecho al desarrollo se garantiza permitiendo el acceso a los recursos y servicios básicos tratando de proveer una distribución justa y equitativa de los mismos (…)*", lo que en el caso de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras se expresa de manera diferencial a través de su derecho a *"decidir las prioridades en su proceso de desarrollo*" (sentencia T-646 de 2014), *y "a darse o conservar sus normas, costumbres, visión del mundo y opción de desarrollo o proyecto de vida*" (sentencia T-514 de 2009) y al *"ejercicio libre y autónomo, por parte del sujeto colectivo, del modelo de desarrollo económico, social y cultural que le es propio*" (sentencia T-272 de 2017).

En igual sentido, el Departamento Nacional de Planeación en su Guía para la Incorporación de la Variable Étnica y el Enfoque Diferencial en la formulación e implementación de planes y políticas a nivel nacional y territorial, manifestó:

"En los últimos años en el marco de la jurisprudencia relacionada con la garantía de los derechos de los grupos étnicos, especialmente de las sentencias T-063 de 2003 y T-025 de 2004, se insta a adelantar acciones afirmativas y enfoques diferenciales sensibles al género, la generación, la etnia, la discapacidad y la opción sexual. Teniendo en cuenta lo anterior, algunas entidades han venido avanzando en la aplicación del enfoque diferencial, no obstante, pese a esos esfuerzos aún no se cuenta con un concepto unificado aplicable a la gestión pública que oriente las intervenciones estatales en sus diferentes niveles, lo cual facilitaría de manera sustancial dar cumplimiento a las funciones del Estado.(…)".

En conclusión y teniendo en cuenta que el presente contrato garantiza el respeto y los derechos fundamentales de las comunidades NARP de Colombia, a través de su forma de

garantía de sus derechos, es necesario dar aplicación al enfoque diferencial ya descrito, para la celebración de contratos con estas comunidades étnicas.

11. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

11.1. Objeto del Contrato

MEJORAMIENTO DE VÍAS REGIONALES EN EL TRAMO VIAL CALLEJÓN VILLANUEVA – CORREGIMIENTO GUABITAS EN EL MUNICIPIO DE GUACARÍ DEPARTAMENTO DE VALLE DEL CAUCA CON EL FIN DE PROMOVER LA GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LOS PUEBLOS NEGROS, AFROCOLOMBIANOS, RAIZALES Y PALENQUEROS EN EL MARCO DEL PROGRAMA CAMINOS COMUNITARIOS DE LA PAZ TOTAL.

11.2. Alcance

El Contratista deberá desarrollar el objeto del Contrato en el **EL TRAMO VIAL CALLEJÓN VILLANUEVA – CORREGIMIENTO GUABITAS EN EL MUNICIPIO DE GUACARÍ DEPARTAMENTO DE VALLE DEL CAUCA.**

El alcance del proyecto consiste en realizar la ejecución de obras de baja complejidad en los sectores priorizados por la Comisión Segunda, mediante la aplicación de la cartilla de obras menores de drenaje y estructuras viales del Instituto Nacional de Vías, ejecutando actividades de mejoramiento tales como la construcción de obras de drenaje y/o placa huella y/o pavimento convencional y/o construcción de obras de contención.

El proyecto a desarrollar se encuentra ubicado en la zona rural del Municipio de Guacarí del departamento de Valle del cauca, en el tramo vial Callejón Villanueva – Corregimiento Guabitas que tiene una longitud de 0.3 km, tomando como punto de inicio de referencia el PR00+000 (poste 70923289), y el punto final de referencia del recorrido PR0+302,73 en la terminación de la via (Guavitas – Pichichi) conforme a la información levantada en campo por parte del equipo técnico de la dirección territorial Valle del Cauca del Instituto Nacional de Vías.

Las obras que se van a ejecutar deben cumplir las Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras y Especificaciones Generales de Construcción para Carreteras del Instituto Nacional de Vías - Versión 2022 y las vigentes a la firma del presente contrato, o la normatividad que se encuentre vigente.

El Contratista deberá gestionar y tramitar los aspectos sociales y ambientales que apliquen y que den cumplimiento a la normatividad vigente.

El Alcance priorizado comprende las intervenciones y actividades establecidas y descritas en el Anexo Técnico, las cuales se deberán acometer priorizando el inicio de los trabajos en el sentido previamente acordado con el INSTITUTO.

12. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven será hasta el 31 de diciembre de 2024, contado a partir de la fecha de la Orden de Inicio del Contrato, que será impartida por la Subdirección de Vías Regionales del Instituto, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo. El plazo de ejecución del presente Contrato podrá ser prorrogado y/o modificado de mutuo acuerdo entre las partes a través del otrosí correspondiente.

El plazo de ejecución del presente contrato se dividirá en dos (2) etapas, así:

12.1. ETAPA DE ALISTAMIENTO

Esta etapa iniciará con la suscripción de la Orden de Inicio del Contrato, impartida por parte de la Unidad Ejecutora. En esta etapa el **INSTITUTO** deberá realizar la entrega de los informes y resultados de los ensayos de laboratorio y/o topografía al **Contratista,** la Interventoría quien deberá revisar la documentación y avalar el cumplimiento para la implementación de la cartilla de obras de drenaje y estructuras viales del **INSTITUTO.** De igual manera en esta etapa, se deberá entregar el plan de compras de necesidades de bienes y servicios con los respectivos costos, cantidades de ejecución, cronograma y programa de inversión para aprobación de la respectiva interventoría.

Por parte del **Contratista** se presentará la relación del personal que será vinculado para la ejecución, que habite en la zona en donde se ejecutarán las obras.

Esta etapa tendrá un plazo total de **QUINCE (15) DÍAS.**

En esta Etapa el Contratista deberá adelantar las siguientes actividades:

1. Elaborar y Ajustar el PAGA (Programa de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental) o clasificación de la complejidad del proyecto según la guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Modo Carretero INVIAS 2022, en caso de ser necesario.
2. Gestionar y obtener los permisos, concesiones y autorizaciones por uso, intervención y aprovechamiento de los recursos naturales, en caso de ser necesario.
3. Instalar las vallas del proyecto.
4. Revisión, valoración y aprobación de nuevas tecnologías y/o alternativas constructivas en el desarrollo del proyecto que optimicen la meta indicada en los alcances.
5. Adelantar todas aquellas actividades que garanticen la transitabilidad de la vía y/o actividades alternas que no están sujetas y/o condicionadas a la Revisión y/o Ajustes y/o Actualización y/o Modificación y/o Incorporación y/u Optimización y/o Complementación de Estudios y Diseños, teniendo en cuanta la Cartilla de Obra Menores de Drenaje y Estructuras Viales del Instituto Nacional de Vías y/o la que se encuentre disponible y vigente.
6. El contratista presentara las hojas de vida del personal mínimo requerido para la ejecución de las obras, dentro de los siguientes dos (2) días siguientes a la suscripción del Acta de Inicio.

12.2. ETAPA OBRAS DE MEJORAMIENTO

Iniciará una vez se agote la Etapa de Alistamiento, con la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución de Obras suscrita entre el Contratista y el Interventor. Durante esta etapa el Contratista se obliga a ejecutar la totalidad de las obras objeto del alcance contractual, utilizando para ello los frentes de intervención necesarios para atender el alcance del contrato según se indica en el Anexo Técnico**.**

Mensualmente se verificará lo ejecutado y/o porcentaje de avance por cada actividad en el periodo y los compromisos pactados para el mes siguiente, el cual debe estar acorde y/o actualizado con el programa de inversión. Dicho procedimiento se realizará hasta la terminación del contrato.

Esta etapa tendrá un plazo total de Hasta el 31 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución de Obras.

13. LUGAR DE EJECUCIÓN

El proyecto a desarrollar se encuentra ubicado en la zona rural del Municipio de Guacarí del departamento de Valle del cauca, en el tramo vial Callejón Villanueva – Corregimiento Guabitas que tiene una longitud de 0.3 km, tomando como punto de inicio de referencia el PR00+000 (poste 70923289), y el punto final de referencia del recorrido PR0+302,73 en la terminación de la via (Guavitas – Pichichi) conforme a la información levantada en campo por parte del equipo técnico de la dirección territorial Valle del Cauca del Instituto Nacional de Vías.

.

14. VALOR DEL CONTRATO

El valor del Contrato es por la suma de **SETECIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y DOS MIL QUINIENTOS DIECISÉIS PESOS M/CTE ($744.532.516,00),** equivalentes a **572,72 SMLMV** para la presente vigencia fiscal.

El valor del presente contrato incluye los costos y gastos directos e indirectos y los costos administrativos (costos directos, costos indirectos, los costos administrativos, tasas e impuestos).

Las cantidades y valores descritos en el presupuesto, son aproximadas y están calculadas con base en la estructuración del proyecto que se realizó a partir de la visita técnica realizada por los profesionales designados del INVIAS, utilizando los diseños tipos de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales del Instituto, por lo tanto, se podrán aumentar, disminuir o suprimir como producto de la Etapa de Alistamiento y durante la ejecución de la obra; tales variaciones no viciarán ni invalidarán el Contrato de Obra. El presupuesto de ejecución será validado y aprobado por la Interventoría contratada por el Instituto, una vez finalice la Etapa de Alistamiento. Se anexa al presente documento el desglose del presupuesto del valor del Contrato de Obra con el cálculo de las cantidades de obra conforme a las actividades previstas a ejecutar y soporte de la visita técnica efectuada.

15. APROPIACIÓN PRESUPUESTAL

Para respaldar las obligaciones contraídas en este contrato, **EL INSTITUTO**, cuenta con la apropiación presupuestal determinada en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal Número 172824 del 11 de agosto del 2024, expedido por el Grupo de Presupuesto de la Subdirección Financiera, del cual se reservará la suma **SETECIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y DOS MIL QUINIENTOS DIECISÉIS PESOS M/CTE ($744.532.516,00)** así:

POSICIÓN CATALOGO DE GASTO	FUENTE	RECURSO	VALOR
C-2402-0600-14-51102A-2402041-02	**Nación**	**10**	**($744.532.516,00)**

16. PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

La presente necesidad se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones de acuerdo con la siguiente descripción:

Códigos UNSPSC	Descripción	Valor Total Estimado
72103300	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura	**$744.532.516,00**
72141000	Servicios de construcción de autopistas y carreteras	
72141100	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura	
72152700	Servicio de instalación y reparación de concreto	
72152900	Servicio de montaje de acero estructural	

17. FORMA DE PAGO

Para el presente contrato se contempla como forma de pago el sistema de precios unitarios con ajustes; en la gran mayoría de procesos de obra pública que ha adelantado el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS con ajustes, por cuanto la entidad considera que el mismo es el más conveniente comparado con las demás posibles formas de pago en proyectos de obra pública.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, pagará al CONTRATISTA el valor de este contrato mediante la presentación de actas de recibo parcial de obra, refrendadas por EL CONTRATISTA y el Interventor, anexando el seguimiento al Programa de

Inversiones del correspondiente mes y la verificación del pago del período correspondiente de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con EL CONTRATISTA. La acreditación de estos aportes se requerirá para la realización de cada pago derivado del presente contrato, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 de la ley 1150 de 2007. Las cantidades de obra y valores consignados en las respectivas Actas de obra son de responsabilidad exclusiva del Interventor y del CONTRATISTA. Como requisito para la presentación de la última Acta de recibo parcial de obra, se debe anexar el Acta de Entrega y Recibo Definitivo de obra, debidamente firmada por los participantes.

Las actas de recibo parcial de obra deberán presentarse en EL INSTITUTO, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al mes de ejecución de las obras. Así mismo, EL CONTRATISTA deberá radicar en la dependencia competente del INSTITUTO las correspondientes facturas de pago, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las actas de obra debidamente aprobadas por EL INSTITUTO y EL INSTITUTO las pagará dentro de los cuarenta y cinco (45) días calendario siguientes a la fecha de radicación de las mismas, o a la fecha en que EL CONTRATISTA subsane las glosas que le formule EL INSTITUTO. Para el pago de la última cuenta deberá anexar el Acta de Entrega y Recibo Definitivo de Obra. Si EL CONTRATISTA no presenta la cuenta con sus soportes respectivos dentro de la vigencia fiscal correspondiente, no podrá hacer ninguna reclamación judicial o extrajudicial de actualizaciones, intereses o sobrecostos sobre el valor de la cuenta. En caso de mora en los pagos, EL INSTITUTO reconocerá al CONTRATISTA un interés moratorio equivalente al interés legal civil vigente, siguiendo el procedimiento descrito en el Artículo 2.2.1.1.2.4.2. del Decreto No. 1082 del 2015. En todo caso los anteriores pagos estarán sujetos a la disponibilidad de PAC. EL INSTITUTO hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

EL INSTITUTO entregará un anticipo desde el CERO POR CIENTO (0%) hasta el VEINTE POR CIENTO (20%) del valor básico del contrato, de acuerdo con el valor del presupuesto oficial. Este anticipo se girará previa solicitud del CONTRATISTA y aceptación de las condiciones del INSTITUTO para su entrega, para lo cual se radicará el formato correspondiente para el trámite con sus respectivos anexos, en los términos establecidos en el Manual de Interventoría Vigente de la entidad. En todo caso el anticipo estará sujeto a la disponibilidad de cupo en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC).

La entrega de este anticipo se fundamenta en las siguientes consideraciones:

1) “En la práctica contractual administrativa con fundamento en la ley, lo usual es que la entidad pública contratante le entregue al contratista un porcentaje del valor del contrato, a título de anticipo, el cual habrá de destinarse al cubrimiento de los costos iniciales en que debe incurrir el contratista para la iniciación de la

ejecución del objeto contratado. De ahí que se sostenga que es la forma de facilitarle al contratista la financiación de los bienes, servicios u obras que se le han encargado con ocasión de la celebración del contrato.

(…) El pago de dicha suma lo era y lo sigue siendo un adelanto del precio que aún no se ha causado, que la entidad pública contratante hace al contratista para que a la iniciación de los trabajos disponga de unos fondos que le permitan proveerse de materiales y atender los primeros gastos del contrato, tales como los salarios de los trabajadores que disponga para la obra. No es otra la razón por la cual adicionalmente se exige que sea garantizada, que se presente un plan para su utilización y que se amortice."

2) En virtud que, en la etapa inicial del contrato a celebrar, el contratista debe sufragar una serie de gastos para comprar materias primas y proveerse de equipos adecuados. Además, del estimativo de dichos gastos, la cuantía del anticipo a entregar obedece a consideraciones de índole financiero, en especial las relacionadas con el índice de liquidez.

Nota: La iniciación de las obras o el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales no están supeditadas en ningún caso a la entrega del anticipo. El Interventor revisará y aprobará el programa de inversión del anticipo de conformidad con lo previsto en el Manual de Interventoría.

La modalidad del contrato es de obra, por el sistema de precios unitarios con ajustes, según las actividades establecidas en el Formulario de Presupuesto Oficial de acuerdo con las especificaciones generales y particulares establecidas, que se pagarán por ítems ejecutados en el periodo correspondiente a las actas parciales mensuales de obra mensuales.

Para el manejo de los recursos que reciba a título de anticipo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, EL CONTRATISTA constituirá un patrimonio autónomo irrevocable a nombre del objeto del contrato, cuyo beneficiario sea el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, el cual será vigilado por el Interventor del contrato. Por consiguiente, ningún pago o gravamen que afecte el anticipo podrá ser efectuado sin la autorización expresa y escrita del Interventor, quien velará así porque todo desembolso del anticipo corresponda a gastos del contrato y que estén de acuerdo con el plan de inversión del anticipo aprobado por el Interventor. El costo de la comisión fiduciaria es asumido directamente por EL CONTRATISTA. EL CONTRATISTA presentará la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del Interventor. Una vez revisado y aprobado el contrato de fiducia mercantil por parte del Interventor, este remitirá copia del mismo a la Unidad Ejecutora manifestando de manera expresa su aprobación.

Los rendimientos financieros que genere el anticipo entregado por EL INSTITUTO al CONTRATISTA, serán reintegrados mensualmente por la Entidad Fiduciaria a la Tesorería del INSTITUTO cuando se trate de recursos propios o a la Dirección del Tesoro Público

cuando se trate de recursos Nación, en la forma prevista por el Artículo 33 del Decreto No. 4730 del 2005 y el Decreto No. 1853 del 2015 y serán consignados en la cuenta que para el efecto indique la Subdirección Financiera. Copia de la consignación debe ser remitida a la Subdirección Financiera y a la Unidad Ejecutora indicando con precisión que se trata de recursos por concepto de rendimientos financieros del anticipo otorgado, el número, año del contrato y el nombre del CONTRATISTA. Es responsabilidad de la interventoría verificarel cumplimiento de esta obligación.

Si al momento de liquidarse el patrimonio autónomo se presentan excedentes de recursos en la cuenta de anticipo del citado patrimonio, la entidad fiduciaria consignará el valor de los mismos a la Tesorería del INSTITUTO, en la cuenta que para tal efecto disponga el Grupo de Ingresos de la Subdirección Financiera, informando el número y año del contrato de obra, el nombre del CONTRATISTA y el concepto de la consignación especificando el valor por rendimientos y el valor por saldos de capital.

El anticipo deberá ser amortizado mediante deducciones de las actas mensuales de obra, situación que deberá ser controlada por la interventoría. La cuota de amortización se determinará multiplicando el valor de la respectiva acta por la relación que exista entre el saldo del anticipo y el saldo del valor del contrato. Sin embargo, EL CONTRATISTA podrá amortizar un porcentaje mayor al acordado. Su amortización total deberá realizarse por lo menos un (1) mes antes del vencimiento del plazo contractual (siempre y cuando el plazo inicial del contrato supere los seis (6) meses), situación que deberá ser controlada por la interventoría.

El CONTRATISTA presentará al Grupo de Tesorería una certificación expedida por la entidad fiduciaria con la información necesaria sobre el patrimonio autónomo para el giro del anticipo.

La iniciación de las obras o el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contractuales no están supeditadas en ningún caso a la entrega del anticipo. El Interventor revisará y aprobará el programa de inversión del anticipo de conformidad con lo previsto en el Manual de Interventoría.

18. OBLIGACIONES GENERALES DE LAS PARTES

Las partes se comprometen a: a) Responder por las actuaciones y omisiones derivadas de la celebración del presente contrato y de la ejecución del mismo. b) Cooperar para el cumplimiento del objeto y alcance del contrato en los términos y plazos indicados. c) Ejecutar el objeto del contrato de acuerdo con la autorización otorgada por la entidad competente por el ente competente al Contratista. d) Entregar la información que se genere con ocasión a la ejecución de los recursos, en forma oportuna al ente competente que otorga la autorización al Contratista. e) Adelantar las reuniones logísticas y de apoyo necesarias durante la ejecución. f) Suscribir la orden de inicio del contrato y el acta de inicio

de ejecución de obras a través del interventor contratado por el INSTITUTO. i) Suscribir el acta de entrega y recibo del contrato en la cual se deberá discriminar el alcance efectivamente ejecutado en el proyecto. g) Proyectar y suscribir el acta de liquidación del contrato.

19. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

Además de las derivadas de la esencia y la naturaleza del contrato, la ley vigente durante la ejecución del mismo, las obligaciones y condiciones señaladas en los Estudios y demás documentos previos que soportan la contratación, el Contratista se obliga a:

I. Mantener los requisitos de idoneidad, existencia y personería jurídica durante el plazo de duración del contrato, por lo que, el Contratista no podrá disolverse, cancelarse o liquidarse en este periodo.
II. Desarrollar y cumplir el objeto del Contrato, en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en el presente Contrato, incluyendo su Anexo Técnico y Estudios previos y demás anexos que hacen parte integral del presente Contrato.
III. Asumir de forma obligatoria los riesgos previsibles identificados y plasmados en la Matriz 1 - Riesgos, los cuales se entienden aceptados por el Contratista con la presentación de su carta de intención.
IV. Presentar en el momento de la firma del Acta de Inicio de Ejecución de Obras los soportes que demuestren la vinculación de personal que participará en el proyecto a intervenir y que habite en la zona en donde se ejecutarán las obras.
V. Adquirir las garantías contractuales para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual, así como a ampliar las garantías y/o seguros en los eventos de adición y/o prórroga del contrato.
VI. Desarrollar el objeto del contrato en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en los Estudios y Documentos soporte de la contratación.
VII. Garantizar la calidad de los bienes y servicios prestados, de acuerdo con los Estudios y Documentos soporte de la contratación.
VIII. Dar a conocer al INSTITUTO cualquier reclamación, petición, orden o similar de terceros, que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del contrato o sobre sus obligaciones.
IX. Contratar la mano de obra calificada y no calificada, así como cualquier otro servicio que se requiera para la ejecución del contrato.
Excepcionalmente, el contratista que acredite la imposibilidad de dar cumplimiento a estaobligación, en los casos que exista insuficiencia o inexistencia de la totalidad del personal, podrán contratar con personas que no cumplan estas condiciones, previa autorización del INSTITUTO.
La imposibilidad del cumplimiento de la obligación establecida deberá justificarse y soportarse por parte del representante legal y aprobado por el interventor contratado por el INSTITUTO.
X. Garantizar que el personal suministrado cumpla con el perfil y requisitos establecidos en el Anexo técnico. Si durante la ejecución del Contrato se requiere el cambio de alguno de los profesionales, deberá reemplazarse por otro de igual

o de mayor perfil establecido en el Anexo Técnico que corresponda.

XI. Cumplir con las especificaciones técnicas acorde a las especificaciones INVIAS vigentes y los informes y resultado de los estudios de laboratorio y/o topografía resultante de la ejecución de los contratos de consultoría suscritos por el INSTITUTO.

XII. Entregar el cronograma estimado de obra para la aprobación del interventor.

XIII. Reportar a la Interventoría del contrato, el personal vinculado al inicio del contrato o los cambios en el personal vinculado para la ejecución del mismo, remitiendo los soportes que lo acrediten. Si durante la ejecución del contrato, se presenta renuncia con ocasión a un *hecho* generado por caso fortuito o fuerza mayor, los cambios de personal deberán estar debidamente justificados, soportados y avalados por el interventor contratado por el INSTITUTO.

XIV. Hacer uso de la Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales, los manuales del Instituto Nacional de Vías y normatividad vigente aplicable para el desarrollo de las obras.

XV. Elaborar, suscribir y presentar al INVIAS las respectivas Actas parciales de Obra. Estas Actas parciales de Obra deben estar aprobadas por el interventor del Contrato, según corresponda.

XVI. Cumplir las obligaciones en materia ambiental, predial (En caso de aplicar) y de responsabilidades sociales que le competen conforme a normas aplicables y las especificaciones técnicas de la obra.

XVII. Dar cabal cumplimiento a la normatividad y reglamentos vigentes en materia de transparencia y postulados anticorrupción.

XVIII. Informar al INSTITUTO cuando ocurra una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existentes al momento de celebrar el contrato.

XIX. Comunicarle al INVIAS cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del contrato.

XX. Comunicar al INSTITUTO las circunstancias de cualquier tipo o índole que puedan afectarla ejecución del contrato.

XXI. Observar las leyes y los reglamentos relativos a Salud Ocupacional y Seguridad Industrial y tomar todas aquellas precauciones necesarias para evitar que se produzcan en las zonas de sus campamentos de trabajo, accidentes o condiciones insalubres; así como dotar a su personal y asegurar el uso adecuado de los elementos de protección personal (EPP) durante la ejecución del contrato.

XXII. Cumplir con sus obligaciones laborales respecto del personal a su cargo, y con las obligaciones tributarias y ambientales que le correspondan de acuerdo con su labor.

XXIII. Informar a más tardar el tercer día hábil siguiente al momento en que se tenga conocimiento del inicio de investigaciones penales, se impongan medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero en contra de cualquiera de los directivos,representantes legales, asociados o integrantes del Contratista.

XXIV. Presentar un informe detallado de manera semanal y mensual, respecto de las labores realizadas hasta ese momento, incluyendo aspectos financieros, técnicos

y administrativos,así como otros que solicite por cualquier medio escrito físico o digital avalados por el Interventor del contrato cuando EL INSTITUTO lo requiera.

XXV. Atender los requerimientos, solicitudes y comentarios del Interventor del contrato, y asistir a las reuniones y visitas o recorridos a los que aquellos convoquen conjunta o separadamente.

XXVI. Mantener informado al ente territorial que concede la autorización de intervención al Contratista de cualquier eventual situación que se pueda dar en la vía objeto de intervención con ocasión de las actividades de obra que se adelantan por el Contratista.

XXVII. Contar con las respectivas autorizaciones, permisos o licencias necesarias para la realización de las intervenciones a realizar objeto del presente contrato.

XXVIII. Realizar todas las actividades encaminadas a asegurar que todo prestador de un bien o servicio, o tercero vinculado a la ejecución del contrato, no se encuentre relacionado o provenga, de actividades ilícitas; particularmente, de lavado de activos o financiación del terrorismo.

XXIX. Constituir el patrimonio autónomo irrevocable a nombre del objeto del contrato, para el giro y manejo del anticipo, cuyo beneficiario será el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, el cual será vigilado por el Interventor del contrato y presentar la respectiva minuta del contrato de fiducia para aprobación previa del Interventor.

XXX. Realizar la entrega de un informe final de ejecución de las obras avalado por la Interventoría, en el cual se indique la debida terminación de las obras objeto del contrato y el cumplimiento de todas las obligaciones del mismo, aportando el informe de gestión que la entidad fiduciaria en la que se constituyó el patrimonio autónomo para el manejo del anticipo, debe entregar mensualmente con la siguiente información: el número y año del contrato de obra, el nombre del CONTRATISTA, las inversiones realizadas, el saldo por capital, los rendimientos con corte al último día del ejercicio anterior, los giros y/o traslados realizados. Dicho informe con los soportes indicados debe radicarse en el INSTITUTO.

XXXI. Mantener indemne al INVIAS ante cualquier reclamación administrativa o judicial que se llegare a presentar en virtud de la ejecución del presente CONTRATO, en el ámbito de la responsabilidad contractual y extracontractual por cualquier monto.

XXXII. Remitir el informe final de ejecución de las obras, avalado por la interventoría al ente territorial que concedió la autorización al Contratista, con copia al INVIAS e Interventoría, en el cual se indique la debida terminación de las obras objeto del contrato y el cumplimiento de todas las obligaciones del mismo; soportado con los informes de la entidad fiduciaria en la que se constituyó el patrimonio autónomo para el manejo del anticipo y el Acta de Entrega y Recibo definitivo de las obras.

XXXIII. En los procesos constructivos cumplir con las especificaciones técnicas y con la realización de los ensayos a los materiales cumpliendo las especificaciones INVIAS vigentes y aplicables para tal efecto.

XXXIV. Colaborar con EL INVIAS en cualquier requerimiento que se le haga por terceros con ocasión de la ejecución del contrato.

XXXV. EL CONTRATISTA cumplirá con las demás obligaciones derivadas de la esencia y naturaleza del contrato que se celebra, de la ley, de las que le sean solicitadas por el interventor de este y de aquellas que se encuentran comprendidas en los documentos que hagan parte integral de éste.

20. OBLIGACIONES DEL INSTITUTO

EL INSTITUTO está obligado a:

I. Cumplir con las condiciones establecidas en los Estudios previos y demás anexos que hacen parte integral del presente contrato.
II. Fijar un cronograma con el Contratista para la ejecución de las intervenciones a realizar en el alcance del objeto del presente contrato.
III. Girar los recursos establecidos a cargo del INSTITUTO en la oportunidad y términos indicados en este contrato.
IV. Vigilar y garantizar que el personal que el Contratista vincule con las condiciones establecidas en el Anexo Técnico.
V. Contratar la interventoría responsable del seguimiento técnico, administrativo, financiero y ambiental de las obras objeto del presente contrato.
VI. Suministrar al Contratista las Especificaciones Técnicas y los demás documentos, manuales y cartillas técnicas necesarios para el cumplimiento del objeto convenido para la ejecución de las obras.
VII. Realizar la entrega de los resultados de los estudios topográficos y /o ensayos de laboratorio iniciales.
VIII. En caso de que la vía objeto del presente contrato esté a cargo de EL INSTITUTO, este permitirá al Contratista la realización de las obras en la infraestructura vial a su cargo y las recibirá al término de ejecución de las mismas mediante Acta de Entrega y Recibo.
IX. Acudir a la liquidación del presente contrato en los términos contractuales y legales para ello, o proceder con la liquidación unilateral cuando a ello haya lugar.
X. Las demás que en desarrollo de este contrato sean requeridas.

21. VIGILANCIA Y CONTROL

La vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de las partes, al igual que la vigilancia y control de las actividades técnicas, administrativas, financieras y ambientales de las intervenciones derivadas del objeto del contrato, serán ejercidas a través de la Interventoría contratada para tal fin por el INSTITUTO.

22. COMITÉS DE SEGUIMIENTO

El seguimiento y control del objeto del contrato será realizado por el siguiente comité:

22.1. COMITÉ TÉCNICO DE SEGUIMIENTO CONTRACTUAL

Para el control del objeto del contrato, se conformará el Comité de Seguimiento Contractual integrado por: i). El representante legal del Contratista, o quien este designe. ii). El Interventor del contrato iii). El supervisor del Contrato de Interventoría, cuando aplique. Quienes verificarán el cumplimiento de la inversión y demás actividades del presente contrato. El Comité se reunirá de manera alterna en la Dirección Territorial respectiva.

23. GARANTÍAS DEL CONTRATO

De acuerdo con lo indicado en este documento el Contratista deberá constituir las siguientes Garantías, las cuales deben ser presentadas en original al INSTITUTO dentro de los ocho (8) días siguientes, contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad.

23.1. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

Esta garantía tendrá las siguientes características:

<table>
<tr><th>Característica</th><th colspan="3">Condición</th></tr>
<tr><td>Clase</td><td colspan="3">Cualquiera de las clases permitidas por el Artículo 2.2.1.2.3.1.2 de Decreto No. 1082 del 2015, a saber: (i). Contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades Estatales, (ii). Patrimonio autónomo, (iii). Garantía Bancaria.</td></tr>
<tr><td>Asegurado/ beneficiario</td><td colspan="3">INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS con NIT 800.215.807-2</td></tr>
<tr><td>Amparos, vigencia y valores asegurados</td><td colspan="3"><table>
<tr><th>Amparo</th><th>Vigencia</th><th>Valor Asegurado</th></tr>
<tr><td>Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan</td><td>Hasta la liquidación del contrato</td><td>Diez por ciento (10%) del valor total del contrato.</td></tr>
<tr><td>Buen manejo y correcta inversión del anticipo concedido al CONTRATISTA</td><td>Hasta la liquidación del contrato o la amortización del anticipo</td><td>Cien por ciento (100%) del valor total entregado como anticipo.</td></tr>
<tr><td>Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el CONTRATISTA haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato</td><td>Plazo del contrato y tres (3) años más.</td><td>Cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.</td></tr>
<tr><td>Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción</td><td>Cinco (5) años contados a partir de la suscripción del Acta de Recibo Definitivo de las Obras.</td><td>Veinte por ciento (20%) del valor total del contrato.</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Característica	Condición
Tomador	• La garantía deberá tomarse con el nombre del Contratista que figure en el documento que certifique la existencia y representación legal expedido por autoridad competente. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los miembros del Contratista.
Información necesaria dentrode la póliza	• Número y año del contrato. • Objeto del contrato. • Firma del representante legal del Contratista**.** • En caso de usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor. Ej.Cumplimiento, si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421. • Para todos los efectos la fecha de inicio de vigencia de los amparosdebe ser la fecha de suscripción del contrato.

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

23.2. ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA

El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de CINCO (05) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que EL INSTITUTO le señale en la comunicación escritaque le enviará al respecto.

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

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

hábiles siguientes a la entrega o terminación delas reparaciones.

23.3. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

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

Característica	Condición
Clase	Contrato de seguro contenido en una póliza
Asegurados	**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** identificado con NIT 800.215.807-2 y el **CONTRATISTA** con su respectivo NIT.
Tomador	• La garantía deberá tomarse con el nombre del Contratista que figure en el documento de reconocimiento y registro expedido por el Ministerio del Interior. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los miembros de la Organización de Base.
Valor	El valor asegurado debe guardar correspondencia con los valores estipulados en el Artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Decreto No. 1082 del 2015.
Vigencia	Igual al período de ejecución del contrato.
Beneficiarios	Terceros afectados, Municipio de Guacarí e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS identificado con NIT 800.215.807-2
Amparos	Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad Estatal, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del Contratista o sus contratistas autorizados. El seguro de responsabilidad civi extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del Artículo2.2.1.2.3.2.9 del Decreto No. 1082 del 2015.
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato. • Objeto del contrato. • Firma del representante legal del Contratista. • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayorEj. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.42. • Para todos los efectos la fecha de inicio de vigencia de los amparosdebe ser la fecha de suscripción del contrato.

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

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

Las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que conlleven asunción departe de la pérdida por el INSTITUTO no serán admisibles.

EL CONTRATISTA deberá anexar el comprobante de pago de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual.

24. MULTAS

Si durante la ejecución del contrato se generaran incumplimientos del Contratista, se causarán las siguientes multas:

24.1. Causales:

(i) Por atraso o incumplimiento del cronograma de obra, imputable al Contratista, se causará una multa equivalente al [0,5%] del valor del contrato, por cada día calendario de atraso.

(ii) Por no mantener en vigor, renovar, prorrogar, obtener para la etapa siguiente, corregir o adicionar las garantías, en los plazos y por los montos establecidos en este documento y en el Contrato a suscribir, de acuerdo al contrato inicial o sus modificaciones, se causará una multa equivalente al [1%] del valor del contrato, por cada día calendario de atraso en el cumplimiento; sin perjuicio de que con esta conductase haga acreedor a otras sanciones más gravosas.

(iii) Si el Contratista no entrega la información completa que le solicite el Interventor contratado por el INSTITUTO, que se relacione con el objeto del contrato, dentro de los plazos y en los términos de cada requerimiento, se ca usará una multa equivalente al [0,2%] del valor del contrato. Estas multas se causarán sucesivamente por cada día de atraso, hasta cuando el Contratista demuestre que corrija el incumplimiento respectivo a satisfacción del Interventor contratado por el INSTITUTO.

(iv) Por atraso imputable al Contratista en la firma del acta de inicio o no iniciar la ejecución en la fecha pactada, se causará una multa diaria equivalente al [0,3%] del valor del contrato, por cada día calendario de atraso. Igual sanción se aplicará en caso de que el Contratista no inicie efectivamente con la ejecución del contrato en la fecha acordada.

(v) Por atraso en la entrega final de la obra, el Contratista se hará acreedor a una multa equivalente al [1%] del valor del contrato, por cada día calendario de atraso.

(vi) Por incumplir las órdenes dadas por la Interventoría, el Contratista se hará acreedor a una multa equivalente al [0,3%] del valor del contrato, por cada orden incumplida.

(vii) Por incumplir el ofrecimiento otorgado en cuanto a los aportes a realizar, el Contratista se le impondrá una multa equivalente al [0,5%] del valor del contrato, [por cada día calendario de atraso en el cumplimiento de dicha obligación].

(viii) Por cambiar el personal presentado a la Interventoría, sin la aprobación previa de esta, al Contratista se le impondrá una multa equivalente al [0,5%] del valor del contrato.

(ix) Por atraso en el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la seguridad social, parafiscales, o pago de salarios o honorarios de alguno o algunos de sus empleados o Contratistas, el Contratista se le impondrá una multa equivalente a Un (1) salario mínimo diario legal vigente, por cada día calendario de atraso en el cumplimiento de dicha obligación.

Las multas son apremios al Contratista para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización, en los términos previstos en el Artículo 1600 del Código Civil.

En caso de que el Contratista incurra en una de las causales de multa, este autoriza al INSTITUTO para descontar el valor de la misma, la cual se tomará directamente de cualquier suma que se le adeude al Contratista, sin perjuicio de hacer efectiva la cláusula penal o la garantía de cumplimiento del contrato.

El pago en cualquier forma, incluyendo la deducción de los valores adeudados al Contratista, realizado con fundamento en las multas impuestas, no exonerará a este de continuar con la ejecución del contrato ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen del mismo.

En caso de que el Contratista reincida en el incumplimiento de una o de varias obligaciones se podrán imponer nuevas multas.

Para efectos de la imposición de las multas el Salario Mínimo Diario o Mensual Vigente, será aquel que rija para el momento del incumplimiento del contrato.

El monto de ninguna de las sanciones asociadas a cada causal de multa, aplicada de forma independiente, podrá ser superior al 5% del valor del contrato, particularmente frente a aquellas que se imponen de forma sucesiva. Lo anterior, sin perjuicio de que se inicie un nuevo procedimiento sancionatorio para efectos de imponer nuevas multas.

El procedimiento aplicable para la imposición de multa será el establecido en el Artículo 86 de la Ley 1474 del 2011.

Una vez advertido el presunto incumplimiento, el interventor contratado por el INSTITUTO, podrá otorgar al Contratista un plazo prudencial de hasta 15 días calendario para que lo corrija. Una vez vencido dicho plazo, si el Contratista persiste en el incumplimiento, se procederá con el proceso de imposición de multa.

25. CLÁUSULA PENAL

Las partes acuerdan que la aplicación de la cláusula penal no exime el cumplimiento de las obligaciones contractuales y podrá exigirse al Contratista la pena y la indemnización de perjuicios.

En caso de incumplimiento total o parcial del contrato, el Contratista pagará al INSTITUTO a título de estimación anticipada de perjuicios una suma equivalente al (10%), del valor total del contrato. No obstante, EL INSTITUTO podrá acudir al juez competente para solicitar la indemnización integral de perjuicios causados si estos superan el valor de la cláusula penal. El valor de la pena impuesta se obtendrá de hacer efectivo el amparo de cumplimiento de la garantía única. La aplicación de la cláusula penal no excluye la indemnización de perjuicios, de conformidad con los Artículos 870 del Código del Comercio y 1546 del Código Civil, en caso de que sean superiores a la pena.

El pago o deducción de la cláusula penal no exonerará al Contratista del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluyendo las que dieron lugar a la imposición de la pena.

El procedimiento aplicable para declarar el incumplimiento será el establecido en elArtículo 86 de la Ley 1474 del 2011.

26. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Las divergencias que ocurran entre el Interventor y EL CONTRATISTA, relacionadas con la supervisión, control y dirección de los trabajos, o las controversias o diferencias que surjan entre EL CONTRATISTA y EL INSTITUTO con ocasión de la firma, ejecución, interpretación, prórroga o terminación del Contrato, así como de cualquier otro asunto relacionado con el presente Contrato, serán sometidas a la revisión de las partes para buscar un arreglo directo, en un término no mayor a cinco (5) días hábiles a partir de la fecha en que cualquiera de las partes comunique por escrito a la otra parte la existencia de una diferencia, y exponga los fundamentos de su posición. La parte que reciba esta comunicación tendrá el término de cinco (5) días hábiles para revisar los argumentos expuestos, y evaluar la posibilidad de acordar una solución sobre la controversia o diferencia suscitada, una vez finalizado este término, el Instituto convocará a una reunión presencial en las instalaciones del INVIAS, en donde las partes discutirán, revisaran y analizaran de manera conjunta, todas las posibilidades para efectos de resolver en esta instancia la diferencia presentada. En caso de no llegar a un arreglo en el término descrito, las Partes se ajustarán a los procedimientos de mecanismos alternativos de solución de conflictos previstos en la Ley.

27. LIQUIDACIÓN

El contrato será objeto de liquidación de acuerdo con lo establecido en las normas que regulan la materia. El término para la liquidación del contrato será de diez (10) meses de común acuerdo y dos (2) meses adicionales para la liquidación unilateral; en todo caso de conformidad con el inciso 3° del artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, la misma, podrá ser

realizada en cualquier tiempo dentro de los dos años siguientes al vencimiento del término anteriormente establecido, de mutuo acuerdo o unilateralmente, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 164 del CPACA.

Para la liquidación se exigirá al Contratista la ampliación de la garantía, si es del caso, a fin de avalar las obligaciones que éste deba cumplir con posterioridad a la extinción del presente contrato.

Si el Contratista no se presenta para efectos de la liquidación del contrato o las partes no llegan a ningún acuerdo, EL INSTITUTO procederá a su liquidación, por medio de resolución motivada susceptible del recurso de reposición. Así mismo, y de conformidad con lo previsto por el Artículo 11 de la Ley 1150 del 2007, si el Contratista deja salvedades en la liquidación bilateral, EL INSTITUTO podrá liquidar unilateralmente, caso en el cual, esta solo procederá en relación con los aspectos que no hayan sido objeto de acuerdo, siempre que la liquidación unilateral pueda contener decisiones nuevas frente a la liquidación acordada o que no hayan sido respondidas por el INSTITUTO con anterioridad a la liquidación.

28. SUSCRIPCIÓN, PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El contrato se perfeccionará con la firma electrónica de las partes a través de la plataforma transaccional SECOP II. Para su ejecución se requiere la expedición del respectivo registro presupuestal por el Grupo de Presupuesto de la Subdirección Financiera del INSTITUTO y la aprobación de la Garantía Única y del Seguro de que tratan las cláusulas correspondientes del contrato.

Bogotá, D.C., 13 de septiembre de 2024



Firmado digitalmente por YAMIL JOSE MERCADO QUIROZ

YAMIL JOSÉ MERCADO QUIROZ
Subdirector de Estructuración de Proyectos

Elaboró: Carolina Jornet Ortiz Baquero – Abogada SEP
Revisó: Carolina Jornet Ortiz Baquero – Abogada SEP