OBJETO: MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL MUELLE VICTORIA REGIA EN LETICIA, DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS

IP-DEO-SMFF-021-2025

1. DESCRIPCIÓN SUSCINTA DE LA NECESIDAD QUE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACION.

1.1. DEFINICIÓN DE LA NECESIDAD

A. Antecedentes o contexto general

El INVIAS mediante el presente proceso de selección de mínima cuantía, pretende llevar a cabo la ejecución del "MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL MUELLE VICTORIA REGIA EN LETICIA, DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS".

Es así que el INVIAS con el fin de atender a la necesidad de la población colombiana y en la atención de la infraestructura de transporte no concesionada, a través de la destinación de recursos públicos y la contratación de obras públicas, constituye uno de los principales ejes de desarrollo de la competitividad de la Nación, teniendo en cuenta que ésta constituye uno de los mecanismos más importantes de conectividad entre las regiones en las cuales se adelanta la producción económica nacional y los centros de consumo y/o los centros de exportación.

De esta forma, el Instituto Nacional de Vías es una de las entidades más importantes en el proceso de desarrollo de la infraestructura de transporte, al satisfacer la demanda creciente de participación de personas jurídicas y naturales cuya actividad económica se encuentra relacionada con la atención de la infraestructura de transporte, la cual demanda atención en aspectos tales como la construcción, consultoría, interventoría, entre otras, redundando así en la generación de empleo en las regiones e impulsando la economía de las mismas, todo lo cual ejerce un efecto dinamizador de los procesos productivos y de comercialización de bienes y servicios.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo, el Gobierno Nacional establece la promoción y desarrollo del modo fluvial y el transporte intermodal, el cual elevará el nivel de los servicios que se prestan en la red fluvial; con el fin de generar una mayor accesibilidad de los territorios y mayor movilidad de la población de la Colombia profunda.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS por medio de la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea , a través del Contrato No. 1729 de 2020 suscrito con el CONSORCIO INGES&M2020 elaboró el documento técnico denominado "MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL MUELLE VICTORIA REGIA EN LETICIA, DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS.", donde se describe el estado de las instalaciones y estructuras existentes que conforman el muelle Victoria Regia, sobre las cuales se requiere realizar las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo. Adicionalmente, mediante oficio No. 20259150587791 del 13 de mayo de 2025 emitido por el Ministerio de Transporte, se solicita al INVIAS implementar de manera oportuna un plan de mejoramiento que permita atender los requerimientos solicitados por la Secretaría de Salud Departamental del Amazonas, conforme al Acta de Inspección No. 002 del 07

de abril de 2025, donde se detallan los hallazgos e incumplimientos relacionados con el Muelle Internacional Fluvial Victoria Regia, en lo que respecta a sus condiciones físicas y operativas. De esta manera, adicional a las actividades de mantenimiento, operación y administración del muelle, es necesario la elaboración de planes que permitan implementación de sistemas para el cumplimiento de la normatividad portuaria.

Considerando que dentro de los planes y programas del Instituto Nacional de Vías se encuentra previsto el mantenimiento de la infraestructura propia del sector, se requiere ejecutar el MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL MUELLE VICTORIA REGIA EN LETICIA, DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS.

2. LA DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR, CON SUS ESPECIFICACIONES ESENCIALES Y LA IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR.

2.1. OBJETO POR CONTRATAR:

"MANTENIMIENTO, ADMINISTRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL MUELLE VICTORIA REGIA EN LETICIA, DEPARTAMENTO DEL AMAZONAS".

2.2. POLITICA:

Por medio de la Ley 2294 de 2023 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" que 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 contrato 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.

El desarrollo, mantenimiento y fortalecimiento de los corredores de transporte del comercio exterior se constituye en una de las principales estrategias a adelantar. La política sectorial del Gobierno es la de contribuir efectivamente con el desarrollo socioeconómico del país y propender por una mejor calidad de vida de los colombianos a través de una red carretera adecuada a los grandes retos nacionales.

Los objetivos del INVIAS están estrechamente unidos con los de este proyecto, en el sentido de mantener la infraestructura vial a su cargo en buenas condiciones de transitabilidad.

- **PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES**

La presente necesidad se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones.

ALCANCE DEL PROYECTO

Las principales actividades u obras por ejecutar son las siguientes:

1. MANTENIMIENTO RED ELECTRICA MUELLE VICTORIA REGIA

- ✓ Suministro e instalación de luminarias solares.
- ✓ Mantenimiento de bases y mástiles de luminarias lijado, aplicación pintura anticorrosiva y posterior reinstalación.



Imagen 1. Luminarias ubicadas en la pasarela existente del muelle Victoria Regia, invadidas por vegetación circundante
Fuente: CONSORCIO INGES&M2020

2. MANTENIMIENTO PUENTE MOVIL

- ✓ Limpieza metal mecánica.
- ✓ Aplicación de Esperma de pintura Bicapa (6mils) Imprimante Epóxido Rojo (4mils) y Esmalte uretano serie 36 (2mils) para barandas.



Imagen 2. Vista puente móvil pasarela existente muelle Victoria Regia.
Fuente: CONSORCIO INGES&M2020

3. MANTENIMIENTO UNIDAD FLOTANTE

- ✓ Acero Refuerzo estructural (Incluye retiro de ángulos de soporte protecciones mantenimiento de la estructura suministro de la pieza, soldadura y pintura).
- ✓ Repaso soldadura estructura interna.
- ✓ Tapas o escotillas.



Imagen 3. Vista unidad flotante muelle Victoria Regia.
Fuente: CONSORCIO INGES&M2020

4. BÁSCULA DE PESAJE

- ✓ Mantenimiento báscula digital camionera por ejes, 40 toneladas por eje 5 kg de marco totalmente mecánica, Pw con impresora térmica tiket, 2,2+3.2*0,29 m Lexus incluye acondicionamiento en caseta.
- ✓ Transporte de materiales y equipo para mantenimiento de báscula.
- ✓ Demolición de estructuras varias.
- ✓ Concreto de 3000 PSI.
- ✓ Anillos de salvamento.
- ✓ Señales verticales.
- ✓ Alarma sonora.



Imagen 4. Estado actual caseta y báscula muelle Victoria Regia.
Fuente: CONSORCIO INGES&M2020

5. IMPLEMENTACIÓN DE LOS SISTEMAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD PORTUARIA

- ✓ Implementación y divulgación del sistema de gestión en seguridad y salud en trabajo SG SST determinando su alcance a la instalación portuaria Victoria Regia.
- ✓ Implementación y divulgación del programa de salud ocupacional, ajustado adicionalmente a lo establecido en la nueva ley 1562/2012.
- ✓ Implementación y divulgación del esquema de comunicaciones con sus protocolos de coordinación para eventos críticos al momento de su ocurrencia de acuerdo a lineamientos RSI (Reglamento Sanitario Internacional - Planes de contingencia para manejo de hidrocarburos).
- ✓ Implementación y divulgación del panorama de riesgos específico para la identificación de enfermedades propias de las áreas posibles externas.
- ✓ Implementación y divulgación de controles necesarios a personal de viajeros y a los operadores de medio de transporte, revisiones documentales, exámenes médicos y revisiones de mantenimiento permanente a los medios de transporte.
- ✓ Informe técnico con la valoración de elementos estructurales y patologías que conforman el muelle Victoria Regia. Incluye determinación de intervenciones necesarias.

El desarrollo e implementación de las actividades de este numeral, deberán ser coordinadas con la Secretaría de Salud Departamental del Amazonas y con la Dirección General Marítima, Capitanía de Puerto de Leticia, en aras del cumplimiento de la normatividad vigente en cada materia y dada la ubicación geográfica del muelle Victoria Regia.

Es probable que en el sector de la obra del presente contrato, concurran Contratistas del Instituto o de otra Entidad que se encuentre ejecutando en la actualidad o ejecuten actividades en el sector de intervención de la obra, en tal sentido, el adjudicatario del presente proceso de selección, deberá proyectar y armonizar el desarrollo de las actividades contractuales bajo su responsabilidad, con el conocimiento expreso de esta condición y procurando las medidas que faciliten las tareas a cargo de los diferentes actores. Será obligación del Contratista mantener informado al Instituto de esta

situación, así como de las medidas que hayan sido adoptadas para la coordinación armónica que garantice el cumplimiento oportuno del objeto del contrato.

Previo a la ejecución de las obras, el contratista deberá obtener los permisos de las autoridades ambientales competentes para adelantar el desmonte y limpieza de zonas no boscosas, la remoción y disposición de materiales provenientes de dicho desmonte y limpieza, la remoción de tocones y raíces, la tala de árboles, el aprovechamiento forestal, etc., de conformidad con lo dispuesto en las especificaciones generales de construcción de muelles y de la legislación ambiental vigente.

Durante el plazo del contrato, el contratista será responsable por la transitabilidad, así mismo deberá tomar todas las medidas necesarias a fin de garantizar la seguridad fluvial y/o vial del usuario.

Dichas actividades serán ofertadas a precios corrientes y el valor total del Alcance se deberá distribuir de acuerdo con las disponibilidades presupuestales anuales, tal como se describe en el Pliego de Condiciones.

Acorde a las disponibilidades presupuestales anuales, el contratista deberá programar los frentes de intervención necesarios para atender el alcance del contrato.

En todos los casos, el alcance y los sectores a intervenir, se llevarán a cabo en coordinación con el Supervisor de Contrato de la Territorial Correspondiente y/o de la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea.

El alcance del contrato son todas y cada una de las obras y actividades del alcance del proyecto que ofertan los proponentes y que su valor no supera el Presupuesto Oficial.

Dichas actividades serán ofertadas a precios corrientes y el valor total del Alcance se deberá distribuir de acuerdo con las disponibilidades presupuestales anuales, tal como se describe en el Pliego de Condiciones.

Acorde a las disponibilidades presupuestales anuales, el contratista deberá programar los frentes de intervención necesarios para atender el alcance del contrato.

TIPO DE CONTRATO

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 en él establecidas, que se pagarán por ítems terminados.

ESPECIFICACIONES ESENCIALES

En desarrollo del contrato se seguirán las especificaciones generales de construcción vigentes, las especificaciones particulares que pudieran resultar para este proyecto y las Normas de Ensayo de Materiales del Instituto Nacional de Vías vigentes.

- Instituto Nacional de Vías - INVIAS (2009). Manual de Drenaje para Carreteras. Colombia. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte.

- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio (2010). Reglamento colombiano de construcción sismo resistente – NSR10. Colombia. Bogotá D.C.: Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.
- Arneson, L.A., Zevenbergen, L.W., Lagasse, P.F., & Clopper, P.E. (2012). Evaluating Scour at Bridges. Fifth Ed. Report No. FHWA-HIF-12-003 HEC-18. Washington, D.C.: Federal Highway Administration – FHWA.
- Brown, S.A. (1985). Design of Spur-Type Streambank Stabilization Structures. Report No. FHWA/RD-84/101. Washington, D.C.: Federal Highway Administration – FHWA.

En el desarrollo del contrato se deben cumplir las Especificaciones Particulares del proyecto, las Especificaciones Generales para Construcción de Carreteras, vigentes al momento de la apertura de la Mínima Cuantía. De igual manera los materiales utilizados para las obras a ejecutar deben cumplir con las Normas de Ensayo de Materiales y las Especificaciones Generales de Construcción, así como las particulares establecidas en el Formulario de presupuesto oficial y que se describen en la Invitación Pública.

3. ANALISIS DEL SECTOR

a. ASPECTOS GENERALES

i. ASPECTOS ECONOMICOS

PANORAMA DEL SECTOR DE CONSTRUCCIÓN E INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA

Desde un contexto general se mencionan tal y como se plantean algunos informes de entidades especializadas como Camacol que “El sector constructor en Colombia se encuentra en un momento de transición clave. Con una mezcla de variables económicas, sociales y de política pública en juego, el panorama sugiere desafíos y oportunidades para quienes forman parte de esta industria estratégica.

El 2025 iniciará con mucha expectativa. Sabemos que uno de los factores determinantes será el comportamiento de las tasas de interés, que dinamizaron las ventas en el último tramo del 2024. En noviembre, la comercialización de vivienda acumuló un crecimiento del 1,7 %.

Este impulso debería extenderse al primer semestre del 2025, de manera que se espera movilizar un importante stock de unidades disponibles para la venta. Sin embargo, todavía inquietan las restricciones a la oferta, como aquellas impuestas por las salvaguardias a varios insumos clave, a las que se suman los costos de financiación que aún están elevados y limitarían el lanzamiento de nuevos proyectos y el inicio de nuevas obras.

En este escenario la política de vivienda seguirá jugando un papel importante. El programa ‘Mi Casa Ya’ es el único apoyo del Gobierno Nacional para que los hogares de menores ingresos accedan a vivienda nueva; por eso se espera que se garanticen los recursos para cubrir al menos los 20.500 subsidios anunciados para el 2025.”

Dinámica de las variables líderes del sector

Cabe destacar que una de las variables que afecta el sector se debe a la reducción en la asignación de subsidios de vivienda en el sector construcción de inmuebles la cual genera cambios en las

expectativas de crecimiento de un sector que se está recuperando a un ritmo lento y que, en el 2025, en ausencia de un plan de reactivación, dependerá de otros factores y nos obligará a evaluar alternativas para impulsar el crecimiento.

Desde Camacol monitoreamos las transformaciones del sector y hemos visto segmentos, como el de clase media, con un comportamiento positivo y una demanda sólida que ha aprovechado las actuales condiciones de crédito.

Así mismo, desde el gremio fortalecimos la apuesta por la construcción sostenible y ahora somos más verdes; además, los nuevos modelos de negocio siguen abriéndose camino con cerca de 301 proyectos en el país asociados al multifamiliar, coliving y senior living, entre otros.

En el 2025 se espera que esta tendencia persista, gracias a una oferta de viviendas con precios competitivos y características ajustadas a las necesidades de las familias colombianas. Como sector sentamos las bases para un crecimiento sostenible y diversificado de la construcción pensando en lo que viene, con la certeza de que más allá del 2026 habrá un nuevo ciclo para las edificaciones, con nuevas dinámicas de mercado y una realidad que demandará enfoques innovadores y un empresariado que, como lo ha hecho siempre, será el motor transformador del país.

Coyuntura del sector: vigencias futuras

Para el 2025 se proyecta un crecimiento económico del 2,6 % (superior al 1,9 % estimado para el 2024), que estaría acompañado de una inflación que se ubicaría nuevamente dentro del rango meta del Banco de la República.

En principio, estas condiciones son favorables, teniendo en cuenta que la dinámica del PIB se mantendrá por debajo de su potencial.

Costos de la construcción de obras civiles

El incremento de costos de obra civil en Colombia para 2025 estará influenciado por factores como la inflación, las tasas de interés y la volatilidad del dólar. Estos incrementos afectarán tanto a proyectos residenciales como de infraestructura, presionando los precios y los márgenes de ganancia. Sin embargo, la adopción de estrategias de optimización y sostenibilidad puede ayudar a mitigar estos impactos y asegurar el éxito del sector.

Perspectivas sectoriales: La infraestructura en Colombia tiene gran potencial para impulsar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida

Colombia ha avanzado significativamente en la construcción de infraestructura en los últimos 25 años, impulsando el desarrollo económico y la competitividad. Programas como las concesiones viales 4G, lanzadas en 2013, han modernizado carreteras, túneles y puentes, mejorando la conectividad y seguridad vial. Sin embargo, el sector enfrenta desafíos como altos costos de materiales y mano de obra, financiamiento y sostenibilidad, y una política de tasas de interés restrictiva, que limitan su potencial crecimiento.

Se espera que para 2025 las condiciones macroeconómicas mejoren. Las vigencias futuras son cruciales para la financiación continua de proyectos estratégicos, garantizando su ejecución a largo plazo. La colaboración público-privada (APP) y un marco regulatorio estable son esenciales para

recuperar la confianza de los inversionistas. Estos elementos, combinados con la ejecución de proyectos y la mejora de la infraestructura, pueden mejorar el panorama del sector.

En conclusión, el sector de infraestructura tiene un gran potencial para impulsar el crecimiento económico. La colaboración entre el sector público y privado, junto con un entorno regulatorio favorable, permitirá, no solo recuperar la dinámica en la construcción de obras civiles, sino también establecer bases sólidas para un desarrollo a largo plazo. A pesar de los desafíos, el sector puede convertirse en un motor clave para el desarrollo económico y social con las políticas y estrategias adecuadas. Fuente:05-informe-panorama-infraestructura.

Para realizar este estudio se consultaron las siguientes páginas en internet:

- Agencia Nacional de Infraestructura - ani.gov.co
- Asobancaria - www.asobancaria.com
- Superintendencia de Sociedades - www.supersociedades.gov.co/Paginas/default.aspx
- Colombia compra eficiente SECOP (www.colombiacompra.gov.co)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (www.dane.gov.co)
- SIE de la Superintendencia de Sociedades (www.supersociedades.gov.co)
- Cámara Colombiana de Infraestructura (www.infraestructura.org.co)
- ValoraAnalitik. “Joyco, de principio a fin en los megaproyectos de infraestructura”. Recuperado de https://www.valoraanalitik.com/2022/04/04/joyco-de-principio-fin-en-megaproyectos-de-infraestructura/
- Aprendiendo Colombia líder. “Análisis del sector de infraestructura en Colombia”. Recuperado de http://aprendiendo.colombialider.org/wp-content/uploads/2018/04/PMIBogota-Analisis-sobre-el-sector-de-infraestructura-en-Colombia.pdf
- Cámara Colombiana de la Infraestructura. “Seguimiento a Proyectos de Infraestructura – Sistema Férreo Nacional”. Informe Dirección Técnica: Mapa Red Férrea Nal. Recuperado de http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/Informe%20ferrocarriles.pdf
- Ministerio de Comercio Industria y Turismo.
- mchamcolombia.co/business-mail/edicion-191-perspectivas-2024/panorama-del-sector-de-construccion-e-infraestructura-en-colombia-en-2024-una-apuesta-por-el-desarrollo/
- 05-informe-panorama-infraestructura- julio2024
- Fondo Monetario Internacionalhttps://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2024/07/16/world-economic-outlook-update-july-2024.

ACTUALIZACIÓN DE LAS PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL.

Se prevé que el crecimiento mundial sea del 3,3% tanto en 2025 como en 2026, por debajo de la media histórica (2000–19) del 3,7%. El pronóstico para 2025 se mantiene prácticamente sin cambios con respecto al de la edición de octubre de 2024 de Perspectivas de la economía mundial (informe WEO), principalmente porque la revisión al alza en Estados Unidos neutraliza las revisiones a la baja en otras de las principales economías. Se prevé que la inflación general mundial disminuya al 4,2% en 2025 y al 3,5% en 2026, y que converja hacia el nivel fijado como meta más pronto en las economías avanzadas que en las economías de mercados emergentes y en desarrollo.

Las proyecciones del personal técnico del FMI se basan en el supuesto de que las políticas actuales se mantendrán sin cambios en el momento de la publicación. Tienen en cuenta la evolución reciente

del mercado y el impacto de la creciente incertidumbre en torno a las políticas comerciales, que se supone será temporal, y cuyos efectos se disiparán al cabo de aproximadamente un año, pero no incorporan ningún supuesto sobre los posibles cambios de políticas que actualmente son objeto de debate público. Se prevé que los precios de las materias primas energéticas disminuyan un 2,6% en 2025, un descenso más pronunciado que el previsto en octubre. Esto se debe a una caída de los precios del petróleo provocada por la débil demanda china y una fuerte oferta de los países ajenos a la OPEP+ (Organización de Países Exportadores de Petróleo más algunos países no miembros, incluida Rusia), que se ha visto compensada en parte por el aumento de los precios del gas provocado por temperaturas más bajas de lo previsto y disrupciones en la oferta, en particular causadas por el actual conflicto en Oriente Medio y las interrupciones en los yacimientos de gas. Se prevé que los precios de los productos básicos distintos de los combustibles aumenten un 2,5% en 2025, en razón de las revisiones al alza de los precios de los alimentos y las bebidas con respecto al informe WEO de octubre de 2024, a causa de las malas condiciones climáticas que ha afectado a los grandes productores. Se espera que las tasas de política monetaria de los principales bancos centrales continúen descendiendo, aunque a ritmos distintos, debido a variaciones en las perspectivas de crecimiento e inflación. Se prevé que la orientación de la política fiscal se torne más restrictiva durante el período 2025–26 en las economías avanzadas, en particular en Estados Unidos y, en menor grado, en las economías de mercados emergentes y en desarrollo.

En la balanza de riesgos a mediano plazo con respecto al escenario base pesan más los factores adversos, mientras que las perspectivas a corto plazo están caracterizadas por riesgos con efectos divergentes. En Estados Unidos, se observan mejoras que podrían impulsar un crecimiento a corto plazo ya de por sí fuerte, mientras que en otros países es probable que las perspectivas se revisen a la baja en medio de una elevada incertidumbre política. Las perturbaciones generadas por las políticas que inciden en el proceso de desinflación en curso podrían interrumpir el giro hacia la flexibilización de la política monetaria, con implicaciones para la sostenibilidad fiscal y la estabilidad financiera. Para gestionar estos riesgos, las políticas han de centrarse en equilibrar las disyuntivas entre la inflación y la actividad real, en recomponer los márgenes de maniobra y en mejorar las perspectivas del crecimiento a mediano plazo acelerando las reformas estructurales y fortaleciendo las normas y la cooperación multilaterales.

Proyecciones de crecimiento de *Perspectivas de la economía mundial*

(PIB real, variación porcentual anual)	2023	PROYECCIONES 2024	2025
Producto mundial	**3,3**	**3,2**	**3,2**
Economías avanzadas	**1,7**	**1,8**	**1,8**
Estados Unidos	2,9	2,8	2,2
Zona del euro	0,4	0,8	1,2
Alemania	-0,3	0,0	0,8
Francia	1,1	1,1	1,1
Italia	0,7	0,7	0,8
España	2,7	2,9	2,1
Japón	1,7	0,3	1,1
Reino Unido	0,3	1,1	1,5
Canadá	1,2	1,3	2,4
Otras economías avanzadas	1,8	2,1	2,2
Economías emergentes y en desarrollo	**4,4**	**4,2**	**4,2**
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	5,7	5,3	5,0
China	5,2	4,8	4,5
India	8,2	7,0	6,5
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	3,3	3,2	2,2
Rusia	3,6	3,6	1,3
América Latina y el Caribe	2,2	2,1	2,5
Brasil	2,9	3,0	2,2
México	3,2	1,5	1,3
Oriente Medio y Asia Central	2,1	2,4	3,9
Arabia Saudita	-0,8	1,5	4,6
África subsahariana	3,6	3,6	4,2
Nigeria	2,9	2,9	3,2
Sudáfrica	0,7	1,1	1,5
Partidas informativas			
Economías emergentes y de ingreso mediano	4,4	4,2	4,2
Países en desarrollo de ingreso bajo	4,1	4,0	4,7

Fuente: perspectiva de la economía mundial, octubre de 2024. Fondo monetario internacional.

ACTUALIZACIÓN DE PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA MUNDIAL, ENERO DE 2025.

Fondo Monetario Internacional | enero de 2025 9 focalizadas en los mercados laborales, la competencia, la salud, la educación y la digitalización pueden reactivar el crecimiento de la productividad y atraer capital. La comunicación activa para generar consenso y la interacción constante con interlocutores de importancia clave podrían ayudar a las autoridades a formular y aplicar eficazmente medidas que tengan en cuenta el impacto distributivo de la reforma (véase el capítulo 3 del informe WEO de octubre de 2024). Por último, y lo que es más importante, la cooperación multilateral es esencial para limitar la fragmentación, mantener el crecimiento y la estabilidad y hacer frente a los retos mundiales. Las políticas comerciales, que deben ser coherentes con el marco jurídico de la Organización Mundial del Comercio (OMC), también deben ser claras y transparentes, a fin de reducir la incertidumbre, moderar la volatilidad en los mercados y mitigar las distorsiones. El restablecimiento de un mecanismo amplio y eficaz de solución de diferencia en la OMC es una prioridad, así como establecer condiciones igualitarias y garantizar claridad y coherencia en el compromiso de los países para aumentar la resiliencia del sistema de comercio multilateral basado en normas.

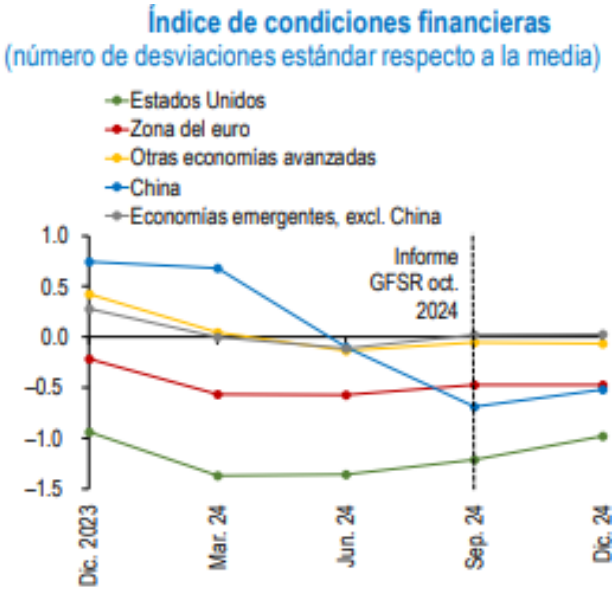
Cuadro 1. Panorama de las proyecciones de *Perspectivas de la economía mundial*
(variación porcentual, salvo indicación distinta)

	Interanual						T4 a T4 2/		
	Estimación		Proyecciones		Diferencia con las proyecciones del informe WEO de octubre de 2024 1/		Estimación	Proyecciones	
	2023	2024	2025	2026	2025	2026	2024	2025	2026
Producto mundial	**3.3**	**3.2**	**3.3**	**3.3**	**0.1**	**0.0**	**3.4**	**3.2**	**3.1**
Economías avanzadas	**1.7**	**1.7**	**1.9**	**1.8**	**0.1**	**0.0**	**1.8**	**1.9**	**1.7**
Estados Unidos	2.9	2.8	2.7	2.1	0.5	0.1	2.7	2.4	2.1
Zona del euro	0.4	0.8	1.0	1.4	–0.2	–0.1	1.1	1.2	1.4
Alemania	–0.3	–0.2	0.3	1.1	–0.5	–0.3	–0.1	0.8	0.9
Francia	1.1	1.1	0.8	1.1	–0.3	–0.2	0.7	1.0	1.2
Italia	0.7	0.6	0.7	0.9	–0.1	0.2	0.6	1.0	0.7
España	2.7	3.1	2.3	1.8	0.2	0.0	3.2	1.9	2.0
Japón	1.5	–0.2	1.1	0.8	0.0	0.0	0.7	0.8	0.7
Reino Unido	0.3	0.9	1.6	1.5	0.1	0.0	1.7	1.8	1.3
Canadá	1.5	1.3	2.0	2.0	–0.4	0.0	1.8	2.1	1.9
Otras economías avanzadas 3/	1.9	2.0	2.1	2.3	–0.1	0.0	1.7	2.8	1.7
Economías de mercados emergentes y en desarrollo	**4.4**	**4.2**	**4.2**	**4.3**	**0.0**	**0.1**	**4.6**	**4.2**	**4.2**
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	5.7	5.2	5.1	5.1	0.1	0.2	5.6	4.9	5.1
China	5.2	4.8	4.6	4.5	0.1	0.4	4.9	4.5	4.5
India 4/	8.2	6.5	6.5	6.5	0.0	0.0	7.5	6.5	6.5
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	3.3	3.2	2.2	2.4	0.0	–0.1	2.3	2.9	1.6
Rusia	3.6	3.8	1.4	1.2	0.1	0.0	2.7	1.2	1.2
América Latina y el Caribe	2.4	2.4	2.5	2.7	0.0	0.0	2.6	2.7	2.4
Brasil	3.2	3.7	2.2	2.2	0.0	–0.1	4.1	2.1	2.3
México	3.3	1.8	1.4	2.0	0.1	0.0	1.8	1.4	2.1
Oriente Medio y Asia Central	2.0	2.4	3.6	3.9	–0.3	–0.3	…	…	…
Arabia Saudita	–0.8	1.4	3.3	4.1	–1.3	–0.3	5.0	1.2	4.1
África subsahariana	3.6	3.8	4.2	4.2	0.0	–0.2	…	…	…
Nigeria	2.9	3.1	3.2	3.0	0.0	0.0	3.5	3.7	3.8
Sudáfrica	0.7	0.8	1.5	1.6	0.0	0.1	1.7	0.6	2.2
Partida informativa									
Crecimiento mundial según tipos de cambio de mercado	2.8	2.7	2.9	2.8	0.1	0.1	2.9	2.7	2.6
Unión Europea	0.6	1.0	1.4	1.7	–0.2	0.0	1.3	1.5	1.7
ASEAN-5 5/	4.0	4.5	4.6	4.5	0.1	0.0	4.9	3.9	5.0
Oriente Medio y Norte de África	1.8	2.0	3.5	3.9	–0.5	–0.3	…	…	…
Economías de mercados emergentes e ingreso mediano	4.5	4.2	4.2	4.2	0.0	0.1	4.6	4.2	4.2
Países en desarrollo de ingreso bajo	4.1	4.1	4.6	5.4	–0.1	–0.2	…	…	…
Volumen del comercio mundial (bienes y servicios) 6/	**0.7**	**3.4**	**3.2**	**3.3**	**–0.2**	**–0.1**	…	…	…
Economías avanzadas	0.0	2.2	2.1	2.5	–0.5	–0.3	…	…	…
Economías de mercados emergentes y en desarrollo	2.0	5.4	5.0	4.6	0.3	0.2	…	…	…
Precios de las materias primas									
Petróleo 7/	–16.4	–1.9	–11.7	–2.6	–1.3	1.0	–10.8	–5.0	–2.2
No combustibles (promedio basado en ponderaciones de la importación mundial de materias primas)	–5.7	3.4	2.5	–0.1	2.7	–0.9	7.1	0.1	0.5
Precios mundiales al consumidor 8/	**6.7**	**5.7**	**4.2**	**3.5**	**–0.1**	**–0.1**	**5.2**	**3.5**	**3.0**
Economías avanzadas 9/	4.6	2.6	2.1	2.0	0.1	0.0	2.2	2.1	2.0
Economías de mercados emergentes y en desarrollo 8/	8.1	7.8	5.6	4.5	–0.3	–0.2	7.6	4.6	3.8

En general, si bien las condiciones financieras mundiales siguen siendo en general acomodaticias, se han endurecido levemente desde octubre (gráfico Índice de condiciones financieras). Las valoraciones de las acciones en Estados Unidos volvieron a alcanzar máximos históricos en el cuarto

trimestre de 2024, ante las expectativas de una combinación de políticas favorables para las empresas.

No obstante, esto se ha visto contrarrestado por los efectos de un aumento de las tasas a largo plazo, que ha dado lugar a un leve endurecimiento, en términos netos, a pesar de que los niveles de partida del trimestre anterior fueron muy bajos. Sin embargo, los activos de riesgo en los mercados emergentes parecen haber mostrado una mayor sensibilidad a la incertidumbre de las políticas comerciales y las perspectivas monetarias, como lo reflejan las condiciones financieras más restrictivas. Los participantes en los mercados están vigilando de cerca las políticas arancelarias y los riesgos geopolíticos. De hecho, estos factores podrían lastrar la actitud del mercado, lo que podría conducir a una fuerte corrección de los precios de los activos de riesgo dadas sus valoraciones demasiado optimistas en este momento. En última instancia, esto podría dar lugar a un endurecimiento brusco de las condiciones financieras mundiales.



Fuentes: Bloomberg Finance L.P.; Dealogic, EUROPACE AG/Haver Analytics; fuentes de dati nacionales, y cálculos del personal técnico del FMI.
Nota: Informe GFSR = *Informe sobre la estabilidad financiera mundial.*

a. CRECIMIENTO, MÁS INFLACIÓN, ANALISIS DEL IMPACTO DEL DÓLAR.

Crecimiento:

Los primeros días del 2025 se convierten en un momento ideal para tomarles el pulso a los principales indicadores, como inflación, tasas de interés, crecimiento y empleo.

Dane publicó el dato de inflación que se ubicó en 5,2% para todo el 2024, nivel levemente superior a las estimaciones de los analistas que participaron en las encuestas Mensual de Expectativas Económicas del Banco de la República y de Opinión Financiera de Fedesarrollo, que proyectaron 5,14% y 5,15%, respectivamente.

El objetivo estará asociada a las decisiones que se tomen frente a la tasa de intervención de política monetaria del Banco de la República, que arrancó el año en 9,5%, la cual deberá observar nuevas reducciones en los próximos meses, lo que serviría para estimular el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), pese a que, en diciembre de 2024, la junta le puso frene al acelerador del recorte.

A propósito de este último indicador, que es uno de los más relevantes para establecer la "presión arterial" económica, lo entregará el Dane el próximo 17 de febrero. Para el tercer trimestre de 2024 el dato fue de 2,0% y para el periodo enero-septiembre llegó a 1,6%.

En ese aspecto, analistas de Corficolombiana destacaron que de cara a 2023 y 2024, la economía colombiana afrontó el ajuste esperado y, en cierta medida, necesario. El crecimiento se limitó a un 0,6% en 2023, mientras que proyectaron un 1,8% para el cierre de 2024.

"El 2025 emerge como un posible punto de salida de este túnel en el que hemos estado inmersos durante el último lustro, en donde esperamos que la economía crezca 2,6%. Predecir qué nos espera al final de este túnel es complejo. La incertidumbre sigue siendo una constante y factores inesperados pueden alterar el desenlace", anotaron.

Por su parte, el principal gremio privado del país, la Andi, señaló que las tasas a las que está creciendo la economía son insuficientes. "Esas tasas de crecimiento no producen riqueza ni desarrollo; no se logra impactar a todos los sectores económicos; la inversión sigue rezagada y perdemos nuestra posición de liderazgo entre las economías emergentes y en la región".

Para los empresarios, una de las mayores preocupaciones tiene que ver con la debilidad de la inversión productiva, que en términos médicos equivaldría a una "nutrición balanceada", que evidenció tasas negativas durante cinco trimestres consecutivos y solamente en los últimos meses del 2024 empezó a revertirse. "La productividad de la economía y del trabajo solo se aumentan con significativos crecimientos en la inversión", recalcó la Andi.

INFLACION:

El comportamiento de los precios al cierre de 2024. En diciembre, la inflación fue del 5,2% en su tasa interanual, un valor similar al 5,14% esperado por los analistas encuestados por el Banco de la República. Si bien este dato es ligeramente superior al esperado, resulta considerablemente menor al 9,28% de diciembre de 2023, lo que muestra una clara tendencia hacia la convergencia de la inflación hacia la meta, como se observa en la gráfica.



Gráfico: elaboración propia. **Datos:** Banco de la República.

De los doce grupos de gasto que componen la canasta del Índice de Precios al Consumidor (IPC), cuya variación positiva refleja la inflación, el grupo de Alojamiento, Agua, Electricidad, Gas y Otros Combustibles representó el 40% de la variación anual. Dentro de este grupo, el subgrupo de alquileres imputados y efectivos fue el que más contribuyó, con 0.91 y 0.69 puntos porcentuales, respectivamente. Sin embargo, se espera que este año la presión proveniente de este subgrupo específico se reduzca, gracias a una menor indexación.

Vale la pena aclarar dos conceptos clave antes de continuar: el arriendo imputado y la indexación. El arriendo imputado se refiere al monto que un propietario estimaría pagar por su vivienda si fuera arrendatario, mientras que la indexación es un mecanismo económico que ajusta automáticamente ciertos precios, salarios o pagos en función de la tasa de inflación, buscando evitar la pérdida de poder adquisitivo debido al aumento de precios. Esto es particularmente relevante en el caso de los arriendos, ya que este año el aumento máximo permitido será del 5.20%, considerablemente inferior al 9.28% que cerró 2023, y que se aplicó durante 2024.

Aunque para el cierre de 2025 se espera una tasa de inflación del 3.91%, según la encuesta del Banco de la República, lo que implica una tendencia hacia la reducción de precios y la convergencia hacia la meta del 3%, existen factores que deben ser considerados para que esto se cumpla:

Salario mínimo: Un tema que generó bastante discusión a finales del año anterior. Si el aumento del salario mínimo es superior a la inflación, los trabajadores con ingresos más bajos ganarán más poder adquisitivo, lo que beneficiaría a sus hogares. Sin embargo, si este aumento de consumo es muy fuerte y sostenido, podría generar una mayor demanda y, en consecuencia, un aumento en los precios.

Dólar: La expectativa de cierre para la tasa de cambio se sitúa en un promedio de $4,316 por dólar. Esto se alinea con un dólar fuerte a nivel global, lo que podría ser consecuencia de las políticas de Donald Trump. Si el dólar se mantiene alto, podría generar presiones inflacionarias debido al aumento en los precios de las importaciones.

Por supuesto, la Junta Directiva del Banco de la República tendrá en cuenta estos factores a la hora de continuar con su estrategia de reducción de la tasa de intervención, que actualmente está en

9.5% y espero que se recorte en 250 puntos básicos, cerrando el año en 7.0%, con una postura más conservadora a la par que monitorea el comportamiento de los precios para evitar niveles de inflación que deterioren el crecimiento económico en un año crucial para consolidar una senda creciente.

EL DOLAR Y SU EFECTO EN EL SECTOR CONTRUCCION EN COLOMBIA

El precio del dólar en Colombia para 2025 estará influenciado por varios factores internacionales. Las políticas monetarias de la Reserva Federal de Estados Unidos, que podrían incluir ajustes en las tasas de interés, jugarán un papel crucial. Además, las políticas comerciales y fiscales de la administración de Donald Trump podrían generar volatilidad en los mercados cambiarios, afectando el valor del dólar a nivel global. La incertidumbre en torno a las decisiones de política económica en Estados Unidos y otros países desarrollados también contribuirá a la fluctuación del dólar.

Se espera que estas políticas generen volatilidad en los mercados cambiarios, afectando el valor del dólar a nivel global

Las proyecciones

Para cierre de 2024 en el mes de diciembre, en la tasa de cambio con respeto al dólar se ubicó alrededor de los $4.401, una mejora frente al pronóstico del mes anterior ($4.419).

Para enero de 2025, en promedio, los analistas esperan que la tasa de cambio cierre en $4.300.

Resumen TRM 2025 Según los analistas económicos el pronóstico del dólar en Colombia para 2025 será de $4,315.85 a fin de año. (1) En efecto, la proyección TRM 2025 estima que la TRM se ubique entre $3,900 y $4,700 pesos por dólar estadounidense.

Gráfica del precio del dólar



Durante 2025 la tasa de cambio TRM ha tenido una variación de -1.61% frente a diciembre 31 de 2024

3.1. PRODUCTOS DEL SECTOR

La red fluvial de Colombia está dividida en cuatro cuencas: Magdalena, del Atrato, Orinoquía y Amazonía. La cuenca del río Magdalena tiene un caudal de agua significativo, además de que transita por lugares con alta concentración de población, lo que la convierte en la principal vía fluvial de Colombia. Tiene una longitud total de 24.725 km, de los cuales 18.225 km (74%) permiten navegación menor permanente durante todo el año. De éstos, 7.063 km (39%) admiten, además, navegación mayor y permanente; y 4.210 km (23%), navegación transitoria de embarcaciones mayores. Los restantes 6.500 km (26%) no son navegables.

Se entiende como embarcaciones menores las siguientes: Canoa, lancha, pangas, Bote.

Por otro lado, se consideran como embarcaciones mayores los remolcadores y planchones.

Los ríos Magdalena y Cauca son las más importantes vías de comercio, especialmente para carga, pero en mucha menor cuantía que el transporte por carretera. Los demás ríos son de movimiento bajo y sirven para apoyar las localidades cercanas a ellos y aisladas del resto del país; por problemas de infraestructura, la navegación fluvial en general, se ha utilizado poco, ya que los puertos fluviales no están acondicionados para numerosos pasajeros y la capacidad de muchos de los ríos es baja.

La comunicación fluvial sigue siendo importante en la Amazonía, en la Orinoquía colombiana y en el Chocó. Sin embargo, las condiciones selváticas no han permitido un gran desarrollo de la malla vial.



Principales cuencas o Corredores Fluviales de Colombia

No.	CUENCAS - CORREDORES	KM Navegables
1	Río Atrato - Río San Juan	1.060
2	Río Putumayo - Río Amazonas	1.716
3	Río Meta – Río Orinoco	993
4	Acuapista del Pacífico – (Tumaco - Buenaventura)	610
5	Río Guaviare entre San José y Puerto Inírida	947
6	Río Vaupés entre Calamar y Mitú	660
	LONGITUD CORREDORES PRINCIPALES	**5.986**

Fuente: PMF – Ministerio de Transporte 2015

Fuente: INVIAS



Fuente: INVIAS

El ministerio de transporte, a través del Grupo Operativo en Tránsito Terrestre, Acuático y Férreo, es el encargado de expedir y certificar las licencias de tripulantes y de carga, además de apoyar a las Direcciones Territoriales e Inspecciones Fluviales adscritas al Ministerio.

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande del Magdalena (CORMAGDALENA) es una agencia de gobierno que tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible de recursos naturales y la preservación del medio ambiente. http://www.cormagdalena.gov.co/

La DIMAR es la entidad gubernamental encargada del registro, adición o modificación de tarifas, registro de conferencias marítimas y/o acuerdos de transporte, habilitación y permiso de operación, aprobación de fletamento de naves, aprobación de registro de naves, autorización fletamento cabotaje, Modificación y/o adición de empresas, autorización para el arribo de naves, autorización de zarpes de naves. https://www.dimar.mil.co/

Puertos Fluviales de Interés Nacional

Región geográfica	Puertos fluviales
Río Magdalena (a cargo de Cormagdalena)	Barranquilla, Calamar, Magangué, La Gloria, Gamarra, Capulco, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrío, Puerto Salgar y La Dorada
Costa Pacífica y Río Atrato	Quibdó, Tumbo, Pizarro, Palestina e Istmina
Orinoquía (Cuenca del Río Orinoco)	Puerto Carreño, Puerto Nariño, La Banqueta, Cabuyo, Puerto López, San José del Guaviare, Mitú, Yuruparí, Pucarón, Calamar y Puerto Inírida
Amazonia (Cuenca del Río Amazonas)	Puerto Asís, Puerto Leguizamo, Tarapacá, La Tagua, la Pedrera y Leticia.

Compañías de Navegación Fluvial

Barranquilla Container Terminal (BCT): Esta empresa ha reactivado el transporte de contenedores en barcaza por el río Magdalena, con un rendimiento medio en cargue de 25 unidades por hora de muelle a Barcaza por medio del uso de las grúas pórtico Panamax. https://dgcinternacional.com/

Impala Terminals Colombia: Es una compañía especializada en transporte Fluvial de Contenedores, Carga General y Carga de Proyectos por el Río Magdalena, con conexiones terrestres desde Barrancabermeja hasta los principales centros de consumo y despacho del País. https://www.impalaterminals.com/our-global-network/latin-america/colombia/

Naviera Central S.A.: Proporciona servicios de transporte fluvial, multimodal y terminales portuarios a lo largo de los ríos Magdalena y Cauca en Colombia. Con la adición de nuevos equipos y la amplia experiencia logística y de transporte marítimo. https://www.navieracentral.com/

Naviera Fluvial Colombiana: Ofrece el servicio de transporte fluvial de carga masiva diversificada por el Río Magdalena, cuenta con 91 barcazas especializadas para el transporte de hidrocarburos, carga a granel de productos siderúrgicos, contenedores, carga ensacada, carga sobredimensionada. http://www.naviera.com.co/

Capacidad Trasporte de Pasajeros

Tipo de embarcación	Descripción	Capacidad	Recorrido	Tipo de carga
Bote	De pequeñas dimensiones, se mueve a partir de remos, y está fabricado principalmente con madera o fibra de vidrio. Además, es utilizado para realizar actividades de pesca	Hasta para 50 personas	Recorridos de mediano alcance	Carga granel Alimentos Pasajeros
Lancha	Se mueven gracias a un motor de combustión interna que da potencia a una hélice. Al ser más potentes el tiempo de recorrido es menor que con un bote y la carga puede ser mayor.	Capacidad de tonelaje meno	Recorridos largos	Carga granel Alimentos
Pangas (taxis)	Es una barca de tamaño moderado, tiene un motor que se mantiene fuera de la borda. Normalmente está hecha de madera.	De 8 a 18 personas aproximadamente	Recorridos largos	Pasajeros

Canoas	Son botes de pequeño tamaño. Tienen la parte delantera y trasera en punta lo que los hace más rápidos. Funciona con propulsión humana, mediante un número de palas que depende de la cantidad de personas que se transporten en ella	Inferior a 8 personas	Recorridos de mediano alcance	Pasajeros
Remolcadores	Son grandes embarcaciones que, como su nombre lo indica, empujan o remolcan planchones de gran capacidad de carga.	Capacidad de carga nula. Capacidad de empuje variable según cada remolcador	Recorridos largos	Facilitan la potencia de botes y planchones
Planchones	En ellos se transporta la carga, son propulsados con remolcadores.	Capacidad variable entre 463Toneladas -4536 Toneladas	Recorridos largos	Carga granel Alimentos Hidrocarburos Materiales

Matriz de Distancia

Tiempo de tránsito de un Puerto principal a otro (Km) Barcaza Convencional.

	Barranquilla	Magangué	Gamarra	Puerto Wilches	Barranca-bermeja	Puerto Triunfo	Puerto Salgar
Barranquilla		237.9	472.7	597.1	631.2	824.9	887.8
Magangué	237.9		234.8	359.2	393.3	587	649.9
Gamarra	472.7	234.8		124.4	158.5	352.2	415.1
Puerto Wilches	597.1	359.2	124.4		34.1	227.8	290.7
Barrancabermeja	631.2	393.3	158.5	34.1		193.7	256.6
Puerto Triunfo	824.9	587	352.2	227.8	193.7		62.9
Puerto Salgar	887.8	649.9	415.1	290.7	256.6	62.9	

Rutas Principales

	De: Barrancabermeja Hasta: Puerto Salgar	De: Barranquilla Hasta: Puerto Wilches	De: Gamarra Hasta: Barranquilla	De: Puerto Wilches Hasta: Magangué
Anchura (m):	300m - 500 m	300m - 500 m	300m - 500 m	300m - 500m
Compañías Operando en la Ruta	Impala, Naviera Rio Grande, Naviera Central	Impala, Naviera Rio Grande, Naviera Central	Impala, Naviera Rio Grande, Naviera Central	Impala, Naviera Rio Grande, Naviera Central
Distancia Total (km)	256 km	597 km	472 km	231 km
Efectos de Temporada	Fenómeno del sequia	Fenómeno del sequia	Fenómeno del sequia	Fenómeno del sequia
Flujo (m³ / segundo)	7.100 m3/seg	7.000 m3/seg	8.000 m3/seg	6.000 m3/seg
Peso y Dimensiones Máximas para Embarcaciones	n/a	n/a	n/a	n/a
Principales Puertos	Puerto Triunfo	Gamarra y Magangué	Mompox, El Banco, Puerto Wilches, Barrancabermeja,	Barrancabermeja, Puerto Berrio, Puerto Salgar, Girardot
Problemas de Seguridad	Si	n/a	Si	Si
Trafico Regular: Pasajeros/Carga	Pasajeros/Carga	Pasajeros/Carga	Pasajeros/Carga	Pasajeros/Carga

Información del puerto

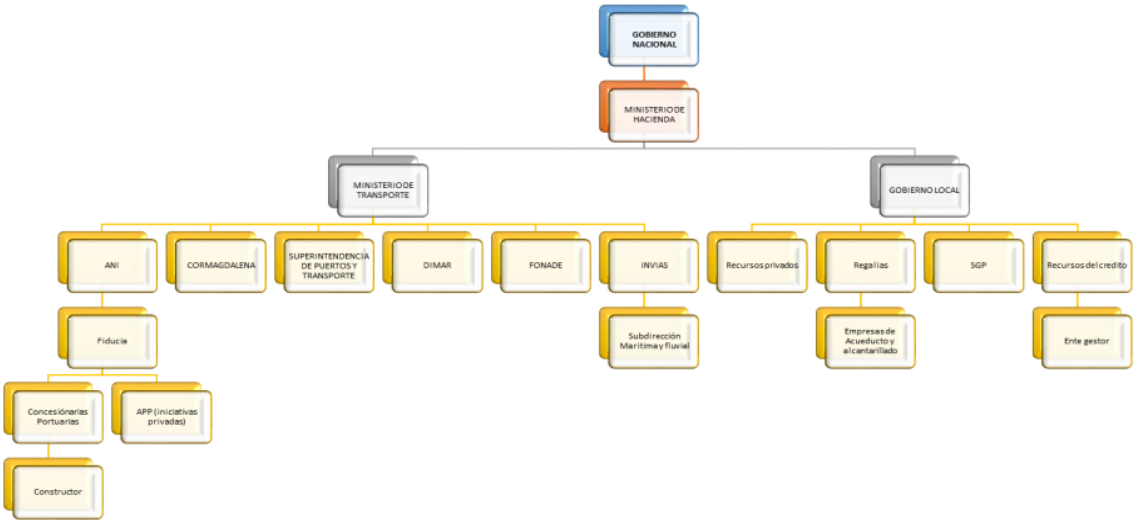
	Puerto Salgar	Puerto Leticia	Puerto Barranca-Bermeja	Puerto Antioquia	Puerto Barranquilla
Ubicación	La Dorada, Caldas.	Leticia, Amazonas	Barrancabermeja, Santander	Turbo, Antioquia	Barranquilla, Atlántico.
Información Contacto	http://www.cormagdalena.com.co/	https://www.dimar.mil.co/	http://www.cormagdalena.com.co/	https://www.dimar.mil.co/	http://www.puertodebarranquilla.com/
Conexión con otros transportes entiéndase (Terrestre / fluvial / aéreo)	Terrestre	Terrestre	Terrestre	Terrestre- Marítimo	Terrestre- Marítimo
Capacidad Almacenamiento (m^2 y m^3)	Sin Información	Sin Información	Sin Información	Sin Información	Puerto marítimo de Barranquilla: de 2.600 a 6.000 m^2.
Equipo manejo de carga	No	No	No	No	Si
Aduana Disponible (Si / No)	No	Si	No	No	Si
Otros Comentarios	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Fuente: https://dlca.logcluster.org/es/25-colombia-red-fluvial

PRODUCTOS INCLUIDOS DENTRO DEL SECTOR MARITIMO Y FLUVIAL

Diagrama del flujo de inversión de la infraestructura de transporte fluvial en Colombia

El siguiente diagrama presenta el esquema de la forma como está organizada la información de las inversiones que realiza el Gobierno en materia de puertos marítimos. En él se contempla la estructuración desde el gobierno nacional y Ministerio de Hacienda, ente encargado a nivel territorial de otorgar el presupuesto a las entidades públicas, con el fin de que las entidades adscritas ejecuten los proyectos con los recursos disponibles para puertos marítimos.



Fuente. DANE- Avance Físico Obras Civiles (AFOC)

TIPOLOGÍA DE INVERSIÓN DE OBRAS

Las obras hidráulicas constituyen un conjunto importante de estructuras para el manejo de agua, ya sea para su aprovechamiento o para su protección.

Dada la heterogeneidad y la diversidad de estas estructuras, fue necesario agrupar las obras hidráulicas en tipologías representativas, teniendo en cuenta la funcionalidad de cada una de ellas.

De acuerdo con los parámetros establecidos en la metodología para la identificación del universo y la evaluación de los proyectos, se consideraron dos tipologías de intervención de Proyectos; a continuación, se describe un ejemplo con cada una de las intervenciones posibles antes mencionadas para el proyecto de un puerto.

Tipología	Construcción	Mejoramiento	Rehabilitación	Mantenimiento
Puertos Marítimos	– Conjunto de todas las obras de infraestructura partiendo de la base de un proyecto nuevo a ejecutar – La construcción de una terminal de contenedores requiere la suma de procedimientos constructivos variados y complejos que deben ser coordinados adecuadamente en un entorno complejo como es el marino: dragados, escollera, cajones flotantes, hormigón sumergido, rellenos, precarga de suelos, etc.	– Consiste en el retiro y reemplazo total de la estructura de pavimento para generar una nueva estructura, quedando como una vía nueva.	– Se encuentra asociada a la ampliación de la vida útil de la vía, se requiere estudio de tránsito, de materiales y de dimensionamiento estructural.	– Conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura, constituyéndose en una práctica preventiva.

TIPOLOGÍA DE OBRA

A continuación, se describen según la clase, los tipos de obra que se pueden ejecutar para la CATEGORIA III.

Según la clase, los tipos de obra que se pueden ejecutar para la CATEGORIA III, son:

Puertos Marítimos (Cod.121): Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

Clasificación zonal del puerto:

Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas.

En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y

especialmente, un equipamiento de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada.

Desde el punto de vista funcional, las obras y las instalaciones de un puerto se pueden clasificar por su ubicación. Así, se distinguen cuatro zonas diferentes:

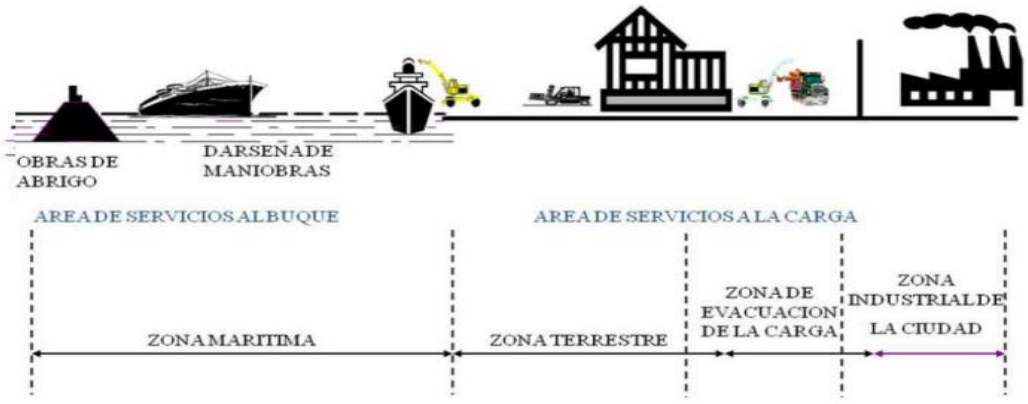
La zona marítima destinada al barco, en la que se disponen las obras de abrigo que protegen la zona de atraques del oleaje exterior, constituidas fundamentalmente por los diques; las obras de acceso que facilitan el acceso del barco al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados. Entre ellas están la señalización (radar, faros, balizas, radiofaros, boyas, etcétera), los diques de encauzamiento, canales dragados, esclusas; los espacios de fondeo (radas) con la función de mantener el barco en aguas tranquilas, sin obstruir el tráfico, a la espera de su turno de atraque en los muelles; y las dársenas que constituyen la superficie de aguas abrigadas aptas para la permanencia y operación de los barcos (de marea o de flotación, según estén o no sometidas a la acción de las mareas).

La zona terrestre, destinada fundamentalmente a la mercancía, incluye la superficie de operación terrestre constituida por los muelles, que además de facilitar el atraque y amarre de los barcos, sirven de soporte al utillaje y de acopio provisional de mercancías; y los depósitos que además de adecuar un espacio a las mercancías, sirven de regulación de los flujos marítimoterrestres.

La zona de evacuación, destinada al transporte terrestre, en la que se debe diferenciar las vías de acceso al puerto desde la red de carreteras general, las de circunvalación o reparto y las de penetración a la zona de operación terrestre, con sus áreas de maniobra y estacionamiento.

Ocasionalmente puede ubicarse en los puertos una zona de asentamiento de industrias básicas: siderurgias, astilleros, petroquímicas, refinerías, etc.

Imagen 6. Clasificacion Zonal del Puerto



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte -Yolima Paredes Morato-2010

VARIABLES DE DISEÑO

Dada la heterogeneidad del país y la diversidad de características topográficas de las obras civiles, se tiene previsto agrupar las obras en tipologías representativas, teniendo en cuenta el diseño, el método constructivo y las características más importantes de cada una de las obras de análisis.

	TIPOLOGÍA
	Construcción Puerto
	- Topografía - Locación Geográfica -Características del suelo - Nivel freático

Tabla 5. Tipología y ponderaciones preliminares

- **Topografía**

A causa de la abrupta topografía del país, se debe realizar un estudio para la localización y capacidad de la obra civil a construir, según las necesidades de los distintos sectores y el incremento de la demanda.

- **Localización Geográfica**

Imagen 7. Mapa Puertos de Colombia



Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región.

Características del suelo

Todas las obras de ingeniería civil se apoyan sobre el suelo de una u otra forma, y muchas de ellas, además, utilizan la tierra como elemento de construcción para terraplenes, diques y rellenos en general; por lo que, en consecuencia, su estabilidad y comportamiento funcional y estético estarán determinados, entre otros factores, por el desempeño del material de asiento situado dentro de las profundidades de influencia de los esfuerzos que se generan, o por el del suelo utilizado para conformar los rellenos.

Alteración o cambio del uso actual del suelo: Cambio en el uso de las orillas y costas, cuando se trata de proyectos nuevos.

Cambio en el uso de las orillas y costas, cuando se trata de proyectos nuevos: Deterioro de las características físicas del suelo, tales como: Tamaño del grano, permeabilidad, porosidad y textura. Este impacto está asociado al tránsito de la maquinaria pesada de construcción por las orillas o costas.

Cambios en las propiedades físicas del suelo, cuando éste sea utilizado para la disposición de lodos provenientes de excavaciones o dragados de mantenimiento. Especialmente cuando provengan de zonas contaminadas con sustancias tóxicas o peligrosas.

- **Nivel freático**

La existencia de un nivel freático alto constituye un factor de gran importancia en el proyecto y ejecución de las obras hidráulicas, si bien sus efectos están asociados a la naturaleza del terreno y en particular a su permeabilidad. Muchas veces en la ingeniería civil, es necesario hacer excavaciones por debajo del nivel freático, lo que puede generar varios problemas si se tiene un suelo permeable, es por ello que debe realizarse un adecuado estudio de los volúmenes de agua ya que se puede producir el colapso del suelo de la obra civil a realizar.

- Otras variables que de diseño son:

- **Atmosférico Impacto**

Contaminación del aíre (gases y partículas): Aumento de las concentraciones de partículas y gases generadas por los movimientos de tierra y por la operación de la maquinaria de construcción.

Aumento en niveles de ruido: Incremento en los niveles de ruido que pueden causar molestias o reducción temporal de la audición en las personas y ahuyentar o causar estrés en las personas.

- **Agua superficial Impacto**

Contaminación del agua con vertimientos líquidos: Aumento en las concentraciones de materia orgánica (DBO) o de grasas y aceites provenientes de los vertimientos de los campamentos, talleres o patios de la obra.

Contaminación de la calidad del agua con sedimentos y sólidos en suspensión: Aumento de la concentración de sedimentos y sólidos suspendidos en el agua, por el arrastre de material de los movimientos de tierra o de materiales de la obra. Aumento de las concentraciones de sustancias tóxicas o peligrosas, cuando los lodos hayan sido producto de excavaciones o dragados de mantenimiento en zonas contaminadas con este tipo de sustancias.

Cambios en la dinámica fluvial o Marítima: Modificaciones en el régimen hidráulico natural por alteraciones del caudal durante la ejecución de las obras. También se refiere a los cambios producidos por las variaciones de las mareas.

Afectación de la ronda hidráulica y ambiental: Se refiere a cambios en la capacidad hidráulica del cauce por las variaciones de las características de éste. También se refiere a la contaminación de estas áreas con residuos de obra.

- **Agua marina Impacto**

Contaminación del medio marino con aguas aceitosas de motores de embarcaciones: El uso de embarcaciones con motores de combustión interna, trae como consecuencia fugas de aceites, grasas o combustibles que son lavadas por las marinas. La cantidad de aguas aceitosas es mayor entre más viejas son las embarcaciones más posibilidad existe de que haya contaminación.

Disposición accidental al mar de partículas, o de residuos sólidos o líquidos durante las operaciones de cargue o descargue de mercancías: Durante las operaciones de carga y descargue de mercancías, especialmente si estas son a granel, se generan residuos líquidos o sólidos que por acción del viento, la lluvia o por un fuerte oleaje, pueden ocasionalmente alcanzar el medio y contaminar el agua.

Escorrentía contaminada con residuos de carga que cae al mar desde muelles o embarcaderos: En los muelles o embarcaderos se maneja materiales a granel, que por acción de la escorrentía pueden llegar a alcanzar el medio marino.

- **Geo-morfológico Impacto**

Generación de erosión y socavación de orillas o costas: Este impacto secundario que se genera cuando hay alteraciones de las condiciones hidráulicas del cauce bien sea por efecto de las obras construidas o por otras obras o actividades desarrolladas aguas arriba.

Alteración de la topografía del Fondo: Cambios en las condiciones iniciales del fondo fluvial o marino, que además genera re-suspensión de sedimentos y aumento de la turbiedad del agua.

- **Biótico Impacto**

Afectación de fauna: Desplazamiento de especies de especies de la fauna terrestre, acuática y aves, así como, destrucción de su hábitat en las zonas donde se ubican directamente las obras.

Afectación cobertura vegetal: Tala o traslado de la vegetación que hay en las zonas donde se Ubican las obras y sus caminos de acceso.

Afectación de comunidades bentónicas: Disminución del número y variedad de especies por la afectación que pueda llegar a recibir el fitoplancton en las zonas de intervención directa de la obra.

- **Paisaje Impacto**

Alteración de la calidad del Paisaje: Distorsión o cambio en los valores escénicos, formas y elementos naturales que constituyen el paisaje, o en su accesibilidad al público.

- **Social Impacto**

Conflictos con comunidades e Instituciones: Quejas y reclamos de diferentes grados de severidad según sea el impacto, de parte de las personas que habitan cerca de la zona del proyecto, o de quienes la transitan o ejercen alguna actividad en ella.

Alteración de actividades Económicas: Cambios en los niveles de producción de actividades como la pesca, cabotaje, u otras actividades ubicadas cerca al proyecto o que dependan de él (minería, ganadería, agricultura, etc.).

Afectación tránsito fluvial: Demora o interrupción de las facilidades o posibilidades de desplazamiento de las comunidades como consecuencia de las actividades del proyecto dentro del cuerpo de agua.

TIPOLOGÍAS DE PUERTOS SEGÚN LAS VARIABLES DE DISEÑO

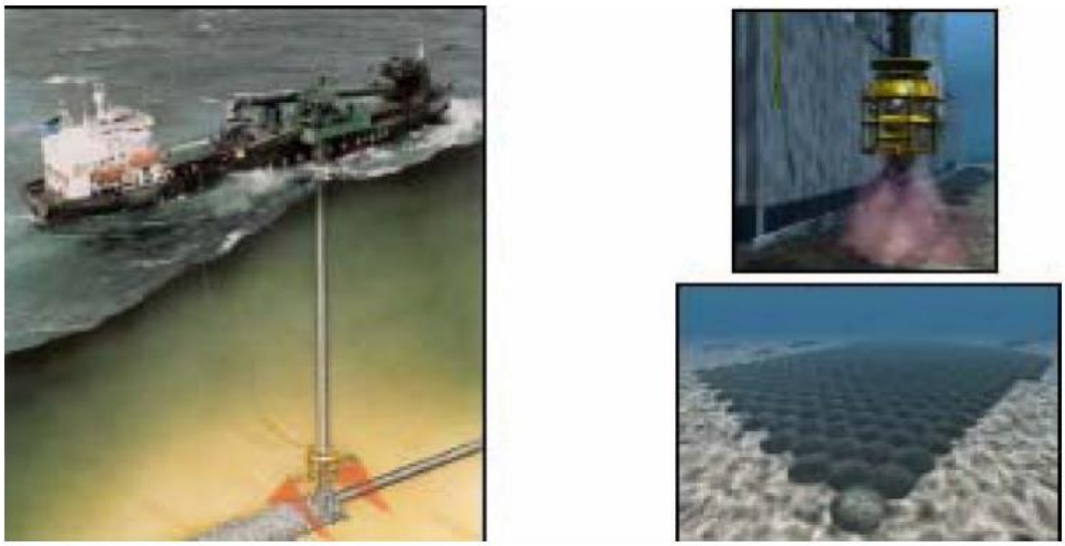
Los puertos pueden ser especializados en el manejo de las cargas y también los hay multipropósito para el manejo de todo tipo de carga, por lo tanto de acuerdo al todo tipo de carga que maneja los puertos



CARACTERISTICAS DEL PROCESO CONSTRUCTIVO



Imagen 25. Enrasador



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte - Yolima Paredes Morato-2010

El enrasador específico nivela el asiento de los cajones de hormigón armado de los diques verticales, con gran producción y precisión en mar abierto. Grandes cabrestantes no habituales, defensas hinchables y GPS hacen viable el fondeo en mar abierto de los cajones de hormigón armado con gran efectividad, ayudados por remolcadores. Bloques con planta en doble T de cola de milano aseguran la trabazón del conjunto del entronque del muelle con el dique, adaptando el ancho de la sección del muelle a los calados decrecientes del encuentro con el talud, conservando la tipología estructural.



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte - Yolima Paredes Morato-2010

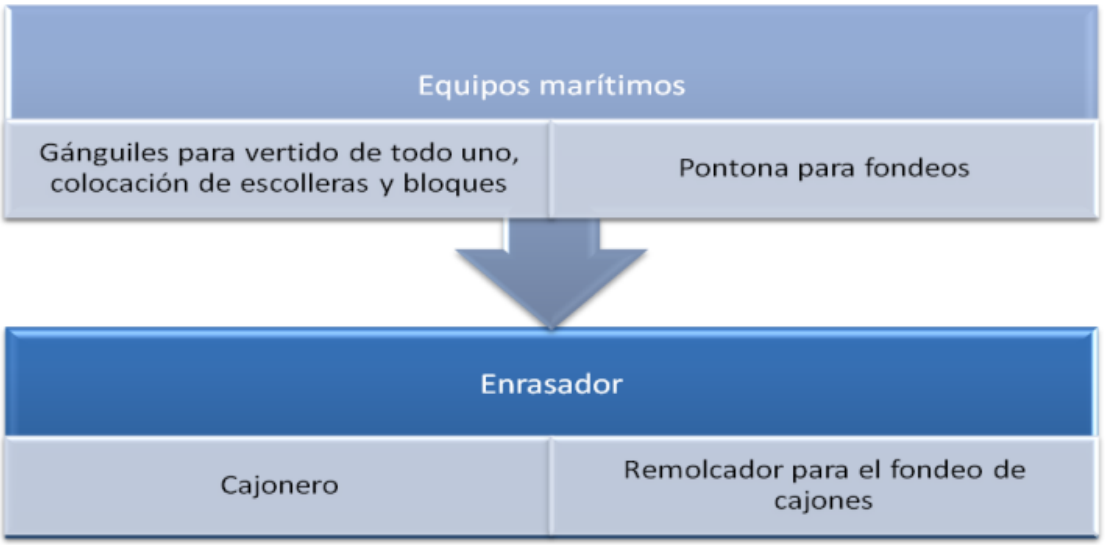
Proceso Constructivo

Los diques en talud se realizan a sección completa con el fin de llevar la obra protegida frente a los temporales. Se inicia con los vertidos marítimos hasta una cota no dañada por los temporales, se completa la sección por tierra.

Los diques verticales y muelles se inician con la ejecución sin apenas desfases de los dragados en zanja y vertidos de banqueta, procediéndose al fondeo de sus cajones cuando se disponga de buen estado de la mar. En los diques son inmediatas por su seguridad las operaciones en los cajones de: relleno de celdas, su sellado, la protección de su pie e incluso parte del trasdosado por medios marítimos. Los rellenos se van ejecutando al abrigo de los diques y contención de muelles y motas, tanto por medios hidráulicos como de vertido terrestre.

Maquinaria, flota y equipos tipo

Los principales equipos tipo a usar en obra son:



Equipos terrestres



Son de destacar por su novedad:

- El enrasador apto para trabajar en mar abierto con unas excelentes producciones.
- La grúa de avance capaz de mover las 150 t a una distancia de más de 114 m (mayor distancia que la entre fondos de un estadio de fútbol). Se ha tenido que diseñar un prototipo por las du-ras condiciones de mínimo ancho para el paso de los camiones en el avance, de trabajo y de seguridad ante un temporal.

Instalaciones de obra

Las instalaciones de obra son fundamentales para alcanzar los altos ritmos de producción necesarios.

- **Planta de áridos**

El material de excavación alimenta a una machacadora primaria de mandíbulas, mediante una pala cargadora que descarga a la tolva de recepción. El material machacado pasa de allí a un molino secundario de impactos, cribas y clasificación. Se dispone de una cinta de salida de estériles, más otra cinta para retirada del todo uno.

El conjunto se completa con otras varias cintas transportadoras, de distintas longitudes y anchos, que distribuyen eficazmente los materiales de forma continua a los distintos tajos; alcanzando un ritmo máximo de producción y obteniendo áridos diferentes, con cortes que suelen ser de 80, 40, 25, 12 y 6 mm.

- **Plantas de hormigón**

Se montan plantas de hormigón de tipo modular, con dos amasadoras forzadas de eje horizontal. Los áridos gruesos clasificados se acopian en una zona lo más cercana a la instalación (sobre soleras para facilitar el drenaje y con separadores entre tamaños para evitar la segregación), mediante cintas transportadoras directamente a la tolva del pórtico de amasado, alimentada por una pala cargadora. El cemento se acopia en dos silos, con capacidad suficiente para una semana, desde donde se transporta a los silos de la planta mediante aerodeslizadores y sistema de aire a baja presión. Las amasadoras de la planta descargan en dos depósitos con dispositivos para poder cargar camiones-hormigonera (mediante trompas), o dirigen el material a un tanque de hormigón vibrado con capacidad de 4 m3, que dispone de una cinta de salida, directamente conectada con bombas al parque de bloques.

Imagen 27. Parque de bloques



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte-Yolima Paredes Morato-2010

Instalación para la fabricación de cajones

Los cajones se fabrican al abrigo del oleaje, con fondeo provisional hasta su posición definitiva, sin interferir el tráfico del puerto, en un dique flotante, que está diseñado específicamente para la construcción de cajones portuarios de hormigón armado. Está compartimentado en tanques, susceptibles de ser lastrados y deslastrados mediante un compresor que insufla aire a presión, alimentado dos grupos electrógenos de 400 y 500 kVAs, situados en una pontona auxiliar. Consiste en una pontona con sus 4 torres para disponer siempre de la vacancia necesaria y controlar en todo momento el conjunto cajonero-cajón. Las 4 torres para su estabilidad naval son susceptibles de ser lastradas y deslastradas. Sobre cada una de ellas se dispone una torreta metálica, a modo de celosía y que sostienen superestructura y encofrado mediante un juego de cabrestantes. La pontona es la plataforma de trabajo que permite la elaboración en seco sobre su cubierta de la solera y de los primeros metros de fuste.

Imagen 28. Instalacion para fabricacion de cajones



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte -Yolima Paredes Morato-2010

Espaldón

Está apoyado en el todo uno del dique, y va protegido en el lado del mar por bloques. Su ejecución se efectúa en tongadas según las anchuras de la sección, comenzado de abajo a arriba con la cimentación, cuerpo y botaolas. El hormigonado se realiza en un módulo de encofrado rodante, de 10 a 15 m de longitud y distintos alzados, en toda su altura. Los módulos de encofrados están auto-sustentados en unos carretones, que se desplazan mediante cabrestantes rodando la parte posterior y la inferior sobre las contiguas ya ejecutadas. Una vez movilizado el carretón hasta su nueva posición, se preparan los encofrados con su desencofrante, se hormigona, se aplica el líquido de curado, se separan los encofrados del hormigón ya curado y, de nuevo, su movilización.

Para la ejecución del morro se sustituyen los carretones por encofrados adaptables a la curva de los mismos. Se hormigona desde tierra mediante sistemas de cintas con tolvas de recepción y brazo distribuidor sobre grúa ó camiones-bomba.

Imagen 29. Espaldon



Fuente. Superintendencia de Puertos y Transporte - Yolima Paredes Morato-2010

Dependiendo de la ubicación de la zona de trabajo se clasifican en:



CONSTRUCTIVOS DE UNA CONSTRUCCIÓN DE PUERTO

CAPÍTULOS CONSTRUCTIVOS	IMÁGENES
ACTIVIDADES PRELIMINARES. ▪ Vallas informativas ▪ Localización, replanteo y control topográfico de la obra. ▪ Campamento – Oficinas temporales ▪ Colocación de cerramientos y otras obras temporales ▪ Demolición de estructuras terrestres	 Puerto buenaventura
EXCAVACIONES ▪ Descapote ▪ Excavación para fundación de estructuras ▪ Remoción, cargue y retiro de sobrantes de Excavación	 www.https://encrypted-tbn3.gstatic.
RELLENOS DE NIVELACION	
▪ Preliminares ▪ Sub base y base	 http://www.acciona.es/noticias/acciona-y-fcc-construiran-la-nueva-terminal-de-contenedores

CONCRETO Y ACEROS ▪ Cemento, aditivos, agregados ▪ Acero de refuerzo ▪ Recubrimiento del refuerzo en el concreto	 http://www.arreglosingenieria.com/proyectos.html
DRAGADOS HIDRAULICOS ▪ Excavaciones en el cauce ▪ Disposición y transporte del material dragado ○ Disposición material de dragado en tierra ○ Disposición material de dragado en agua	 http://www.constructorepsrl.com
OBRAS DE PROTECCIÓN DE ORILLAS ▪ Excavaciones ▪ Hincado de pilotes y tablestacas ▪ Bolsacretos. ▪ Uso de ataguías y desvíos de cauce.	 Ministerio de Transporte - INVIAS
SISTEMA DE DRENAJE DE AGUAS RESIDUALES ESTACIÓN DE BOMBEO PUERTO ▪ Bombas sumergibles cables tipo vortes ▪ Pedestal ▪ Tubería guía para retiro de bombas ▪ Cámara de inspección ▪ Sistema suministro de potencia	 https://encrypted-tbn3.

EQUIPO DE REMOCION DE BASURAS PARA LA ESTACION DE BOMBEO DE AGUAS LLUVIAS Y RESIDUALES DE PUERTO ▪ Estructura de soporte ▪ Mecanismo de izaje ▪ Sistemas de control ▪ Tratamiento de pintura y protección	 https://encrypted-tbn3.gstatic.com
MUELLES ▪ Suministro e hinca de pilote de acero (incluye la exploración geotécnica y revisión estructural). ▪ Suministro e instalación de barcaza de acero, plataforma, pasarelas, entramados. ▪ Suministro e instalación de estructuras e apoyo ▪ Suministro e instalación de bitas y argollas de amarre ▪ Defensas en caucho de alta densidad para la barcaza flotante ▪ Construcción de macizos de anclaje semienterrados ▪ Limpieza y pintura de estructuras metálicas	 https://www.google.com.co/search?q=MUELLES+DE+PUERTOS&hl
HINCADO DE PILOTES ▪ Tratamiento previo ▪ Recubrimiento ▪ Excavación ▪ Relleno con material seleccionado ▪ Nivelado ▪ Distribución de pilotes ▪ Base de distribución de esfuerzos ▪ Hincad d pilote	http://www.acciona.es/noticias/acciona-y-fcc-construiran-la-nueva-terminal-de-contenedores-de-cadiz  https://www.google.com.co/search?q=PILOTES+PARA+PUERTOS&hl=es

DIQUE DE ENROCADO ▪ Enrocado ▪ Rectificación de alineamientos ▪ Construcción de revestimiento en trinchera	 http://www.acciona.es/noticias/acciona-y-foc-construyan-la-nueva-terminal-de-contenedores-de-cadiz
DIQUE DE ENROCADO DE ALINEAMIENTO ▪ Obras de defensa fluvial ▪ Canal de encauzamiento del flujo. ▪ Tablestacados de protección en las bocas de rompederos.	 http://www.acciona.es/noticias/acciona-y-foc-construyan-la-nueva-terminal-de-contenedores-de-cadiz
SUB-ESTACIONES ELÉCTRICAS, TRANSFORMADORES, TABLEROS DE CONTROL ▪ Construcción y relocalización de Obras eléctricas ▪ Conexión iluminación y redes electicas.	

	http://www.mimmas.gov.co/mimmas/index.jsp?cargaHome=2&opcionCalendar=4&d_noticia=2
SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA POTABLE. ▪ Excavación y llenos estructurales ▪ Concretos ▪ Aceros de refuerzo ▪ Redes de distribución acometidas y conducción de acueducto	 http://www.leanoticias.com/2012/03/27/nicaragua-sectores-de-puerto
PAVIMENTO DEL PATIO DE CONTENEDORES ▪ Material granular (Sub-bases y bases) ▪ Pavimento -Concreto Rígido ▪ Señalización	 http://www.coralvias.com/2013-09-26-16-35-54/proyectos-ejecutados/panama/75-patio-de-contenedores-puerto-de-colon.html
EDIFICIOS DE OBRAS MENORES ▪ Edificio de oficinas ▪ Bodegas ▪ Plataformas para contenedores	 http://www.investingcific.org/node/1351
PLAN DE MANEJO AMBIENTAL ▪ Manejo de materiales de construcción y concreto. ▪ Manejo integral de residuos líquidos, escombros, residuos reciclables y basuras. ▪ Manejo de señalización y manejo de tráfico. ▪ Manejo para los hallazgos arqueológicos.	 https://encrypted-tbn2.gstatic.com/

3.2. AGENTES DEL SECTOR

Ministerio de transporte
Instituto Nacional de Vías- INVIAS
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Entidades públicas departamentales y municipales (Gobernaciones, Alcaldías)
Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC
Departamento Nacional De Planeación – DNP
Aeronáutica Civil – AEROCIVIL
Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA
Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval Marítima y Fluvial - COTECMAR
Dirección General Marítima - DIMAR

3.3. GREMIOS Y ASOCIACIONES

Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol)
Cámara Colombiana de la Infraestructura
Asociación De Productores De Concreto – ASOCRETO
ACIES, la Asociación Colombiana de Ingeniería Estructural
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería-COPNIA
Sociedad Colombiana de Arquitectos
Sociedad Colombiana de Ingenieros
Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores
Asociación Colombiana de Constructores
Asociación Nacional de Industriales

3.4. CIFRAS SECTOR INFRAESTRUCTURA

En Colombia, el sector de infraestructura vial para 2025 presenta un panorama mixto con avances significativos en algunos proyectos, pero también con desafíos y preocupaciones en otros. Se destacan proyectos de infraestructura vial importantes, como la primera línea del metro de Bogotá, con un avance del 52% en marzo de 2025, y el Regiotram de Occidente con un 28%.

Sin embargo, hay alertas sobre la baja ejecución presupuestal en algunos proyectos de Invías, con una caída en la ejecución del 5,8%.

Podemos clasificar las obras de infraestructura de acuerdo con la actividad o el servicio para las cuales se construyen:

A. INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA Y FLUVIAL

En el 2025, el sector de infraestructura marítima y fluvial en Colombia presenta un panorama de crecimiento y modernización con énfasis en la sostenibilidad y la competitividad. Las cifras clave incluyen la movilización de carga en los puertos, el desempeño del transporte marítimo internacional, y el desarrollo de la infraestructura fluvial. Se destaca la inversión en modernización portuaria, la expansión de la capacidad instalada y la mejora en la conectividad intermodal.

Transporte Marítimo:

- **Crecimiento del Tráfico Marítimo Internacional:**

Se registró un aumento del 7.1% en el tráfico marítimo internacional durante 2023, con un enfoque en la región del Caribe, especialmente en Cartagena.

- **Puertos Principales:**

Cartagena y Buenaventura son los principales puertos marítimos, movilizando grandes volúmenes de carga.

- **Inversión en Infraestructura:**

Se están realizando inversiones para mejorar la infraestructura portuaria y aumentar la capacidad instalada, con el objetivo de optimizar la eficiencia de la cadena de suministro.

- **Modernización Portuaria:**

Se busca modernizar la infraestructura portuaria con lineamientos de sostenibilidad y competitividad, incluyendo la conectividad intermodal.

- **Desempeño de Cruceros:**

Se ha visto un aumento en la llegada de cruceros, especialmente a Cartagena, San Andrés y Santa Marta.

- **Habilitación de Empresas:**

Se ha registrado un aumento en el número de empresas de transporte marítimo habilitadas por la Dirección General Marítima (DIMAR).

Transporte Fluvial:

- **Importancia del Transporte Fluvial:**

El transporte fluvial es crucial para el comercio regional, la conexión entre departamentos y las relaciones comerciales con países vecinos.

- **Desarrollo de la Infraestructura Fluvial:**

Se están realizando esfuerzos para desarrollar la infraestructura fluvial y mejorar la navegabilidad de los ríos.

- **Conectividad y Turismo:**

El transporte fluvial también contribuye a la identidad, cultura y turismo de las regiones.

Desafíos y Oportunidades:

- **Adaptación a Nuevas Normativas:**

El sector debe adaptarse a nuevas normativas y regulaciones para garantizar la seguridad y la sostenibilidad.

- **Inversión en Infraestructura:**

Se requiere inversión continua en infraestructura marítima y fluvial para mantener la competitividad y promover el desarrollo económico.

- **Conectividad Intermodal:**

Mejorar la conectividad intermodal (marítima, fluvial, terrestre y aérea) es clave para optimizar la cadena de suministro.

- **Sostenibilidad Ambiental:**

Es fundamental promover prácticas sostenibles para minimizar el impacto ambiental del transporte marítimo y fluvial.

B. BALANCE DEL INVIAS DEL AÑO 2024

Para la vigencia 2024, el presupuesto de inversión apropiado asciende a $4.4 billones. Al mes de diciembre se ha comprometido $4.2 billones equivalentes al 97%. de dicha apropiación, recursos. Con estos recursos se están financiando los diferentes programas de la infraestructura de transporte del país. Es importante señalar, que a partir de los compromisos adquiridos en la consulta previa del Plan Nacional de Desarrollo se ha destinado un porcentaje del programa Caminos Comunitarios de la Paz Total para atender las priorizaciones realizadas por las comunidades étnicas. (Negros, Afros, Palenqueros y Raizales e indígenas).

En total, INVÍAS está ejecutando 98 proyectos de inversión, dirigidos a mejorar la conectividad y apoyar el desarrollo territorial.

Durante la vigencia 2024, Invías ha enfocado sus esfuerzos en mejorar la conectividad de los territorios del país superando las brechas en términos sociales y económicos, continuando con la ejecución del programa “Caminos Comunitarios de la Paz Total”, con la ejecución de mejoramiento y mantenimiento de proyectos en la red vial primaria, así como, la estructuración del programa "Colombia Avanza", donde también busca impulsar el desarrollo de las regiones. Además, se ha avanzado en la construcción y mejoramiento de muelles, así como en la optimización de estrategias que permiten potenciar la conectividad fluvial y mejorar la calidad de vida en las zonas ribereñas del país. Este documento busca ser una herramienta de transparencia y de comunicación efectiva con la ciudadanía, mostrando la gestión, logros y desafíos que se han presentado durante la vigencia 2024. Por lo anterior, en el presente documento, encontraran los avances de Invías en el modo carretero (red vial primaria y regional), fluvial y portuario, gestión del riesgo y gestión Ambiental y Social y el fortalecimiento institucional. Estos programas reflejan el compromiso de Invías por responder a las necesidades actuales del país.

Modo Carretero - Red vial primaria El Invías interviene la infraestructura vial nacional la cual se divide en la red nacional de carreteras con vías primarias y secundarias, además de las vías regionales las cuales corresponden a vías terciarias, mediante actividades de mejoramiento y pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, construcción de calzada nueva, construcción y/o rehabilitación de puentes, construcción y/u operación de túneles, atención de sitios críticos, construcción de intercambiadores y Servicios de Atención al Usuario. Lo anterior, a través diferentes programas y planes que contribuyen a garantizar la conectividad y desarrollo de las regiones.

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

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

1. **Administradores Viales**

La conservación de las vías de la red nacional de carreteras se realiza a través de Mantenimiento Rutinario y Administración Vial, cuyo objetivo principal es prevenir el deterioro progresivo del estado de la red vial nacional. Esto mediante dos acciones, las cuales consisten en realizar de manera frecuente el mantenimiento rutinario en los diferentes elementos de la vía y la segunda corresponde a contar con la información oportuna del estado y condiciones de la vía a través de una adecuada gestión vial. Mediante los contratos de Administración Vial se realiza administración permanente, durante un periodo determinado, de un sector o sectores de carretera, que se ejecuta mediante acciones tendientes a lograr el mejoramiento, una efectiva y oportuna conservación de la red vial nacional. Las actividades desarrolladas por los trabajadores de mantenimiento rutinario con la coordinación y control por parte de los administradores viales permiten la adecuada y oportuna conservación de las carreteras.

Así mismo, se garantiza la oportuna atención de las emergencias menores, la referenciación de las carreteras, el inventario de las obras ejecutadas que permite conocer el valor del patrimonio vial nacional, la cuantificación y valoración de necesidades que permiten hacer un presupuesto acertado y conocer el estado de las vías.

Con el programa de Conservación de Vías a través del Mantenimiento Rutinario y Administración Vial se invierten durante el 2024 $219.502 millones para la intervención en mantenimiento rutinario de 10.297 km en 28 departamentos mediante 70 contratos de Administración Vial y 250 contratos de mantenimiento rutinario con Microempresarios.

2. **Legalidad**

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, construcción de nueva calzada y mantenimiento periódico de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. Lo anterior, mediante la estructuración del programa que garantiza los recursos para la ejecución de los proyectos con vigencias futuras hasta el año 2030. Esto con el fin

de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente.

El programa cuenta con 24 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $8,52 billones y una inversión 2024 de $1.19 billones (vigencia 2024 y reserva 2023), de los cuales se han ejecutado $718.444 millones a 20 de diciembre de 2024.

El programa genera 5.518 empleos directos y 10.483 empleos indirectos. Con el programa de Legalidad para los 24 proyectos que se encuentran en ejecución se reporta el alcance de las intervenciones:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 518,1 km
• Mantenimiento y rehabilitación (km): 713,18 km
• Segunda calzada (km): 27 km • Puentes (Und): 61
• Túnel (Und): 6 • Atención de sitio crítico (Und): 8
• Obras de drenaje (Und): 44

A continuación, se detallan los proyectos que hacen parte del programa, los cuales se encuentran en ejecución:

1. Duitama – Charalá - San Gil
2. Ruta De Los Comuneros (Zipaquirá - Barbosa - Bucaramanga - Girón - Piedecuesta)
3. Ruta Libertadora (Belén – Socha - Sácama - La Cabuya)
4. Vía De La Soberanía: La Lejía - Saravena
5. Anillo Del Macizo Colombiano (La Lupa- Bolívar-La Vega- La Sierra- Rosas)
6. Conexión Alta Guajira (Uribia- Puerto Bolívar- Estrella; Vías Wayuu)
7. Conexión Pacífico- Orinoquía (Puerto Gaitán – Puente Arimena; JuriepePuerto Carreño)
8. Conexión Pacífico – Orinoquía (Puente Arimena – El Viento)
9. Conexión Troncal Central Del Norte (Curos – Málaga)
10. Corredor Del Paletará (Solución Sostenible Parque Natural Puracé)
11. Santa Lucía- Moñitos
12. Transversal De La Macarena (Mesetas- La Uribe)
13. Troncal Del La Orinoquía (San José – Calamar- El Retorno)
14. Neiva- San Vicente Del Caguán – Puerto Rico – Florencia
15. Vado Hondo - Labranzagrande - Yopal
16. Túnel Guillermo Gaviria Echeverri Y Vías De Acceso Modulo 1
17. Túnel Guillermo Gaviria Echeverri Y Vías De Acceso Del Toyo Módulo 2
18. Equipos Electromecánicos Del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri
19. Variante San Francisco – Mocoa Sector 2
20. Variante San Francisco – Mocoa Sector 3
21. Transversal De Boyacá: (Puerto Boyacá - Otanche- Chiquinquirá)
22. Transversal Del Catatumbo (Tibú – El Tarra – Convención)
23. Transversal Momposina (Conexión Integral Puente Yatí - Variante Magangué) 24. Conexión Puente Pumarejo – Ciénaga

Logros: Con el programa de Legalidad para la Reactivación de las Regiones Visión 2030 se lograron ejecutar las siguientes intervenciones para el año 2024:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 64,12 km

• Mantenimiento periódico y rehabilitación (km): 483,63 km

3. Reactivación 2.0

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico, construcción y repotenciación de puentes, construcción y operación de túneles, obras de drenaje de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. De igual forma, se realiza el mantenimiento a la red férrea inactiva incluyendo sus estaciones. Lo anterior, mediante la estructuración del programa que garantiza los recursos para la ejecución de los proyectos con vigencias futuras hasta el año 2030. Esto con el fin de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente. El programa cuenta con 37 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $4,62 billones y una inversión 2024 de $520.073 millones (vigencia 2024 y reserva 2023). El programa genera 366 empleos directos y 549 empleos indirectos.

Con el programa de Reactivación 2.0, para los proyectos que se encuentran en ejecución, se tiene como alcance las siguientes intervenciones:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 93,4 km
• Mantenimiento y Rehabilitación (km): 65 km
• Puentes (Und): 3,1 • Muros (Und): 85
• Obras de drenaje (Und): 192

A continuación, se detallan los proyectos que hacen parte del programa, los cuales se encuentran en ejecución:

1. Intercambiadores Sobre Valle De Aburrá Sur Y Norte
2. Cravo Norte Sector Caño Agua Linda De La Abscisa
3. Barranquilla - Puerto Colombia
4. Transversal Sur Bolívar: Guaranda - Tiquisio - Regidor
5. Vías Del Renacimiento La Dorada - Sonsón
6. La Manuela- Aerocafé
7. Transversal Del Casanare Barquereña-Orocué
8. Vía Los Próceres
9. Vías Urbanas Y De Acceso Al Muelle Bahía Solano
10. Puente Ayapel
11. Anillo Turístico Del Sur Del Huila
12. Pavimentación De La Vía Entre Los Municipios Samaniego-Linares Y Ancuya
13. Anillo Del Norte - Gramalote (Cornejo - Santiago - Salazar - Arboledas - Cucutilla)
14. Reserva De Barbas Bremen (Vías Dosquebradas – Santa Rosa, Vía Pereira – Marsella y Reserva de Barbas)
15. Zapatoca - Barichara
16. Transversales De La Mojana: Transversal De Los Ríos, El Cauchal - Sucre Y Majagual - Achí - Guaranda
17. Conectividad Sur Del Tolima (Coyaima - Ataco y Ataco - Planadas)
18. Candelaria - La Plata - Belén
19. Villagarzón -San José De Fragua Y Puente Sobre El Río Caquetá

20. Pedregal - Tumaco -Túquerres - Samaniego (Incluye Terminación De Pavimentación Túquerres - Samaniego)
21. San Gil- Mogotes-San Joaquín - Onzaga
22. Conectividad Arauca- Casanare: Variante Yopal, Rehabilitación Yopal Arauca
23. Animas- Copidijo - Nuquí
24. Variantes En Transversal Popayán Neiva (Variantes En Inzá, Ullucos, Juntas Y Córdoba Y Rehabilitación La Plata Neiva)
25. Segunda Calzada Del Nuevo Corredor Valledupar - La Paz (Doble calzada)
26. Palermo- Salamina-Plato (Incluye Conectividad Pivijay-Fundación)
27. Puerto Gaitán - Puente Arimena - Puerto Carreño
28. Colombia- La Uribe (Apertura Nuevo Eje Vial De La Conexión PacíficoOrinoquía)
29. Doble Calzada Montenegro - Cartago Incluida La Variante Al Aeropuerto Cartago
30. Manizales- Mariquita: Mejoramiento Incluye Variantes Padua, Viaducto Mesones
31. Puente Aguadas – La María
32. Puentes Nacionales, Conexión Y De Emergencias
33. Corredor Férreo Cundinamarca 34. Corredor Férreo Antioquia
35. Corredor Férreo Caldas
36. Corredor Férreo Huila
37. Corredor Férreo Quindío y Risaralda

Logros: Con el programa Reactivación 2.0 se lograron ejecutar las siguientes intervenciones para el año 2024:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 2,95 km
• Mantenimiento periódico y rehabilitación (km): 44,4 km
• Puente (Und): 0,14

4. Concluir

El programa que hace parte de la estrategia Compromiso por Colombia tiene como objetivo el mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, construcción de nueva calzada, construcción y rehabilitación de puentes, atención de sitios críticos, Servicios de Atención al Usuario -SAU, obras de drenaje y mantenimiento periódico y rutinario de la infraestructura vial de la red nacional de carreteras con la realización de actividades en la red vial primaria y secundaria. Esto con el fin de permitir la construcción de la infraestructura vial nueva y las intervenciones a la infraestructura existente. El programa cuenta con 22 proyectos lo que corresponde a una inversión total de $2,94 billones y una inversión 2024 de $166.373 millones (vigencia 2024 y reserva 2023), de los cuales se han ejecutado $117.827 millones. El programa genera 4.014 empleos directos y 7.225 empleos indirectos.

Con el programa Concluir para los proyectos que se encuentran en ejecución se tiene como alcance las siguientes intervenciones:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 75,69 km
• Mantenimiento y Rehabilitación (km): 180,01 km
• Puentes (Und): 16 • Muros (Und): 8
• Atención de sitio crítico (Und): 19
• Obras de drenaje (Und): 36

A continuación, se detallan los proyectos que hacen parte del programa, los cuales se encuentran en ejecución:

1. Troncal Del Catatumbo (Astilleros-Tibú - Gabarra) - Ejecución
2. Corredor Sur Del Tolima (Chaparral - Rioblanco) - Ejecución
3. Transversal De La Macarena (Baraya- Colombia) - Terminado
4. Junín – Barbacoas - Ejecución
5. Corredor Sur Del Tolima (Ataco - Planadas) - Ejecución
6. Transversales Del Pacífico (Quibdó – Pereira) sector 3 - Terminado
7. Transversales Del Pacífico (Quibdó – Medellín) sector 1 – Terminado
8. Transversales Del Pacífico (Quibdó – Medellín) sector 2 - Ejecución
9. Transversales Del Pacífico (Quibdó – Medellín) sector 3 - Terminado
10. Corredor Puente Mariano Ospina (Cúcuta- Ocaña- Aguaclara) - Terminado
11. GVI Santander Barbosa- Bucaramanga (Incluye Retornos Anillo Vial) - Terminado
12. Gestión Vial Integral Antioquia (Santuario-Cañoalegre Y Hoyo RicoCaucasia) – Terminado
13. Conexión Altamira - Florencia (Solución Sectores Críticos Suaza) - Ejecución
14. Valledupar- La Paz - Terminado
15. Plato – Tenerife - Ejecución
16. Transversal Del Carare (Tunja- Barbosa- Puerto Araujo) - Terminado
17. Troncal Central Del Norte (Duitama- Pamplona) - Ejecución
18. Calarcá-Armenia- Quimbaya- Cartago (doble calzada Quindío) – Ejecución - Ejecución
19. Transversal Del Cusiana (Sogamoso- Pajarito- Aguazul Incluye Variante Sogamoso) - Ejecución
20. Paso Por Buenaventura (Avenida Simón Bolívar)- Loboguerrero - Terminado
21. Transversal De Libertador (Popayán -Totoró- Inzá – La Plata) - Ejecución
22. Coconuco- Paletará (Sector Fuera Del Parque Puracé) – Terminado

Logros: Con el programa de Concluir y Concluir para la Reactivación se lograron ejecutar las siguientes intervenciones para el año 2024

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 16,1 km
• Mantenimiento y Rehabilitación (km): 17,58 km
• Puentes (Und): 10,89
• Atención de sitio crítico (Und): 73,75

5. Otros Programas

El Instituto Nacional de Vías realiza intervenciones a la infraestructura vial con otro tipo de programas que no hacen parte de la estrategia Compromiso por Colombia como el programa de Gestión Vial Integral (GVI) y otros proyectos que tienen como objetivo realizar actividades de mejoramiento, pavimentación, rehabilitación, mantenimiento periódico y rutinario, intervención de puentes, intervención de túneles, atención de sitios críticos, intercambiadores viales y Servicios de Atención al Usuario (SAU). Estos 45 proyectos cuentan con una inversión 2024 de $657.399 millones (vigencia 2024 y reserva 2023), de los cuales se han ejecutado $259.452 millones.

Con los proyectos que se encuentran en ejecución se tiene como alcance las siguientes intervenciones:

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 25,22 km
• Mantenimiento y Rehabilitación (km): 268,52 km

• Puentes (Und): 31,3
• Operación de túnel (Und): 27
• Atención de sitio crítico (Und): 82

A continuación, se detallan los proyectos que hacen parte del programa, los cuales se encuentran en ejecución:

1. Variante San Gil
2. Doble calzada Barranquilla - Cartagena
3. Variante Ciénaga
4. Espriella - Río Mataje
5. Honda - Manizales
6. Operación del Cruce de la Cordillera Central
7. Obras Quindío
8. Obras Quindío 2
9. Vías de acceso aeropuerto internacional Matecaña - Pereira
10. Gestión Vial Integral Cúcuta
11. Gestión Vial Integral Guaduas - Villeta
12. Operación del túnel de Daza
13. Pasto - Mojarras - Popayán y variante Popayán
14. Planeta Rica - la Ye
15. Ruta del Sol 1 (Guaduas - Korán)
16. Vías de la Cigarra
17. Vías del Samán
18. Fresno Mariquita
19. Vías Eje Cafetero
20. Banco Arjona Cuatrovientos
21. Cúcuta – Puerto Santander
22. San Onofre – Tolú Viejo
23. Vías Cesar
24. Vías Córdoba
25. Vías Golfo de Morrosquillo
26. Cinco Vías del Cauca
27. Higuerones – Mojarras
28. Vías Páez Cauca
29. Vías Nariño
30. GVI Los Alpes
31. GVI Santander
32. Corredor del Sur San Miguel – Santana
33. GVI Antioquia
34. Cali – Loboguerrero
35. Puerto Rico – Ye de Granada
36. Quibdó – Pereira
37. Quibdó – Medellín
38. Alto Neblinas – Rubiales
39. Sitios Críticos Bogotá – Villavicencio
40. GVI Santander y Transversal del Carare
41. Vías Cauca y Nariño
42. Vías Córdoba, Antioquia y Sucre

43. GVI Cúcuta
44. Mamatoco – Terminal Marítimo y Mantenimiento Cartagena – Barranquilla
45. Sitios Críticos Quibdó - Pereira

Logros a la fecha

Con estos proyectos se lograron finalizar las siguientes intervenciones para el año 2024

• Mejoramiento y/o pavimentación (km): 9,29 km
• Mantenimiento y Rehabilitación (km): 218,81 km
• Puentes (Und): 5
• Operación de túnel (Und): 27
• Atención de sitio crítico (Und): 45
• Servicios de Atención al Usuario - SAU (km): 815 km
• Obras de drenaje (Und): 155

Retos red vial primaria:

Los principales retos presentados durante el periodo de gestión relacionados con la ejecución de los proyectos que hacen parte de los programas de Concluir, Concluir, Legalidad y Reactivación 2.0 consistieron en factores ambientales, sociales y económicos que impidieron al avance normal de las obras.

En términos ambientales se presentaron situaciones de emergencias por el cambio climático y el fenómeno de La Niña en departamentos como Chocó, La Guajira, además, de situaciones de orden público en Cauca, Nariño y Norte de Santander que afectaron la ejecución de los proyectos.

Por su parte, se presentaron retos en la ejecución en cuanto a la situación económica del país. Esto se vio reflejado en el bloqueo de recursos propios y nación realizado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en junio de 2024, lo que afectó la asignación de recursos a los proyectos.

Así mismo, al inicio del año, la no desagregación en el Decreto de Liquidación 2295 de 2023 del presupuesto de inversión de la vigencia 2024, de los programas 2401 Infraestructura Red Vial Primaria, impidió la asignación oportuna de recursos a las obras que contaban con vigencias futuras aprobadas.

En la presentación del anteproyecto de presupuesto 2024 para el desarrollo de los proyectos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo (Plan Plurianual de inversiones), se solicitaron alrededor de $9.000.000.000.000 y la asignación fue de $4.300.000.000.000, lo cual representa el 47,7% de los recursos solicitados para la vigencia, lo cual redujo la contratación de nuevos proyectos.

Red vial secundaria y terciaria

Colombia avanza

El propósito del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 (PND 2022-2026) Colombia, potencia mundial de la vida, se profundiza en la comprensión desde el territorio sobre las dinámicas económicas, sociales y culturales, donde se pone en primer plano la interacción entre el campo y la

ciudad. Gracias a los diálogos regionales, los objetivos del PND 2022-2026 se han definido de manera colectiva, respetando las diversidades territoriales, étnicas y culturales**.**

Bajo las cinco transformaciones que componen el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026, este se enfoca en su capítulo 5 en la Convergencia Regional, constituida a partir de la identificación de las necesidades de cambio y la priorización de acciones para el cambio desde las realidades de los ciudadanos. En el punto 2 del mencionado capitulo, Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios, se propone el impulso a modelos de desarrollo supramunicipal que aprovechen las economías de escala y su vocación productiva para reducir las brechas regionales y la segregación socioespacial y socioeconómica**.**

Uno de los componentes de esta estrategia es la Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos. El país contará con una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos. Con el fin de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes:

a) El mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales.
b) Vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales.
c) Aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo.

De acuerdo con lo establecido previamente, la convergencia regional es el proceso de reducción de brechas sociales y económicas entre hogares y regiones en el país, que se logra al garantizar un acceso adecuado a oportunidades, bienes y servicios. Para garantizar esta convergencia, es necesario avanzar en el fortalecimiento de los vínculos intra e interregionales.

La convergencia está estrechamente relacionada con la productividad, competitividad e innovación en los territorios. Es necesario fortalecer las cadenas productivas, en función de las vocaciones específicas. El Sistema de Ciudades ha puesto en evidencia interacciones entre las aglomeraciones, y entre la ciudad y el campo, y ha mostrado la relevancia de los flujos laborales, pasajeros y carga.

Bajo la acción de la convergencia regional la infraestructura de transporte determina de manera importante la brecha de productividad regional. La convergencia regional implica fortalecer y consolidar vínculos espaciales y poblacionales, a diferentes escalas, con el fin de:

I. Lograr la integración socioeconómica y ambiental intrarregional (vínculos intrarregionales: intraurbanos, urbano-rurales, y subregionales)
II. Lograr la productividad, competitividad e innovación y el acceso a bienes y servicios (vínculos interregionales y con el mundo).

Finalmente es importante resaltar que, para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias, el Gobierno nacional promoverá mecanismos de concurrencia de recursos con entidades territoriales. Así mismo, se fortalecerá la institucionalidad del sector transporte con el propósito de lograr la ejecución de los proyectos priorizados, llevando a cabo una gobernanza que no solo se limita a la acción estatal y coordinada de las instituciones frente a las dinámicas públicas, sino que se expande en términos de participación para la toma de decisiones, su configuración y gestión al ámbito participativo amplio.

Caminos Comunitarios de la paz Total

El Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total contribuye a la transformación de los territorios para la superación de brechas de derechos económicos, sociales, culturales y ambientales de las comunidades rurales del país, a través de obras de mantenimiento y/o de mejoramiento de la infraestructura de vías terciarias y sus condiciones de transitabilidad, con la participación directa de Organismos de Acción Comunal, comunidades étnicas y organizaciones sociales del territorio nacional.

Este programa pretende contribuir al desarrollo de la economía rural y popular mediante la generación de empleo local, la activación y articulación de las economías locales, generando sentido de pertenencia por estas obras comunitarias de infraestructura y fortaleciendo el tejido social dentro de las comunidades.

En este marco, el componente social del Programa Caminos Comunitarios de la Paz Total se enfoca en generar estrategias que permitan el diálogo bilateral y permanente con Organismos de Acción Comunal – OAC y comunidad en general, con el objetivo de acompañar los procesos de estructuración, ejecución de obras, seguimiento y posterior liquidación en cada una de las fases del programa en los territorios, brindando soluciones integrales a través de la participación activa de la ciudadanía, con enfoque de género, diferencial y poblacional.

Se suscribieron 1.146 Convenios Solidarios, con una inversión total de $340.747 millones. Se culminaron 881 caminos, mientras que 154 permanecen en ejecución, lo que representa un avance ponderado del 91,66% y un progreso general del 91,42%. Estas obras han mejorado la transitabilidad en 2.294 kilómetros. Actualmente, nos encontramos en el proceso de liquidación de los respectivos Convenios Solidarios.

Obras realizadas:

- 109.647 ml en placa huella
- 4.562 ml en pavimento hidráulico
- 1.070 ml pavimento flexible
- 450 alcantarillas
- 59 box coulvert
- 42 muros gavión
- 1.709 ml filtro francés

Retos:

La ejecución de los Convenios Solidarios ha enfrentado a algunas dificultades, relacionadas con situaciones de orden público y factores climáticos, sin embargo, no son generalizados a la fecha inciden en menos del dos por ciento (2%) de los Convenios suscritos.

Comunidades Étnicas

Para dar cumplimiento a los Compromisos derivados de las Consultas Previas del Plan Nacional de Desarrollo, se han suscrito 23 contratos con Comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, por cerca de OCHENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($88.500.000.000).

Para mayor ilustración ir la pagina: https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/hechos-de-transparencia/planeacion-gestion-y-control/informes-de-gestion/19149-informe-de-gestion-2024/file

Programa de Muelles

El programa de conectividad fluvial tiene como objetivo primordial conectar las zonas más remotas y apartadas de Colombia, interviniendo en la infraestructura portuaria fluvial y adecuando los corredores fluviales navegables. Los objetivos de este programa abarcan una amplia gama de metas que buscan transformar positivamente las regiones más remotas de Colombia.

Este programa se enfoca en mejorar la infraestructura portuaria fluvial y adaptar los corredores fluviales navegables en 14 departamentos del país. Esto incluye el mantenimiento de 45 muelles existentes con una inversión de $50.000 millones aproximadamente y la construcción de 41 nuevos muelles con una inversión de $198.600 millones de pesos. La intervención de ese programa se extiende a los departamentos de Amazonas, Vaupés, Cauca, Chocó, Córdoba Nariño, Antioquia, Putumayo, Arauca, Casanare, Caquetá, Guaviare, Guainía, Meta y Sucre. Esta amplia intervención beneficiará a más de un millón de personas, mejorando las condiciones de transporte y facilitando el acceso a servicios esenciales para las comunidades locales.

Por otra parte, las inversiones en adecuación a la red fluvial cuentan con una inversión aproximada de $62.850 millones de pesos en proyectos que incluyen obras de protección, dragados de mantenimiento y una consultoría para unas obras de protección, lo anterior en los departamentos de: Amazonas, Antioquia, Chocó y Nariño. Es importante mencionar que para las vigencias 2025 y 2026 se tiene proyectado sacar a contratación 28 proyectos, los cuales constan de 3 mantenimientos y mejoramientos, 10 construcciones nuevas y 15 estudios y diseños de infraestructura portuaria fluvial.

Lo anterior con una inversión aproximada de $70.000 millones de pesos. Estas intervenciones estarán centralizadas en los departamentos de Amazonas, Caquetá, Chocó, Guaina, Meta Nariño y Vaupés Ahora bien, en lo recorrido el periodo actual de gobierno desde el 2022 segundo semestre al 2024 se han realizado 55 intervenciones por un valor aproximado de $115.250 millones de pesos, en intervenciones de infraestructura portuaria fluvial de la siguiente manera:

Vigencia 2022 – intervención en 17 muelles $62.743 millones de pesos

11 mantenimientos y mejoramientos
9 terminados
2 en ejecución
15 construcciones nuevas
10 terminado
5 en ejecución

Vigencia 2023 – intervención en 23 muelles $30.635 millones de pesos.

23 mantenimientos y mejoramientos
6 terminados
17 en ejecución

Vigencia 2024 – intervención en 15 muelles $44.600 millones de pesos.

2 mantenimientos y mejoramientos en ejecución
13 construcciones nuevas en ejecución

Logros a la fecha

Se han terminado 25 muelles en total, de los cuales 15 son mantenimientos y mejoramientos y 10 construcciones nuevas en los siguientes departamentos con una suma aproximada de $35.240 millones de pesos.

- 6 en Amazonas
- 1 en Antioquia
- 6 en Caquetá
- 1 en Cauca
- 5 en Chocó
- 1 en Guainía
- 2 en Guaviare
- 1 en Meta
- 2 en Putumayo

Es importante resaltar, que estas intervenciones no solo están mejorando la conectividad y facilitando el transporte de bienes y personas, sino que también están impulsando el desarrollo económico y social en las regiones más apartadas de nuestro país. Además, es importante destacar que estas obras están generando más de 1.200 empleos directos en diferentes sectores, brindando oportunidades de trabajo y crecimiento a nuestras comunidades.

Modo Marítimo

Canales

El objetivo es realizar el mantenimiento y profundización de los canales de acceso a la Nación.

Mantenimiento de los canales de acceso de la nación:

Se realizaron actividades de dragado de mantenimiento, en el departamento de Nariño, se finalizó dragado de Buenaventura y a la fecha se ejecutan actividades de dragados en Antioquia y obras de mantenimiento hidráulico en el departamento del Magdalena.

Adicionalmente, se efectuaron actividades de monitoreo en los canales de acceso a la Nación en los departamentos de San Andrés y Providencia isla, Antioquia y Bolívar.

La inversión realizada en el sector Marítimo ascendió a los $37.354 millones.

Logros y retos:

Mantenimiento de los canales de acceso de la nación:

- Con el fin de mantener la competitividad del puerto de Tumaco y garantizar el buen desarrollo del comercio en el sector, se realizó el dragado de mantenimiento del canal de acceso, para lo cual se ejecutó el Dragado de Mantenimiento con una remoción de 487.263,3 m3, garantizando la profundidad del puerto y cumpliendo con parte de la meta establecida en el cuatrienio.

Profundización de los canales de acceso de la nación:

Cumplimiento de metas:

Se han finalizado los dragados de Buenaventura y Tumaco y se encuentra en ejecución el tercer dragado (Bocas del Atrato).

Profundización de los canales de acceso de la nación Se estructuró a través del departamento de Nariño el proceso para desarrollar el Dragado de Profundización de Tumaco con recursos aportados por el INVIAS, se adelanta la contratación para el estudio de Factibilidad para el Puerto de Aguas Profundas en Tumaco, Nariño y se ejecuta la consultoría de los Estudios de Impacto Ambiental, licencia y ajuste de los diseños para las obras de Profundización del Canal de Acceso de Buenaventura.

Adjudicados en la vigencia 2024 –2 proyectos en ejecución $32.236 millones de pesos

• Diagnóstico, evaluación, análisis y prefactibilidad para la construcción del puerto de aguas profundas en Tumaco-Nariño diagnóstico, evaluación, análisis y prefactibilidad para la construcción del puerto de aguas profundas en Tumaco-Nariño. $1.836 millones de pesos.
• Convenio 2065 con la Gobernación de Nariño tendiente a ejecutar el dragado capital del canal de acceso al puerto de Tumaco, pasar de un calado operativo de 7.3 m a 8.4 m incentivando el ingreso de buques de mayor calado y reactivando la operatividad de este puerto en el pacífico colombiano $30.400 millones de pesos. Declaratoria de desierto del 11 de diciembre de 2024, se vuelve a lanzar proceso de contratación por parte de la Gobernación para ejecución en el primer semestre de 2025.

Modo Férreo

Proyectos Vigencia 2024 – 3 proyectos en ejecución $2.333 millones de pesos

• Mantenimiento estación férrea Asnazu y campamentos férreos municipio de Suárez, departamento del Cauca. $829 millones de pesos.
• Inventario y localización de los corredores férreos Lenguazaque - Güepsa (k117 - k239), Puerto Wilches - Bucaramanga (k000 - k118), Espinal - Ilarco (k190 - k248); en los departamentos de Cundinamarca Santander y Tolima. Actualización, digitalización, georreferenciación de inventarios férreos existentes y elaboración del modelo de información geográfica del corredor férreo de la nación. $1.149 millones de pesos.
• Mantenimiento rutinario k0 + 000 al k0+900 y carrera 32 hasta la avenida ferrocarril con autopista sur en el corredor férreo a cargo de invias en la ciudad de Bogotá, mantenimiento rutinario sedes férreas puerto salgar en Cundinamarca, mariquita, Flandes, honda en Tolima, Barrancabermeja, puerto Wilches en Santander. $355 millones de pesos.

Terminados en la presente vigencia:

• Rehabilitación, Mantenimiento y Conservación Estación Férrea Bagazal – en el municipio de Villeta, Cundinamarca. $2.717 millones de pesos.
• Mantenimiento y conservación estación férrea honda. $845 millones de pesos.
• Mantenimiento y conservación de la estación de Neiva, en el departamento del Huila. $826 millones de pesos**.**
• Operación, mantenimiento correctivo y preventivo de equipos eléctricos y electromecánicos, señalización horizontal y vertical, de los siete pasos niveles de la red férrea nacional a cargo de invias en la ciudad de Bogotá, mantenimiento corredor férreo desde el k0 + 000 al k5+000 y carrera 32 hasta la avenida 1 de mayo con av. 68 en Bogotá $2.211 millones de pesos.

Proyectos Vigencia 2024 – 3 proyectos en ejecución $2.333 millones de pesos

6 convenios “Vive Colombia – Vías verdes vigencia 2024 con una inversión de $52.680 millones de pesos.

Fuente información: https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/hechos-de-transparencia/planeacion-gestion-y-control/informes-de-gestion/19149-informe-de-gestion-2024/file

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Variación y contribución mensual del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.

En junio de 2025, la variación mensual del ICOCIV fue 0,07%, en comparación con mayo de 2025. Una de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicó por encima del promedio nacional (0,07%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,21%).

Por otra parte, las agrupaciones: Construcciones en minas y plantas industriales (-0,02%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (-0,05%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (-0,10%), y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (-0,18%), se ubicaron por debajo del promedio nacional.

ICOCIV. Variación y contribución mensual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.
Total nacional
Junio 2025

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	0,21	0,12
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	-0,05	0,00
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	-0,18	-0,03
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	-0,02	0,00
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	-0,10	-0,01
Total		**100**	**0,07**	**0,07**

Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.

Por subclases CPC, al comparar junio de 2025 con mayo de 2025, las mayores variaciones positivas se evidenciaron en: Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles (0,27%), Puertos, vías navegables e instalaciones conexas (0,25%) y Tuberías de larga distancia (0,20%). En cuanto las subclases que presentaron las mayores variaciones negativas se encontraron en: Túneles (-0,22%), Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones (-0,24%) y Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) (-0,90%).

ICOCIV. Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Junio 2025

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2025	2025
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	0,27	0,13
53212	Ferrocarriles	0,58	-0,16	0,00
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	-0,09	0,00
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	-0,15	0,00
53222	Túneles	3,09	-0,22	-0,01
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	-0,05	0,00
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	0,25	0,00
53233	Represas	0,03	-0,06	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	-0,24	0,00
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	0,20	0,01
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	-0,90	-0,04
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	0,05	0,00
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	-0,02	0,00
53261	Construcciones en minas	4,91	0,07	0,00
53262	Centrales eléctricas	4,58	-0,12	-0,01
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	-0,05	0,00
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	-0,11	-0,01
Total		**100,00**	**0,07**	**0,07**

Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución año corrido del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.

En junio de 2025, la variación año corrido del ICOCIV fue 3,78%, en comparación con diciembre de 2024. Dos de las cinco agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, presentaron una variación del año corrido por encima del promedio nacional (3,78%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (4,24%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (3,91%).

Las demás agrupaciones CPC presentaron variaciones por debajo del promedio nacional: Construcciones en minas y plantas industriales (3,58%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,94%) y Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (2,93%)

ICOCIV. Variación y contribución año corrido de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.
Total nacional
Junio 2025

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	4,24	2,37
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	3,91	0,22
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	2,94	0,57
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	3,58	0,33
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	2,93	0,29
Total		**100**	**3,78**	**3,78**

Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución año corrido según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.

Por subclases CPC y al comparar junio de 2025 con diciembre de 2024, las mayores variaciones se evidenciaron en: Tuberías de larga distancia (4,43%), Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles (4,30%), y Túneles (4,02%). Por su parte, las menores variaciones de precios se encontraron en: Cables locales y obras conexas (1,90%), Otras obras de ingeniería civil (2,80%) y Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) (3,00%).

ICOCIV Variación y contribución del año corrido según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Junio 2025

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2025	2025
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	4,30	2,10
53212	Ferrocarriles	0,58	3,43	0,02
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	3,86	0,03
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	3,69	0,09
53222	Túneles	3,09	4,02	0,13
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	4,01	0,17
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	3,79	0,02
53233	Represas	0,03	3,76	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	3,49	0,03
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	4,43	0,12
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	3,00	0,14
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	3,18	0,20
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	1,90	0,11
53261	Construcciones en minas	4,91	3,88	0,19
53262	Centrales eléctricas	4,58	3,24	0,15
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	3,37	0,08
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	2,80	0,21
	Total	**100,00**	**3,78**	**3,78**

Fuente: DANE - ICOCIV.

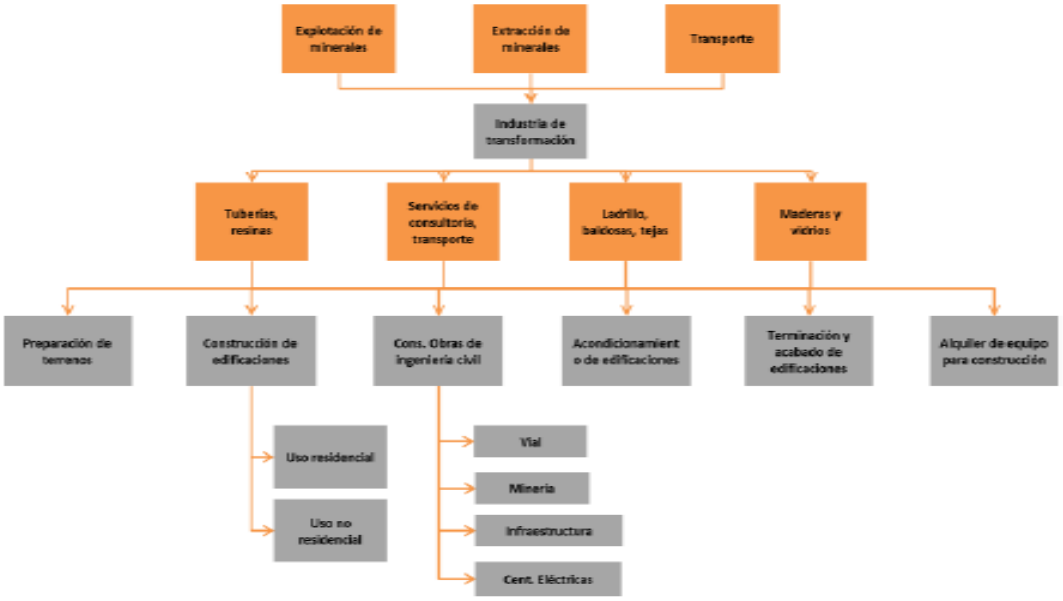
C. Cadena de producción y distribución

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

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

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

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



ASPECTOS MACROECONÓMICOS

Producto Interno Bruto (PIB)

En el segundo trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2024pr. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,1 puntos porcentuales a la variación anual).
• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 3,8% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 1,8% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2025pr , respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,4%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,8% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,3% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 11,4% (contribuye 0,5 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 0,5%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

• Información y comunicaciones crece 2,3%.

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 1,5%.

• Industrias manufactureras crece 1,0%.

Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Segundo trimestre 2025^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025^{pr}-II / 2024^{pr}-II	2025^{pr}/ 2024^{pr}	2025^{pr}-II / 2025^{pr}-I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8	5,3	1,5
Explotación de minas y canteras	-10,2	-7,6	-5,1
Industrias manufactureras	0,9	1,1	1,0
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	0,9	-0,3	1,0
Construcción	-3,5	-3,3	-0,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	4,8	0,03
Información y comunicaciones	3,0	1,8	2,3
Actividades financieras y de seguros	2,8	3,0	0,8
Actividades inmobiliarias	2,0	2,0	0,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,5	1,3	0,7
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	1,8	2,7	-0,04
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	7,5	11,4	-2,4
Valor agregado bruto	**2,1**	**2,4**	**0,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,3	0,3
Producto Interno Bruto	**2,1**	**2,4**	**0,5**

Fuente: DANE, PIB_T

Construcción (Marítima y Fluvial)

En 2025, la construcción marítima y fluvial en Colombia se proyecta con un crecimiento modesto, impulsado por el Plan Maestro Fluvial y la recuperación del sector constructor en general, aunque con desafíos en infraestructura y coordinación. El transporte fluvial, especialmente en la cuenca del Magdalena, se considera clave para la conexión regional y la reducción de la pobreza.

Construcción Marítima:

- **Crecimiento del sector constructor:**

Se espera un crecimiento del 3.4% para el sector constructor en general, lo que podría beneficiar a la construcción marítima y fluvial.

- **Recuperación de la construcción:**

Se observa una recuperación en la intención de compra de vivienda, lo que podría impulsar proyectos relacionados con infraestructura portuaria y marítima.

Construcción Fluvial:

- **Plan Maestro Fluvial:**

El Plan Maestro Fluvial (PMF) 2022 busca organizar el crecimiento del país mediante el aprovechamiento de la red fluvial como elemento articulador entre ciudades y regiones, contribuyendo a la reducción de la pobreza.

- **Cuencas principales:**

La cuenca del río Magdalena, junto con los ríos Atrato y Orinoco-Amazonas, son las principales áreas de interés para la construcción y operación fluvial.

- **Desafíos:**

La infraestructura fluvial requiere inversión y mejoras para optimizar la navegación y el transporte.

Factores a considerar:

- **Coordinación interinstitucional:**

La Dirección General Marítima (Dimar) se encarga de ejecutar la política marítima y fluvial, por lo que la coordinación con otras entidades es crucial.

- **Normativa:**

Se deben tener en cuenta los tratados y convenios internacionales sobre navegación en ríos limítrofes.

- **Inversión:**

La inversión en infraestructura fluvial es fundamental para el desarrollo del sector y la conexión de regiones.

4. ESTUDIO DE LA OFERTA

En lo que se refiere a la oferta nacional se toma como base, sin limitarse a ella, el número de empresas clasificadas en el sector de CONSTRUCCION DE OBRAS CIVILES y que se encuentran registradas en la plataforma de la SuperSociedades, el cual presenta los estados financieros con corte a 31 de diciembre de cada año que son suministrados por las empresas que se encuentran sometidas a vigilancia, control e inspección por la Superintendencia de Sociedades y que pertenecen al sector real de la economía con estados financieros reportados a 31 de diciembre de 2024.

ANÁLISIS FINANCIERO

Para realizar el análisis, se procedió a revisar la información contenida en el Portal Información de Supersociedades, en relación con los indicadores citados, partiendo del Macro sector: Construcción, con información financiera e indicadores reportadas en los últimos tres (3) años con corte a 31 de diciembre del año 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024, por parte de las sociedades dedicadas sector Construcción; Sector Construcción de Obras Civiles.

Así mismo, para el presente análisis se tiene en cuenta los indicadores establecidos en el análisis del sector y lo establecido en la Guía para la implementación de los pliegos tipo de Invitación Pública de obra de infraestructura de transporte.

INFORME INTERACTIVO DE LAS 1.000 SOCIEDADES MÁS GRANDES AÑO 2024

A continuación, se presenta el análisis del comportamiento de las empresas estudiadas para verificar el impacto que tienen sobre el sector. Debe reiterarse que la muestra analizada se compone de empresas con distintas actividades, tamaño y operación, por lo que no se trata necesariamente de una muestra homogénea que sea representativa de todo el sector de infraestructura de transporte.

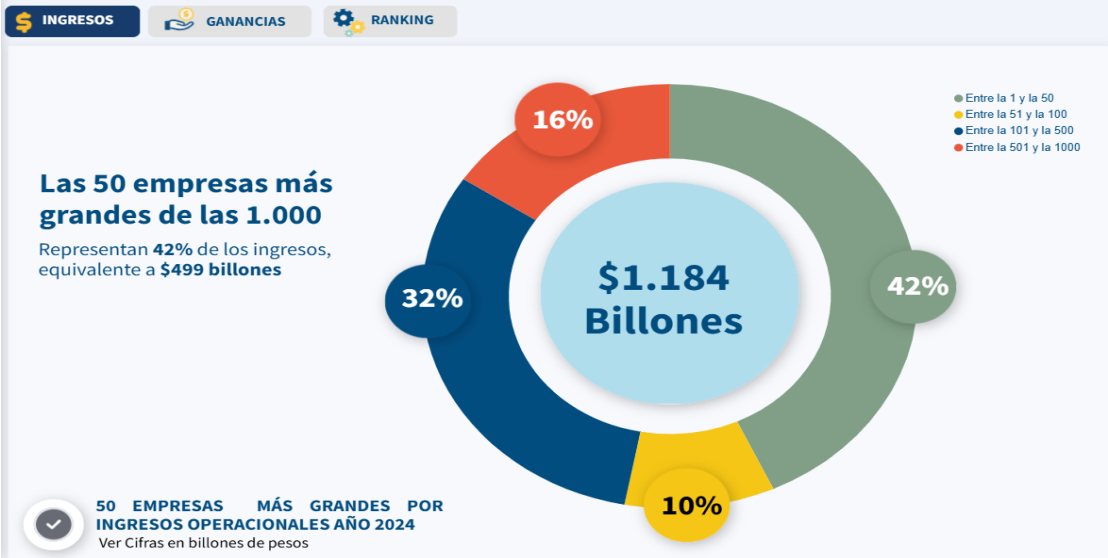
La Superintendencia de Sociedades efectuó un análisis del desempeño financiero del macrosector construcción, la preparación del informe se realizó con base en los estados financieros separados o individuales, de modo que no se analiza información financiera consolidada. Adicionalmente consultaron datos publicados por el Departamento Nacional de Estadística (DANE), la Cámara Colombiana de la Construcción, Cámara Colombiana de la Infraestructura.

Por otro lado, al mencionar en el estudio "***ingresos operacionales***" se entiende que es la sumatoria de los siguientes rubros: ingresos de actividades ordinarias, otros ingresos, la participación en las ganancias de subsidiarias, asociadas y negocios conjuntos que se contabilicen utilizando el método de la participación, a continuación se presentan las cifras del análisis del sector construcción a partir de la información reportada por las empresas que prepararon su contabilidad, con corte a 31 de diciembre del 2024, de acuerdo con las normas internacionales de información financiera (NIIF).

La Superintendencia de Sociedades efectuó un análisis del desempeño financiero de las 1000 empresas más grandes por ingresos operacionales a partir de la información reportada por las empresas que prepararon su contabilidad, con corte a 31 de diciembre del 2024, de acuerdo con las normas internacionales de información financiera (NIIF). Se incluyen las empresas que reportaron información financiera a las diferentes autoridades de supervisión, así:

INFORME LAS 1.000 EMPRESAS MÁS GRANDES AÑO 2024- SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES

LAS 50 EMPRESAS MÁS GRANDES DE LAS 1000



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

LAS 50 EMPRESAS MÁS GRANDES DE LAS 1.000 POR INGRESOS OPERACIONALES AÑO 2024



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

SITUACIÓN FINANCIERA

HISTORICO – ACTIVOS EMPRESAS SECTOR CONSTRUCCIÓN



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

HISTORICO – PASIVO EMPRESAS SECTOR CONSTRUCCIÓN



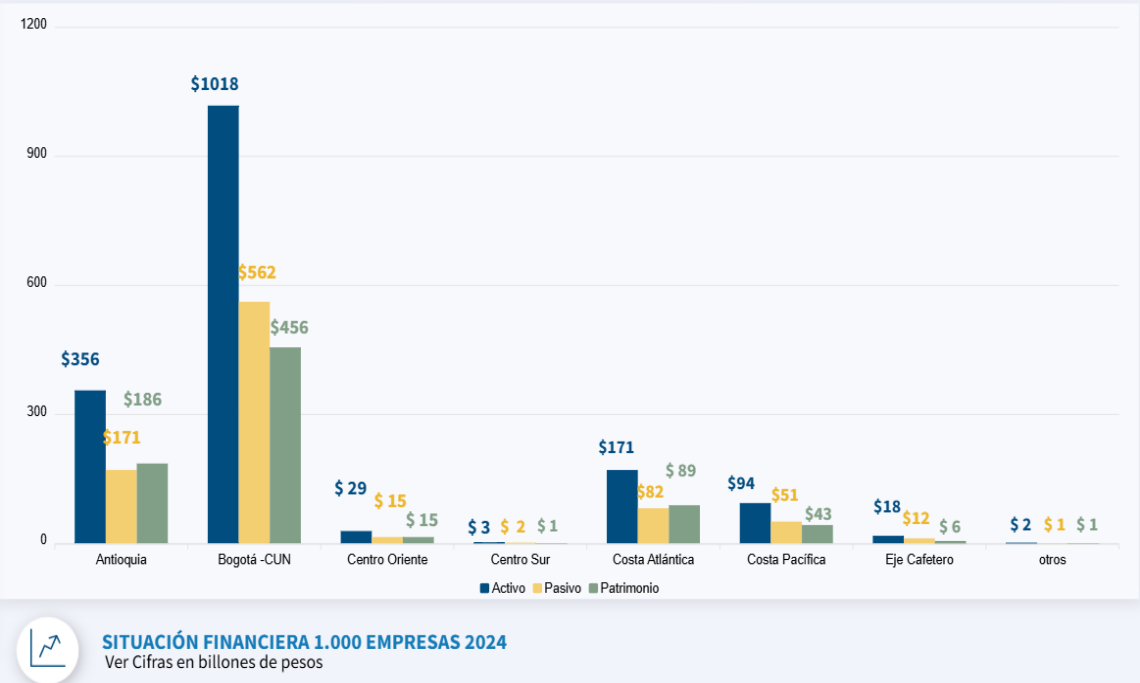
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

HISTORICO – PATRIMONIO EMPRESAS SECTOR CONSTRUCCIÓN



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

SITUACION FINANCIERA POR REGIONES

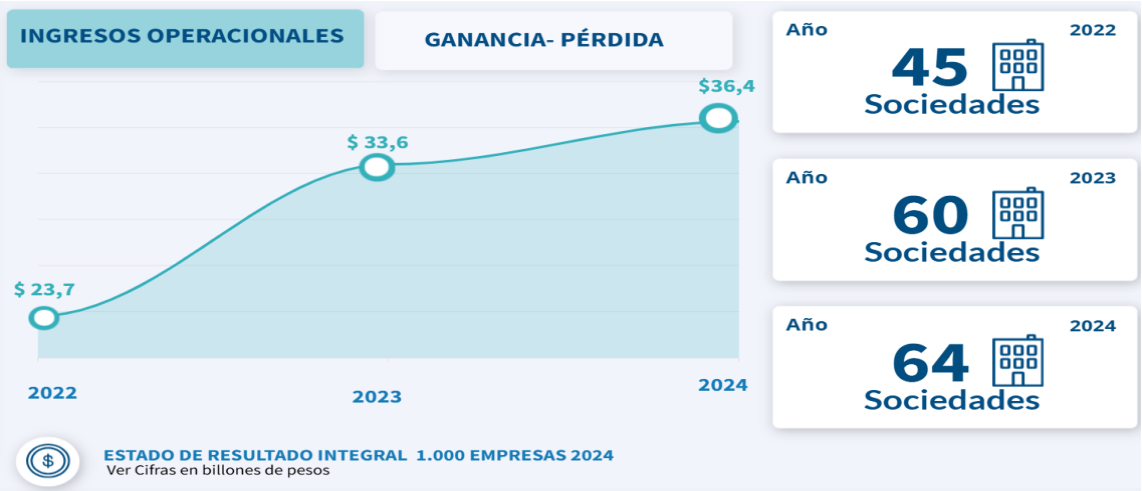


FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL SECTOR CONSTRUCCIÓN

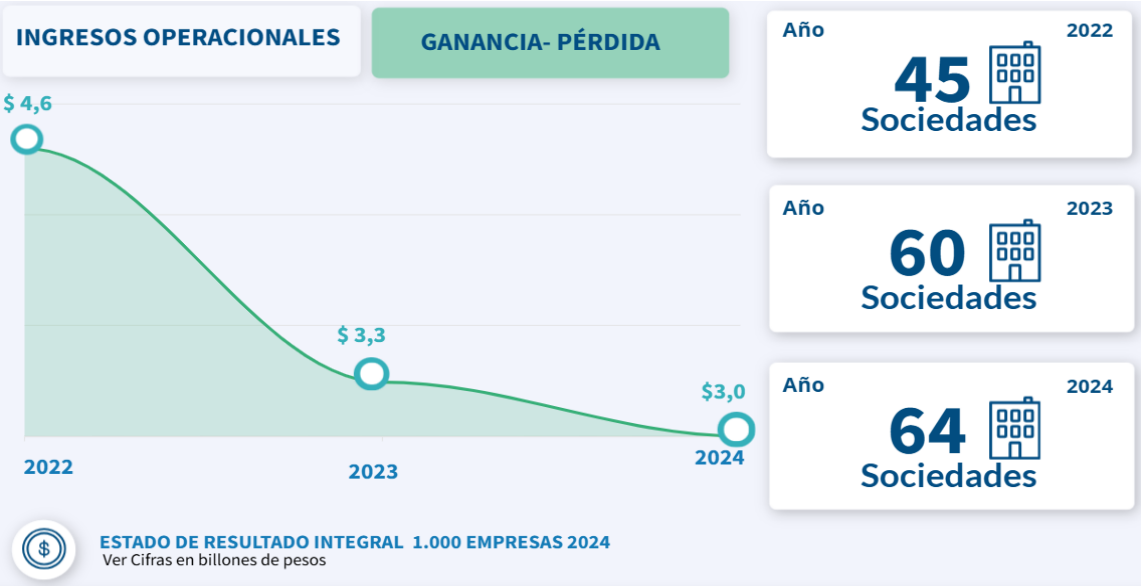
HISTORICO SECTOR CONSTRUCCIÓN

INGRESOS OPERACIONALES



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

GANANCIA – PERDIDA



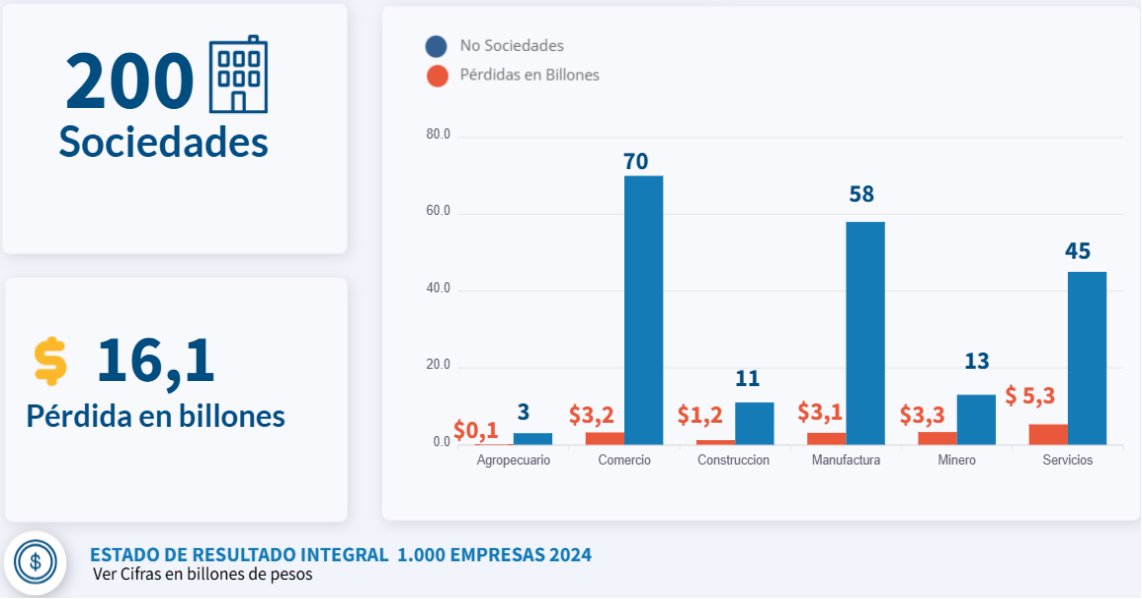
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

EMPRESAS QUE REPORTAN GANANCIA



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

EMPRESAS QUE REPORTAN PERDIDAS

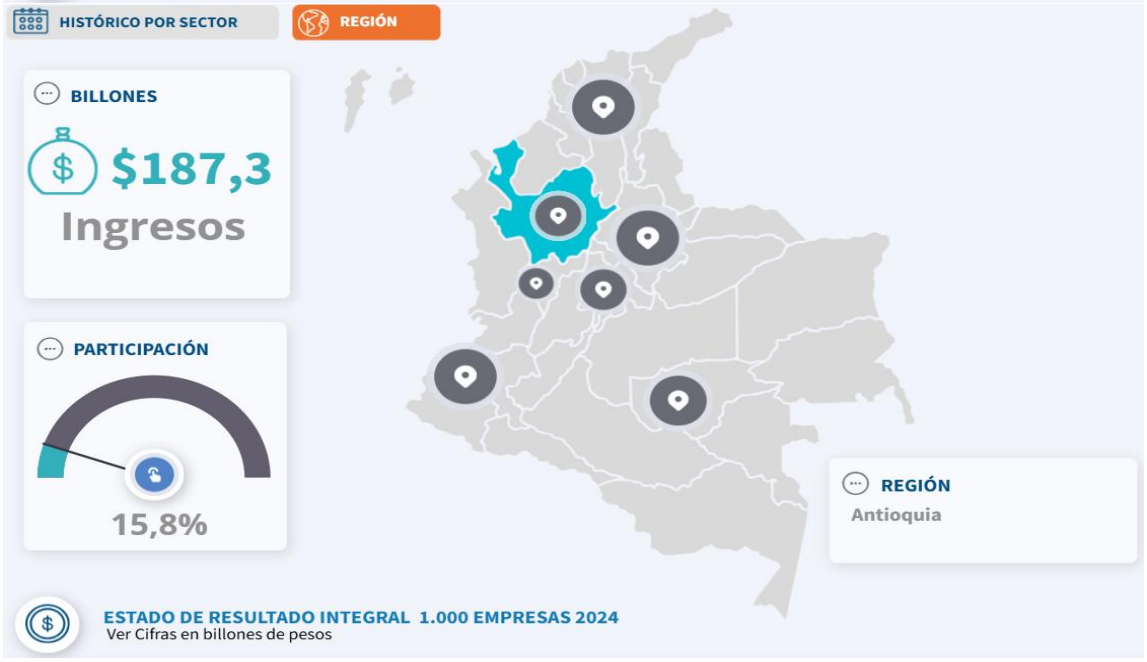


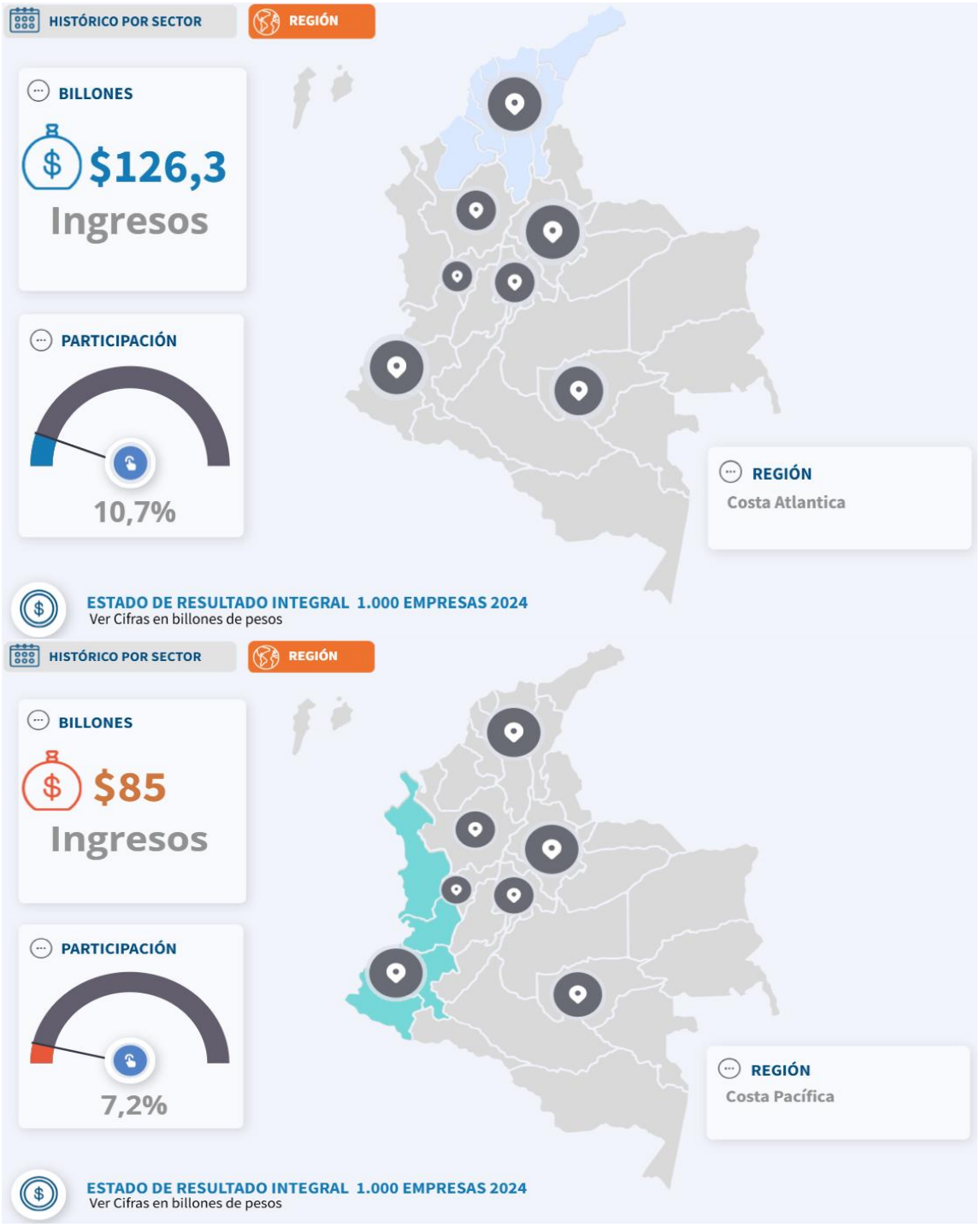
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL POR REGIONES

INGRESOS

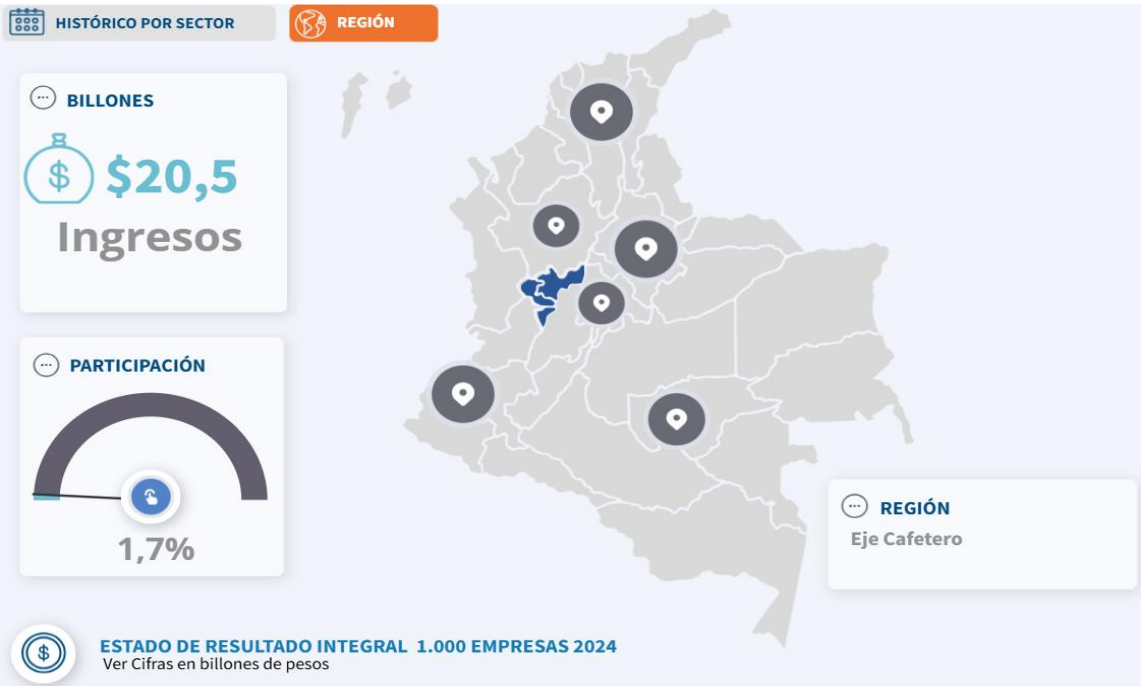

HISTÓRICO POR SECTOR
REGIÓN
BILLONES
$733,8
Ingresos
PARTICIPACIÓN
62,0%
REGIÓN
Bogotá - Cundinamarca
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL 1.000 EMPRESAS 2024
Ver Cifras en billones de pesos

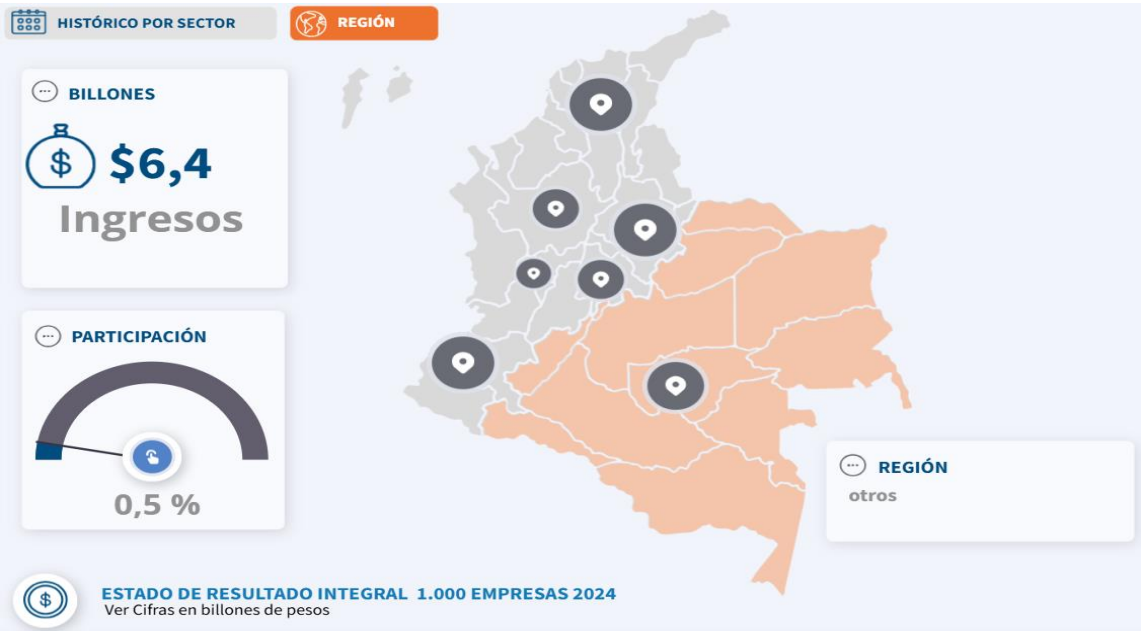

HISTÓRICO POR SECTOR
REGIÓN
BILLONES
$187,3
Ingresos
PARTICIPACIÓN
15,8%
REGIÓN
Antioquia
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL 1.000 EMPRESAS 2024
Ver Cifras en billones de pesos



Instituto Nacional de Vías
Carrera 25 G No. 73 B – 90
CE. Central Point.
PBX: 3770600
http://www.invias.gov.co

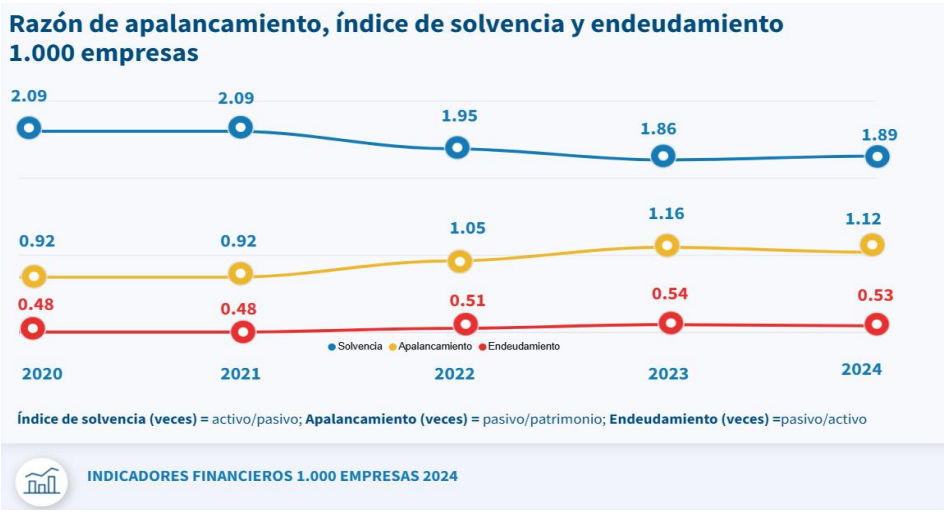

HISTÓRICO POR SECTOR
REGIÓN
BILLONES
$24,3
Ingresos
PARTICIPACIÓN
2,1%
REGIÓN
Centro Oriente
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL 1.000 EMPRESAS 2024
Ver Cifras en billones de pesos


HISTÓRICO POR SECTOR
REGIÓN
BILLONES
$20,5
Ingresos
PARTICIPACIÓN
1,7%
REGIÓN
Eje Cafetero
ESTADO DE RESULTADO INTEGRAL 1.000 EMPRESAS 2024
Ver Cifras en billones de pesos



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

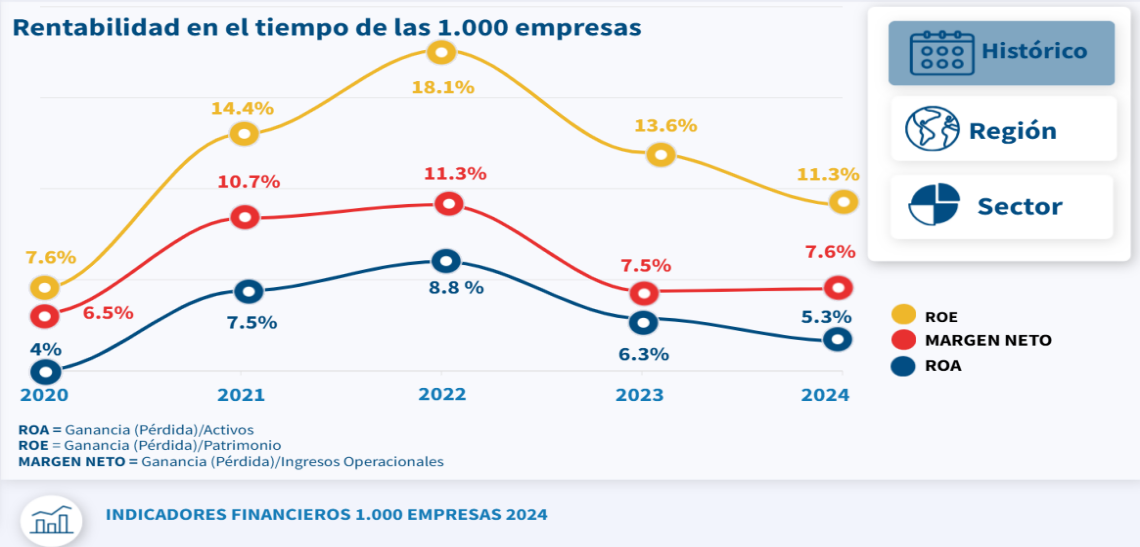
INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIEROS



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

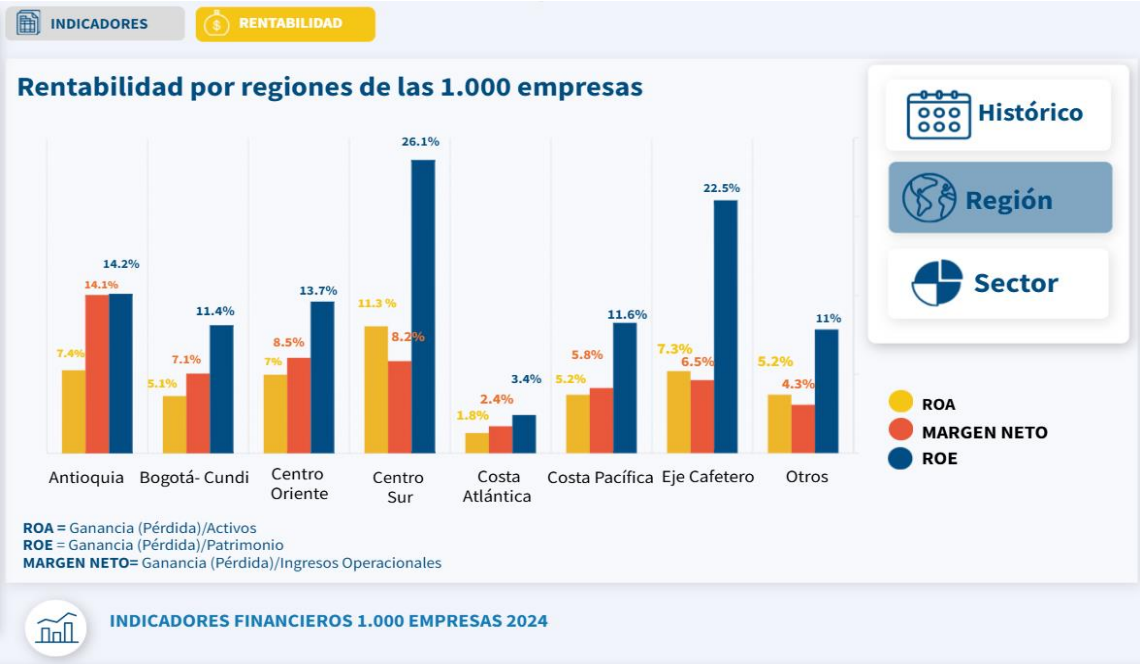
INDICADORES ORGANIZACIONALES O DE RENTABILIDAD

HISTÓRICO



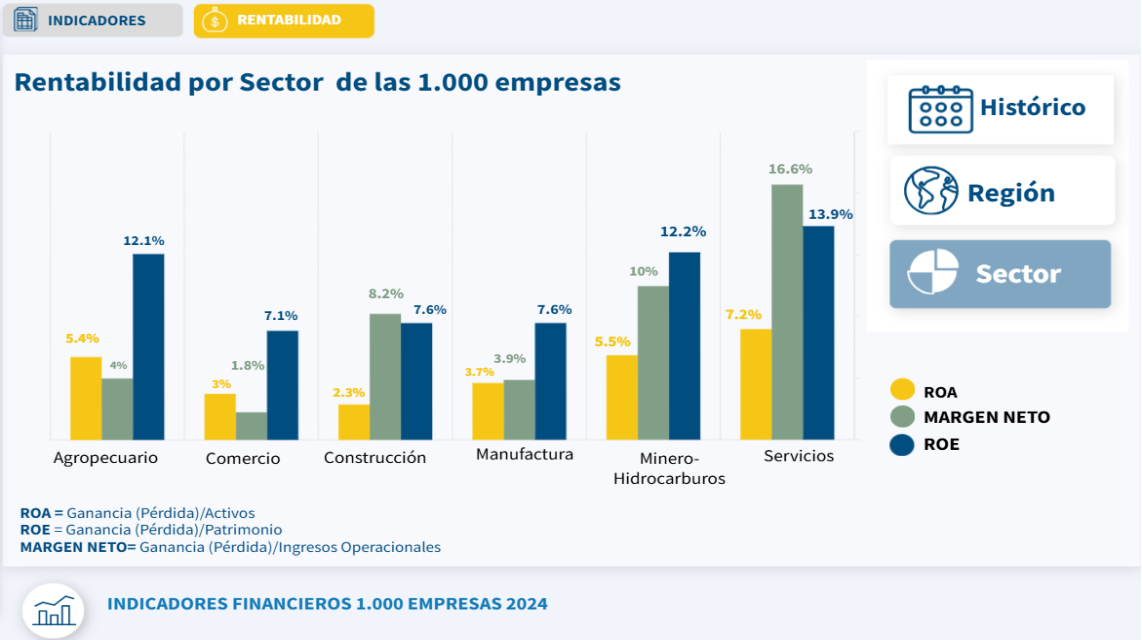
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

POR REGIONES



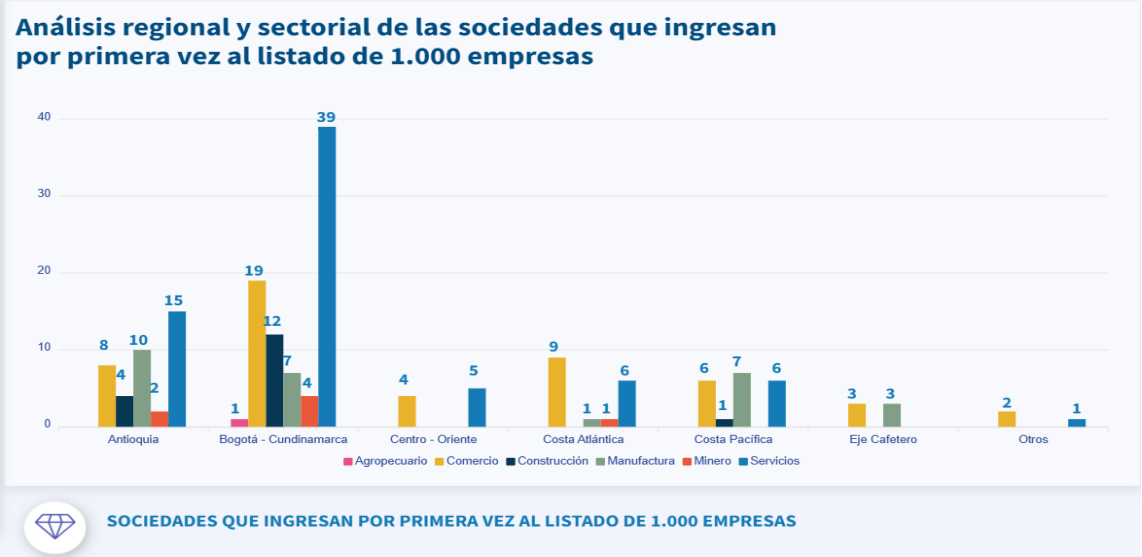
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

POR SECTOR



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

ANÁLISIS REGIONAL Y SECTORIAL DE LAS SOCIEDADES QUE INGRESAN POR PRIMERA VEZ AL LISTADO DE 1.000 EMPRESAS



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

TOP 10 DEL SECTOR




CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$2,2
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$1,9
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
13,5%
AMARILO
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
$9,7
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS


CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$1,3
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$0,9
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
42,8%
Autopista Río Magdalena
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
-$144,0
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS


CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$1,3
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$0,9
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
47,1%
CONSTRUCTORA CAPITAL
Tu vida, nuestro proyecto
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
$246,7
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS


CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$1,2
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$0,9
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
34,6%
Construcciones EL CONDOR S.A.
Ingeniería de infraestructura e inversiones
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
-$171,1
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS





Instituto Nacional de Vías
Carrera 25 G No. 73 B – 90
CE. Central Point.
PBX: 3770600
http://www.invias.gov.co

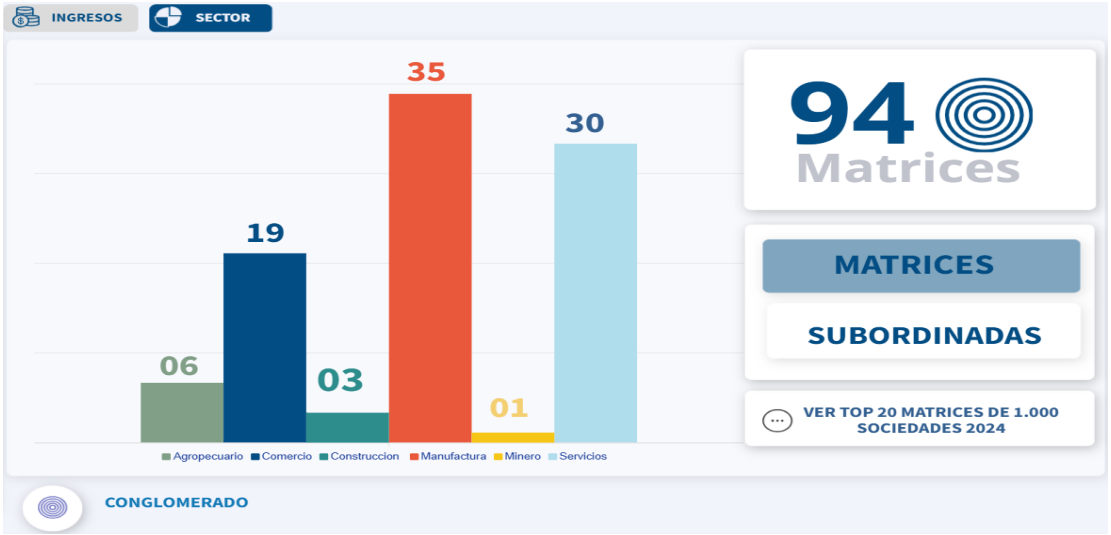

CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$0,8
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$0,8
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
1,5%
CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
$84,2
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS


CONSTRUCCIÓN
72 METRO LINEA 1 SAS
82 AMARILO SAS
164 AUTOPISTA RIO MAGDALENA SAS
166 CONSTRUCTORA CAPITAL BOGOTA SAS
197 CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A
252 MARVAL S.A.S.
341 ARQUITECTURA Y CONCRETO
343 CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR SAS
357 ISMOCOL SA
361 CONSTRUCTORA COLPATRIA SAS
INGRESOS OPERACIONALES 2024
$0,8
Cifras en billones de pesos
INGRESOS OPERACIONALES 2023
$0,7
Cifras en billones de pesos
Variación Porcentual
0,6%
Ismocol
GANANCIA (PÉRDIDA) 2024
$27,2
mil millones de pesos
TOP 10 SECTOR 1.000 EMPRESAS



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

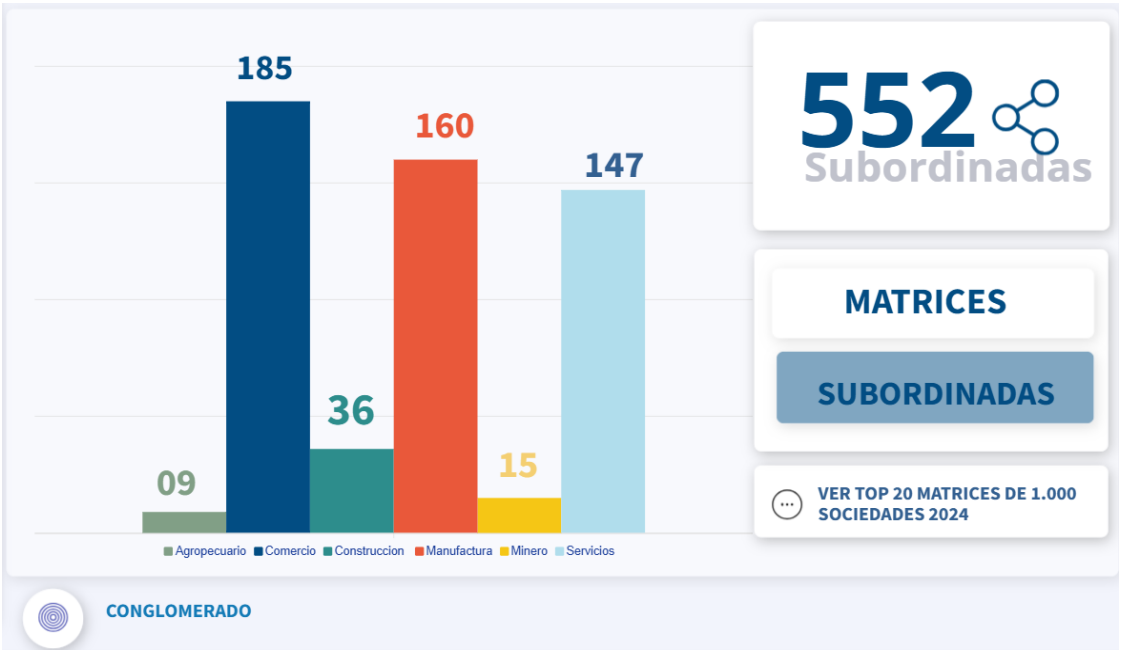
Teniendo en cuenta que un conglomerado es la combinación de dos o más corporaciones que llevan a cabo diferentes actividades comerciales bajo un mismo grupo corporativo que, por lo general, involucran a una empresa matriz y diversas filiales. Los conglomerados multisectoriales suelen ser grandes y multinacionales, a continuación, se da a conocer conglomerados por sectores:



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

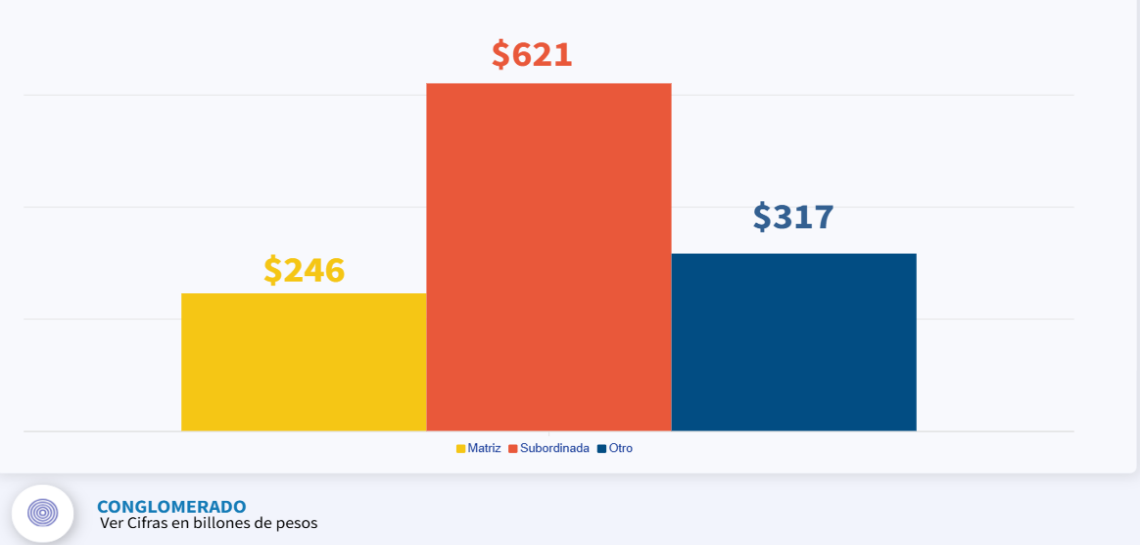
ranking matrices	RAZON SOCIAL	SUPERVISOR	REGIÓN	MACROSECTOR	ranking 2024
1	ECOPETROL S.A	SUPERFINANCIERA	Bogotá - Cundinamarca	Minero	1
2	ORGANIZACIÓN TERPEL S.A.	SUPERFINANCIERA	Bogotá - Cundinamarca	Comercio	3
3	EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN E.S.P.	SUPERFINANCIERA	Antioquia	Servicios	4
4	INDUSTRIA NACIONAL DE GASEOSAS S.A.	SUPERSOCIEDADES	Bogotá - Cundinamarca	Manufactura	29
5	INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA S.A. E.S.P. - ISA	SUPERFINANCIERA	Antioquia	Servicios	35
6	GRUPO ENERGÍA DE BOGOTÁ S.A. E.S.P.	SUPERFINANCIERA	Bogotá - Cundinamarca	Servicios	38
7	GRUPO ARGOS S.A.	SUPERFINANCIERA	Antioquia	Servicios	39
8	EMPRESA DE ACUEDUCTO, ALCANTARILLADO Y ASEO DE BOGOTÁ E.S.P	SUPERSERVICIOS	Bogotá - Cundinamarca	Servicios	54
9	GASES DEL CARIBE S.A. EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS	SUPERSERVICIOS	Costa Atlántica	Servicios	58
10	AVSA SA	SUPERSOCIEDADES	Bogotá - Cundinamarca	Agropecuario	65
11	PROMIGAS S.A. E.S.P.	SUPERFINANCIERA	Costa Atlántica	Servicios	77
12	Solla S.A	SUPERSOCIEDADES	Antioquia	Manufactura	80
13	COLOMBINA S A	SUPERFINANCIERA	Costa Pacífica	Manufactura	81
14	PRODUCTOS FAMILIA SA	SUPERSOCIEDADES	Antioquia	Manufactura	92
15	NITRO ENERGY COLOMBIA S.A.S. E.S.P.	SUPERSERVICIOS	Antioquia	Servicios	93
16	"""DISTRIBUIDORA NISSAN S.A. "" "	SUPERSOCIEDADES	Bogotá - Cundinamarca	Comercio	117
17	RIOPAILA CASTILLA S.A.	SUPERFINANCIERA	Costa Pacífica	Manufactura	119
18	EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTÁ S.A. E.S.P.	SUPERFINANCIERA	Bogotá - Cundinamarca	Servicios	120
19	GRUPO BICENTENARIO SAS	SUPERSOCIEDADES	Bogotá - Cundinamarca	Servicios	123
20	GRUPO BOLIVAR S. A.	SUPERFINANCIERA	Bogotá - Cundinamarca	Servicios	125

CONGLOMERADOS



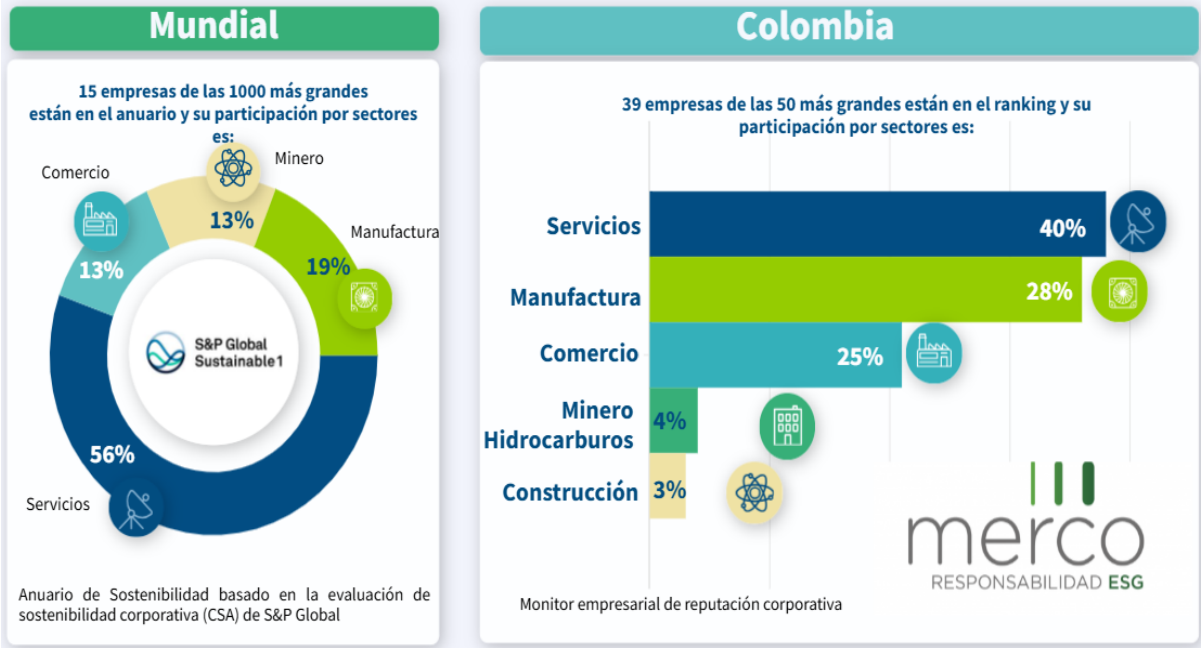
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

INGRESOS OPERACIONALES DE LOS CONGLOMERADOS EN LAS 1.000 SOCIEDADES



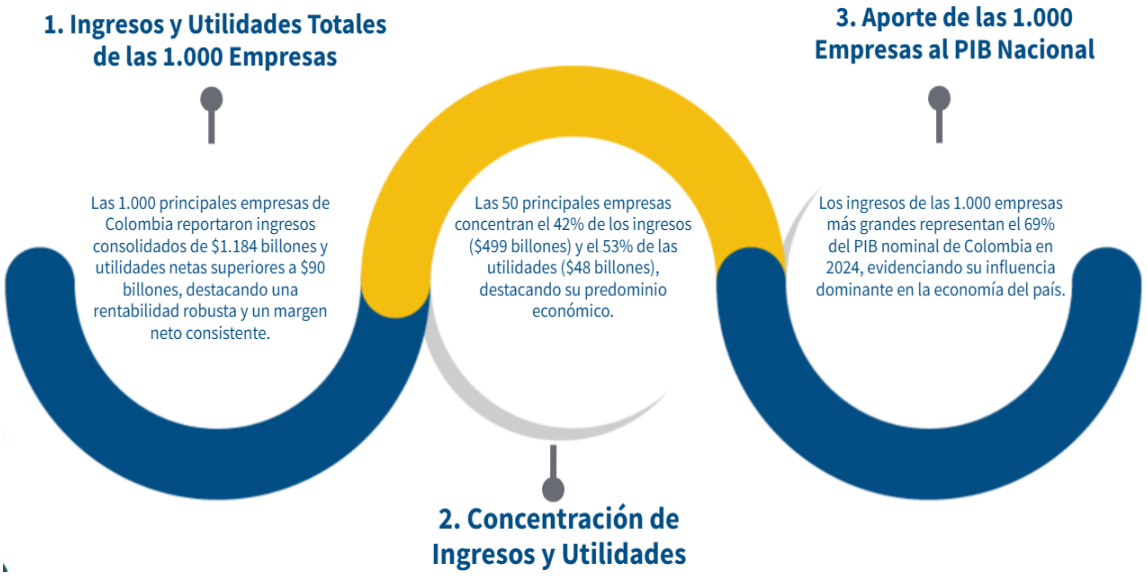
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

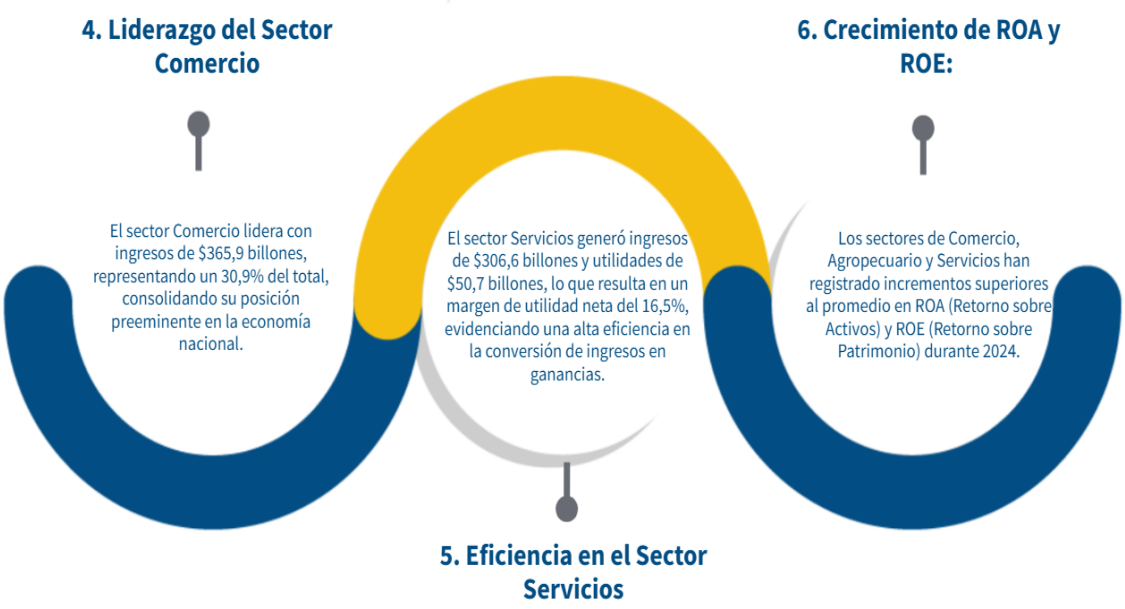
SOSTENIBILIDAD - ÍNDICES DE MERCADO QUE MIDEN DESEMPEÑO ECONÓMICO, AMBIENTAL Y SOCIAL

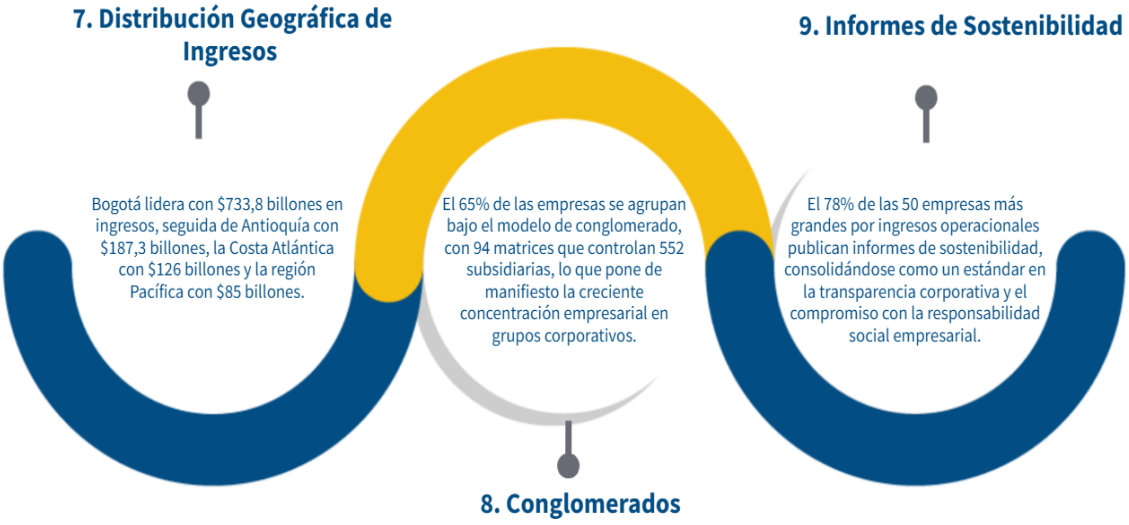


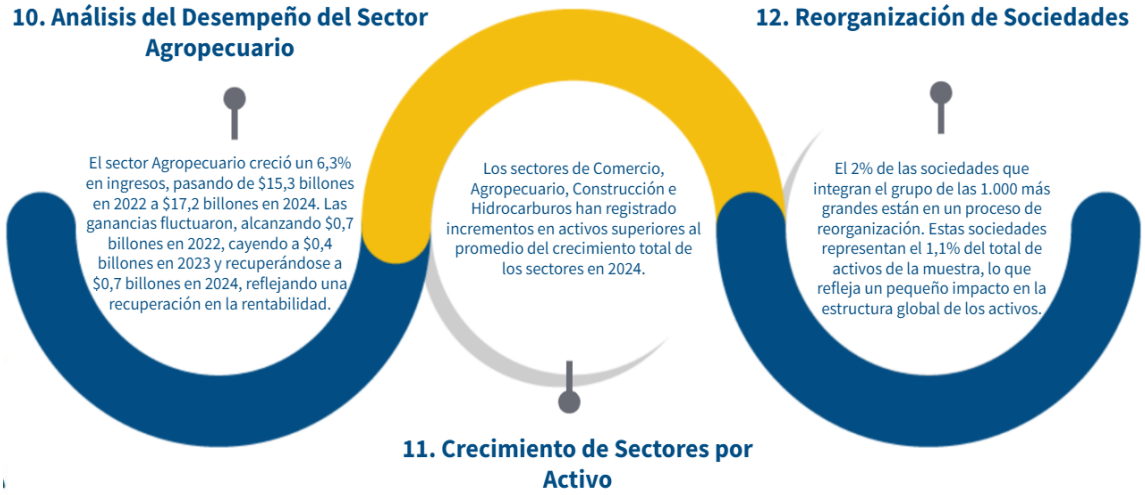
FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

CONCLUSIONES




4. Liderazgo del Sector Comercio
El sector Comercio lidera con ingresos de $365,9 billones, representando un 30,9% del total, consolidando su posición preeminente en la economía nacional.
El sector Servicios generó ingresos de $306,6 billones y utilidades de $50,7 billones, lo que resulta en un margen de utilidad neta del 16,5%, evidenciando una alta eficiencia en la conversión de ingresos en ganancias.
6. Crecimiento de ROA y ROE:
Los sectores de Comercio, Agropecuario y Servicios han registrado incrementos superiores al promedio en ROA (Retorno sobre Activos) y ROE (Retorno sobre Patrimonio) durante 2024.
5. Eficiencia en el Sector Servicios


7. Distribución Geográfica de Ingresos
Bogotá lidera con $733,8 billones en ingresos, seguida de Antioquía con $187,3 billones, la Costa Atlántica con $126 billones y la región Pacífica con $85 billones.
El 65% de las empresas se agrupan bajo el modelo de conglomerado, con 94 matrices que controlan 552 subsidiarias, lo que pone de manifiesto la creciente concentración empresarial en grupos corporativos.
9. Informes de Sostenibilidad
El 78% de las 50 empresas más grandes por ingresos operacionales publican informes de sostenibilidad, consolidándose como un estándar en la transparencia corporativa y el compromiso con la responsabilidad social empresarial.
8. Conglomerados



FUENTE: Informe Interactivo 2024 – 1000 Empresas más Grandes – Superintendencia de Sociedades

CONCLUSIONES MACROECONÓMICAS

Colombia ha mantenido la estabilidad macroeconómica a través de instituciones sólidas, incluyendo un régimen moderno de metas de inflación, un tipo de cambio flexible y las reglas fiscales. Sin embargo, aunque el crecimiento económico ha sido estable, continúa siendo insuficiente. El crecimiento de la productividad se ha estancado durante las últimas dos décadas, lo que ha limitado la convergencia con las economías de altos ingresos y el progreso en la reducción de las desigualdades territoriales y sociales.

A pesar de su ubicación estratégica y múltiples acuerdos comerciales, la limitada integración global de Colombia dificulta la diversificación de sus exportaciones. Para aumentar el crecimiento de la productividad se requieren inversiones en infraestructura, servicios públicos más eficientes, un sistema tributario más equitativo que incentive la inversión privada y un entorno empresarial más abierto que promueva la competencia y la innovación. A su vez, el crecimiento inclusivo y la reducción de las desigualdades sociales y geográficas dependen la aceleración de la productividad, el fortalecimiento de la seguridad social y los mercados laborales para crear empleos, y mejoras en la capacidad de los gobiernos subnacionales y la eficiencia de las transferencias fiscales para apoyar mejor a los más vulnerables.

La economía creció 1,7 por ciento en 2024 tras crecer 0,7 por ciento en 2023, impulsada por el consumo privado y la modesta inversión, a medida que la inflación y las tasas de interés disminuían. La pobreza disminuyó ligeramente al 31,3 por ciento de la población, con persistentes disparidades regionales. Se prevé que la economía de Colombia crezca 2,4 por ciento en 2025 y alcance su tasa de crecimiento potencial de 2,9 por ciento en 2027, impulsada por el consumo privado y el moderado aumento de la inversión privada.

La incertidumbre alrededor del ritmo de consolidación fiscal y el entorno de políticas, así como shocks en las condiciones comerciales y financieras externas plantean riesgos sobre las perspectivas.

Una transición ordenada, gradual y fiscalmente responsable hacia una economía más diversificada y resiliente al clima, alineada con los ambiciosos objetivos climáticos del país, contribuiría tanto a la sostenibilidad ambiental como a las perspectivas económicas de largo plazo.
Fuente: https://www.bancomundial.org/es/country/colombia/overview

5. PARTICIPACIÓN DE INVIAS EN EL ENTORNO ECONOMICO DEL MERCADO

El Instituto Nacional de Vías es el organismo rector a nivel del estado que demanda bienes y servicios en el mercado de infraestructura vial en Colombia, un cambio porcentual en el presupuesto de inversión de la entidad altera de una manera positiva o negativa según sea el caso la demanda de bienes y servicios del subsector. Por tal motivo la entidad establece el Valor del Presupuesto Oficial del Bien o servicio con fundamento en las necesidades de atención de la Infraestructura y de acuerdo con los precios de mercado correspondientes al momento de estructuración de los procesos.

Sobre este valor, y en función de la modalidad de contratación aplicable de acuerdo con la Ley, los proponentes interesados realizan su propuesta económica con fundamento en el análisis que los mismos realicen sobre la posible optimización de recursos y/o personal dentro de las características propias del tipo de labor a contratar, y los posibles riesgos asociados a la misma.

- **ASPECTOS REGULATORIOS**

El marco legal del proceso de selección que se adelanta está conformado por la Constitución Política, la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1882 de 2018, Ley 1474 de 2011, Decreto 1082 de 2015, Ley 1437 de 2011 o Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1564 de 2012 ó Código General del Proceso, los Códigos Civil y de Comercio y demás normas concordantes.

También hay que tener en cuenta la Ley 1682 de 2013, Ley 99 de 1993 y su Decreto reglamentario 2041 de 2014, Ley 105 de 1993, Ley 388 de 1997; Ley 1182 de 2008, Ley 1228 de 2008 y Decreto 1860 de 2021.

6. ESPECIFICACIONES TECNICAS

a) Clasificación UNSPSC

El objeto contractual se clasifica en los siguientes códigos del Clasificador de Bienes y Servicios:

Clasificación UNSPSC	Descripción
72103300	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura
72141200	Servicio de construcción marina
72152900	Servicios de montaje de acero estructural
72153200	Servicio de recubrimiento, impermeabilización, protección contra clima y fuego
72153500	Servicios de limpieza estructural externa

La presente contratación se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones de la vigencia 2025 y los bienes o servicios a adquirir no se encuentran contemplados en Acuerdo Marco de Precios ni en Bolsa de Productos, establecidos por Colombia Compra Eficiente.

- **CRONOGRAMAS DE EJECUCIÓN**

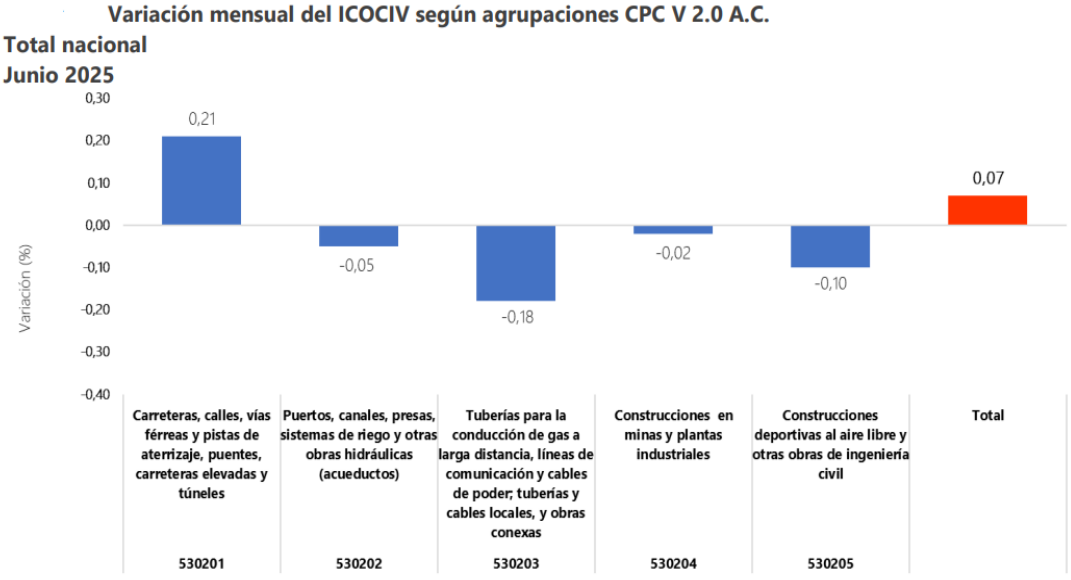
Teniendo en cuenta los trabajos que se pretenden ejecutar en marco del presente proceso de selección, el mercado indica que para este tipo de trabajos las entregas se realizan parcialmente, de acuerdo con el avance de las obras que conforman el contrato.

- **DETERMINACION DEL VALOR DEL CONTRATO**

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) Junio 2025

En junio de 2025, la variación mensual del ICOCIV fue 0,07%, en comparación con mayo de 2025. Una de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicó por encima del promedio nacional (0,07%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,21%).

Por otra parte, las agrupaciones: Construcciones en minas y plantas industriales (-0,02%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (-0,05%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (-0,10%), y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (-0,18%), se ubicaron por debajo del promedio nacional.



Fuente: DANE, ICOCIV.

Por lo expuesto anteriormente, INVIAS también da la opción de que los insumos utilizados para la ejecución de los proyectos sean ajustados por la variación (aumento o disminución).

- **CRITERIOS DIFERENCIALES PARA MIPYME Y EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES**

LEY DE EMPRENDIMIENTO – Finalidad

La Ley 2069 de 2020, reglamentada mediante el Decreto No. 1860 de 2021, tiene por objeto establecer un marco regulatorio que propicie el emprendimiento y el crecimiento, consolidación y sostenibilidad de las empresas, con el fin de aumentar el bienestar social y generar equidad, de igual forma la citada Ley tiene entre otros los siguientes objetivos: Reducir las cargas para emprendedores y generar gradualidad para empresas de menor escala. Ampliar las oportunidades de acceso a mercados, a través de compras públicas, diversificar y ampliar esquemas de financiamiento para todo tipo de emprendimiento.

Por otra parte, la importancia del emprendimiento en Colombia radica en la capacidad que tienen las PYMES para generar empleo y ser un motor para la economía nacional, prueba de ello es que el 80% del empleo nuevo en Colombia es generado por el 10% de los nuevos proyectos de emprendimiento, en muchos de los casos PYMES, tal como se muestra a continuación:



ANÁLISIS CON RELACIÓN A LA MIPYMES

De conformidad con las previsiones contenidas en los artículos 30, 31, 32, 33, 34, 35 y 36 de la Ley 2069 de 2020, se generaron incentivos para las MIPYMES con el propósito de incrementar la participación de dichas empresas en las compras públicas permitiendo la inclusión de criterios diferenciales y de ponderación en las distintas modalidades de contratación.

En este sentido mediante el Decreto No. 1860 de 2021 "*Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones*", se incluyeron disposiciones particulares en el procedimiento de selección de mínima cuantía referidas a la contratación con Mipymes y grandes almacenes; se definieron y fijaron los criterios diferenciales para Mipymes y emprendimientos y empresas de mujeres; se profirió la reglamentación para las convocatorias limitadas a Mipymes, la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y, sujetos de especial protección constitucional; así como la acreditación de los factores de desempate previstos en la Ley de Emprendimiento.

Criterios diferenciales para Mipymes en el sistema de compra pública

El artículo 31 de la Ley 2069 de 2020 introdujo criterios diferenciales para el acceso de las Mipymes al sistema de compras y contratación pública. Para estos efectos, el inciso primero señala que «Las Entidades Estatales de acuerdo con el análisis de Sector podrán incluir, en los Documentos del Proceso, requisitos diferenciales y puntajes adicionales, en función del tamaño empresarial para la promoción del acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas», estos criterios diferenciales aplican para todos los procesos de selección.

En este sentido, en el Decreto 1860 del 24 de diciembre de 2021 se dispone que las entidades estatales deben fijar los requisitos habilitantes con alguno o algunos de los siguientes criterios diferenciales "*que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección*" a las MIPYMES (artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015), de manera que en alguno o algunos de los criterios que se indican, se establezcan condiciones más exigentes para aquellos participantes en el procedimiento de selección que no tengan la calidad de MIPYME:

1. Tiempo de Experiencia: para quienes no son MIPYME se podrá establecer un tiempo de experiencia mayor respecto del requerido para quienes son MIPYME.
2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia: exigir una mayor cantidad de contratos para acreditar la experiencia a quienes no son MIPYME, de manera que las MIPYMES puedan demostrar la experiencia habilitante con menor número de contratos.
3. Índices de capacidad financiera: formular estos índices de manera más exigente para quienes no tienen la calidad de MIPYME.
4. Índices de capacidad organizacional: exigir un mayor índice de capacidad organizacional para los participantes que no son MIPYME.
5. Valor de la garantía de seriedad de la oferta: exigir un mayor valor asegurado para quienes no son MIPYME.

DINÁMICA DE CREACIÓN DE EMPRESAS EN COLOMBIA - 2024

Creación de empresas en Colombia

Según datos del DANE, la economía colombiana registró un crecimiento del 2% al cierre del tercer trimestre de 2024, impulsado principalmente por un aumento significativo en la inversión, que creció un 22,7%, y un incremento del 1,6% en el consumo de los hogares. En el ámbito laboral, se observaron señales de recuperación, con una tasa de desempleo nacional que alcanzó el 8,2%, marcando una mejora respecto al 9,0% registrado en el mismo periodo del año anterior.

Según el Banco de la Republica en términos de precios, la inflación anual se redujo al 5,2%, la más baja de los últimos cuatro años, aunque todavía se encuentra por encima de la meta del 3% fijada por el ente emisor. Ante esta desaceleración inflacionaria, el Banco redujo la tasa de interés de política monetaria a 9,5% al cierre de 2024, buscando estimular la actividad económica y acercar la inflación a su objetivo.

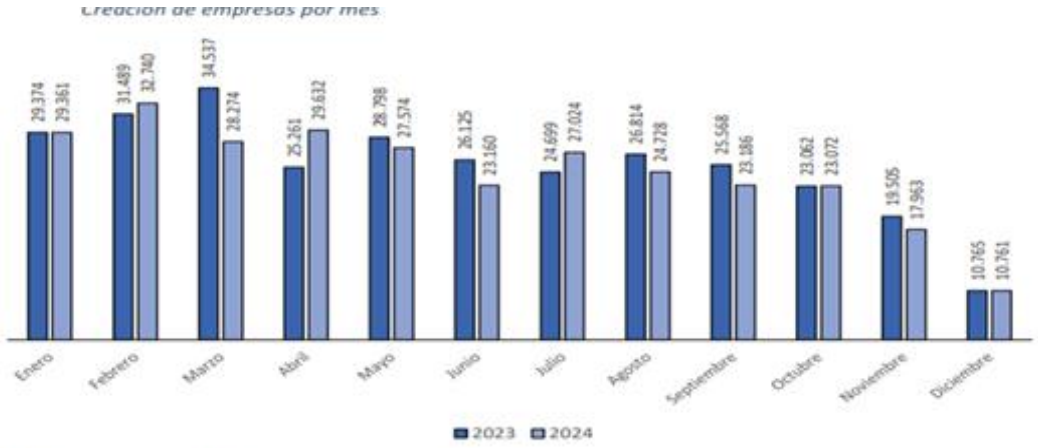
En este contexto, la Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio (Confecámaras) presenta el informe de dinámica de creación de empresas para el 2024. De acuerdo con los registros del RUES de las cámaras de comercio del país, en 2024 se crearon 297.475 nuevas empresas, un 2,8% menos que en 2023 cuando se establecieron 305.997 compañías. Del total de nuevas empresas, el 72,3% fueron creadas por personas naturales y el 27,7%, por sociedades. En comparación con 2023, las matrículas de nuevas de sociedades aumentaron un 5,2%, mientras que las de personas naturales cayeron un 5,5%.

Este resultado refleja un panorama alentador para el tejido empresarial colombiano, evidenciando la fortaleza y el dinamismo de las empresas como motor del desarrollo económico del país. Estudios de Confecámaras han encontrado que las sociedades en Colombia tienen una tasa de supervivencia del 44% a los cinco años, mientras que las personas naturales solo alcanzan el 30%. Esto revela la mayor capacidad de las empresas que se constituyen como sociedades para enfrentar obstáculos y perdurar en el tiempo. Asimismo, las sociedades también presentan una tasa de movilidad del 18%, considerablemente superior al 0,7% de las personas naturales, lo que destaca su mayor potencial para crecer, diversificarse y contribuir al desarrollo económico del país.



Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Aunque la creación de empresas en 2024 mantuvo patrones estacionales similares a los de 2023, los registros fueron menores en la mayoría de los meses, excepto en febrero, abril y julio. Cabe resaltar que, al cierre del periodo de renovaciones (marzo), la creación de empresas en 2024 registró una disminución de 5.000 empresas en comparación con 2023.



Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por tamaño

Al analizar la evolución de la creación de empresas entre 2023 y 2024, clasificada según el tamaño definido por el valor de sus activos, se observa una disminución del 2,8% en la creación de microempresas, del 8,0% en pequeñas, del 20,4% en medianas y del 9,1% en grandes. La reducción total del 2,8% está explicada en su totalidad por las microempresas, dado que las pequeñas, medianas y grandes tienen una participación marginal en el total de empresas creadas. La significativa concentración de las microempresas, que representan más del 99% del total, destaca su papel crucial en la dinámica empresarial del país.

Creación de empresas por tamaño

Tamaño	2023	2024	Variación %	Contribución
Microempresa	304.882	296.456	-2,8%	-2,8%
Pequeña	1.050	966	-8,0%	0,0%
Mediana	54	43	-20,4%	0,0%
Grande	11	10	-9,1%	0,0%
Total	**305.997**	**297.475**	**-2,8%**	**-2,8%**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Creación de empresas por organización jurídica

En 2024, se constituyeron 82.522 empresas como sociedades, lo que representa un incremento del 5,2% frente a las 78.428 creadas en 2023. De estas, 81.671 correspondieron a microempresas, 814 a pequeñas, 29 a medianas y 8 a grandes. El crecimiento estuvo liderado por las microempresas, cuya creación aumentó un 5,4%. Este resultado reafirma su papel predominante en la estructura empresarial del país. En contraste, las pequeñas y medianas empresas, aunque representan una proporción menor, registraron caídas del 7,8% y 14,7%, respectivamente, en la creación de nuevas sociedades.

Nuevas sociedades por tamaño

Tamaño	2023	2024	Variación %	Contribución
Microempresa	77.505	81.671	5,4%	5,3%
Pequeña	883	814	-7,8%	-0,1%
Mediana	34	29	-14,7%	0,0%
Grande	6	8	33,3%	0,0%
Total	**78.428**	**82.522**	**5,2%**	**5,2%**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

La variación positiva en el número de sociedades es liderada principalmente por el sector servicios y comercio, donde se registraron aumentos del 7% y 6% respectivamente en la creación de empresas. En contraste, el sector de extracción fue el único que mostró una disminución en el número de nuevas sociedades creadas.

Por otro lado, en el 2024 se crearon 214.953 empresas constituidas como personas naturales, lo que representa una disminución del 5,5% en comparación con las 227.569 creadas en el 2023. De las empresas constituidas como personas naturales en 2024, 214.7522 corresponden a microempresas, 152 pequeñas, 14 medianas y 2 grandes.

Nuevas empresas de personas naturales por tamaño

Tamaño	2023	2024	Variación %	Contribución
Microempresa	227.377	214.785	-5,5%	-5,5%
Pequeña	167	152	-9,0%	0,0%
Mediana	20	14	-30,0%	0,0%
Grande	5	2	-60,0%	0,0%
Total	**227.569**	**214.953**	**-5,5%**	**-5,5%**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

2. Creación de empresas por sectores económicos

Durante 2024, el sector de agricultura registró un aumento en la creación de empresas de 1,4%. Sin embargo, su impacto en la variación total fue limitado y cercano a 0%. Por otro lado, el sector de extracción registró la mayor contracción porcentual, con una caída del 17,5%. No obstante, debido a su reducido tamaño relativo, su impacto en el total fue limitado (-0,1%).

En contraste, los servicios que representan el mayor peso relativo en la creación de empresas experimentaron una contracción del 1,5%, contribuyendo negativamente con un -0,7% a la variación total. Finalmente, el sector comercio tuvo la mayor contribución negativa en la creación de empresas con una caída de 4,8% respecto a 2023.

Empresas creadas por sector económico

Sector	2023	2024	Variación %	Contribución
Agricultura	5.243	5.315	1,4%	0,0%
Construcción	13.424	13.281	-1,1%	0,0%
Resto	8.002	7.828	-2,2%	-0,1%
Extracción	1.044	861	-17,5%	-0,1%
Industria	29.616	29.137	-1,6%	-0,2%
Servicios	131.645	129.618	-1,5%	-0,7%
Comercio	117.023	111.435	-4,8%	-1,8%
Total	**305.997**	**297.475**	**-2,8%**	**-2,8%**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social. Nota: El sector resto incluye: administración pública y defensa, educación, actividades de los hogares, actividades de atención a la salud humana y no clasificados.

.

El subsector de actividades inmobiliarias registró un incremento del 8,6%, lo que se traduce en una contribución positiva del 0,2% al total, destacándose como uno de los subsectores con un crecimiento significativo. En paralelo, el subsector de actividades profesionales, científicas y técnicas experimentó un crecimiento más modesto del 2,6%, pero con una contribución de 0,2%. Por su parte, las actividades de los hogares individuales como productores mostraron un aumento notable del 22,6%, aunque su contribución al total es muy pequeña (0,0%).

Empresas creadas por subsectores económicos

Actividad económica	2023	2024	Variación %	Contribución
Actividades inmobiliarias	6.006	6.521	8,6%	0,2%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	18.763	19.260	2,6%	0,2%
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	6.288	6.372	1,3%	0,0%
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	5.243	5.315	1,4%	0,0%
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	4.678	4.722	0,9%	0,0%
Actividades de los hogares individuales	31	38	22,6%	0,0%
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	104	100	-3,8%	0,0%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	468	433	-7,5%	0,0%
Actividades financieras y de seguros	2.762	2.679	-3,0%	0,0%
Información y comunicaciones	6.271	6.184	-1,4%	0,0%
Educación	2.881	2.754	-4,4%	0,0%
Construcción	13.424	13.281	-1,1%	0,0%
Alojamiento y servicios de comida	49.868	49.687	-0,4%	-0,1%
Explotación de minas y canteras	1.044	861	-17,5%	-0,1%
Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental	1.729	1.545	-10,6%	-0,1%
Industrias manufactureras	29.616	29.137	-1,6%	-0,2%
Transporte y almacenamiento	8.632	8.036	-6,9%	-0,2%
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	14.666	13.842	-5,6%	-0,3%
Otras actividades de servicios	16.192	15.059	-7,0%	-0,4%
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas	117.023	111.435	-4,8%	-1,8%
Total	**305.997**	**297.475**	**-2,8%**	**-2,8%**

Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

En contraste, la explotación de minas y canteras experimentó la mayor caída, con una disminución del 17,5%, lo que resultó en una contribución negativa de -0,1%. El subsector de alojamiento y servicios de comida también sufrió una caída del 0,4%, con una pérdida en su contribución de -0,1%.

Sin embargo, las caídas más pronunciadas se dieron en otros subsectores: Actividades de servicios administrativos y de apoyo cayeron un 5,6%, con una contribución negativa de 0,3%; Otras actividades de servicios cayeron un 7,0%, con una contribución negativa de -0,4%; y comercio al por mayor y al por menor experimentó una caída del 4,8% con una contribución de -1,8% en la variación total.

Dado que el subsector de actividades inmobiliarias es el que más contribuyó en la creación de empresas, a continuación, se destacan las actividades económicas dentro del subsector que contribuyeron en mayor medida:

Actividades inmobiliarias

Variación: 9,5%



Actividades inmobiliarias realizadas con bienes propios o arrendados:
5.108 nuevas empresas

Variación: 5,3%



Actividades inmobiliarias realizadas a cambio de una retribución o por contrata:
1.413 nuevas empresas

Por otro lado, al interior del subsector de actividades profesionales, científicas Y técnicas, las siguientes actividades económicas contribuyeron de mayor manera en la variación registrada:

Actividades profesionales, científicas y técnicas

Variación = 13,6%



Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica.
2.257 nuevas empresas

Variación = 8,2%



Actividades de consultoría de gestión.
3.837 nuevas empresas

Variación = 45,6%



Ensayos y análisis técnicos
182 nuevas empresas

Variación = 4,9%

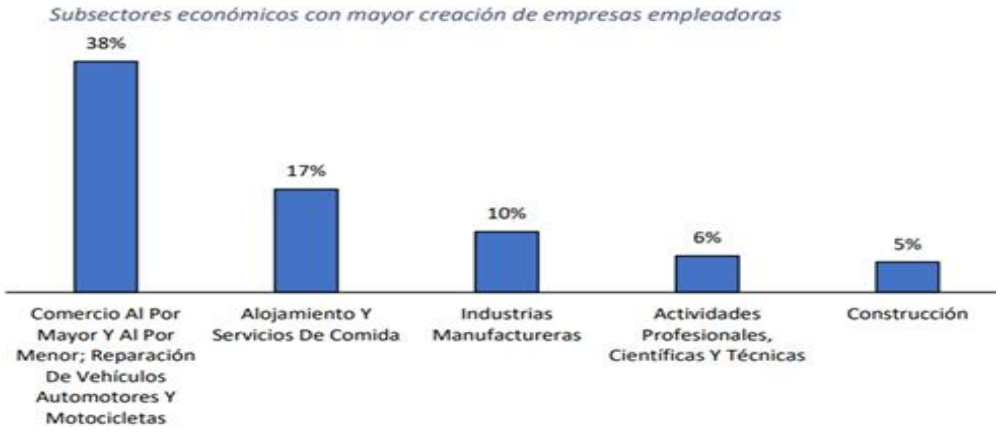


Actividades de administración empresarial.
1.447 nuevas empresas

El subsector comercio al por mayor y al por menor presentó la mayor caída en la creación de empresas, principalmente en actividades como: comercio al por menor de artículos deportivos, en establecimientos especializados (-25,5%), comercio al por mayor de desperdicios, desechos y chatarra (-20,0%); comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco, en puestos de venta móviles (-19,7%); y comercio al por mayor de calzado (-19,7%).

Generación de empleo

Según el RUES, el 45% de las nuevas empresas creadas en 2024 generaron al menos un puesto de trabajo. De estas empresas generadoras de empleo, el 38% pertenecen al comercio al por mayor y al por menor, el 17% al sector de alojamiento y servicios de comida, el 10% a industrias manufactureras, el 6% a actividades profesionales, científicas y técnicas, y otro 5% al sector de la construcción.



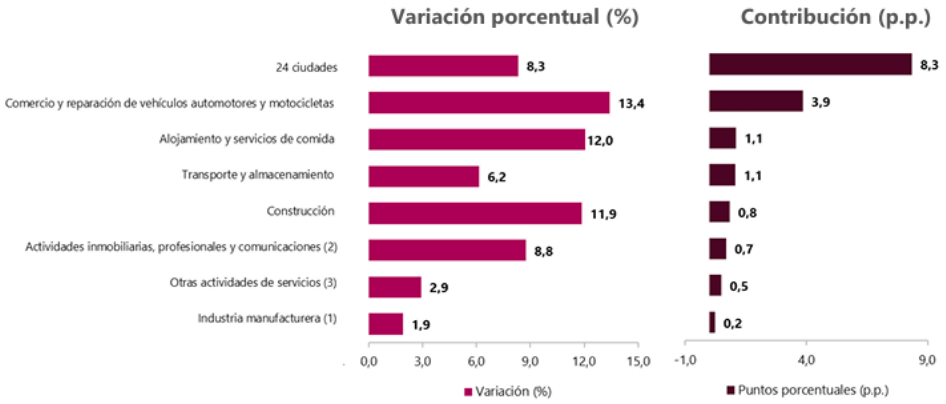
Fuente: RUES – Registro Único Empresarial y Social.

Acceda al informe completo: https://confecamaras.org.co/wp-content/uploads/2025/01/dinamica-creacion-empresas-colombia-2025.pdf

Variación anual de las principales variables - Resultados generales I trimestre de 2025 Total nacional - Encuesta de Micronegocios (EMICRON)

En el primer trimestre de 2025, la cantidad de micronegocios aumentó 8,3% en comparación con el mismo periodo de 2024. Por el contrario, el personal ocupado por estas unidades económicas disminuyó 0,6%. Respecto a los ingresos de los micronegocios disminuyeron 8,5% en este mismo intervalo de tiempo. (Cuadros C1 – C3, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

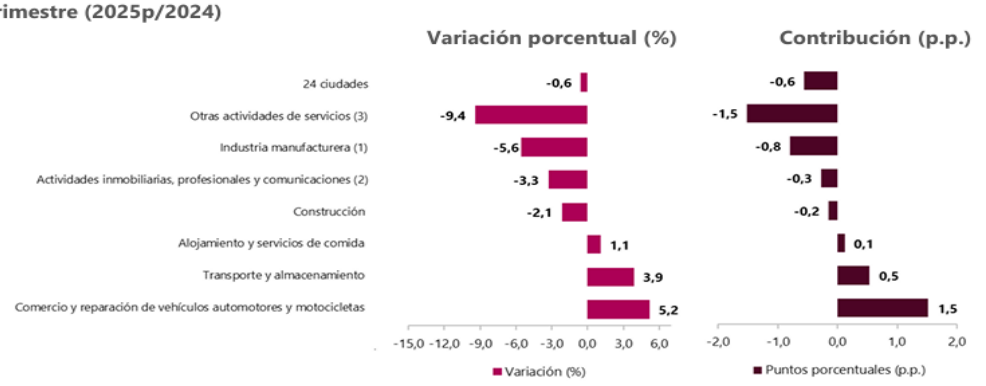
Variación anual de la cantidad de micronegocios según actividad económica (Porcentaje)
24 Ciudades[1]
I Trimestre (2025p/2024)



Fuente: DANE, EMICRON.

Las actividades económicas que tuvieron mayor contribución positiva a la variación total de la cantidad de micronegocios en el primer trimestre de 2025 fueron Comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas (3,9 p.p.); Alojamiento y servicios de comida (1,1 p.p.) y Transporte y almacenamiento (1,1 p.p.). Por su parte, Industria manufacturera (0,2 p.p.) y Otras actividades de servicios (0,5 p.p.) contribuyeron en menor medida a la variación total de la cantidad de micronegocios. (Cuadro C1, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

Gráfico 3. Variación anual del personal ocupado en los micronegocios según actividad económica (Porcentaje)
24 Ciudades[1]
I Trimestre (2025p/2024)

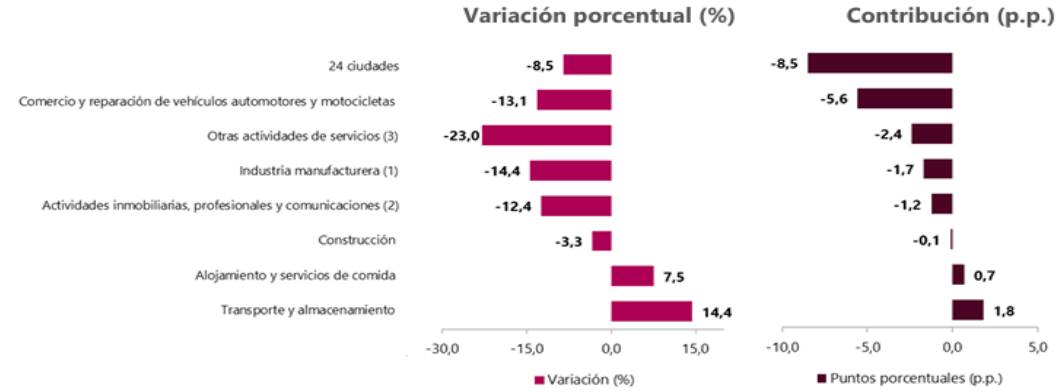


Fuente: DANE, EMICRON.

Con respecto al personal ocupado, las actividades económicas que tuvieron mayor contribución negativa a la variación total del personal ocupado en el primer trimestre de 2025 fueron Otras actividades de servicios (-1,5 p.p.); Industria manufacturera (-0,8 p.p.); Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-0,3 p.p.) y Construcción (-0,2 p.p.). Por el contrario, Comercio y

reparación de vehículos automotores y motocicletas (1,5 p.p.); Transporte y almacenamiento (0,5 p.p.) y Alojamiento y servicios de comida (0,1 p.p.) contribuyeron positivamente a la variación anual del personal ocupado en los micronegocios. (Cuadro C2, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

Gráfico 4. Variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios según actividad económica (Porcentaje)
24 Ciudades[1]
I Trimestre (2025p/2024)



Fuente: DANE, EMICRON.

Las actividades de Comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas (-5,6 p.p.); Otras actividades de servicios (-2,4 p.p.); Industria manufacturera (-1,7 p.p.); Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-1,2 p.p.) y Construcción (-0,1 p.p.) contribuyeron negativamente a la variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios en el primer trimestre de 2025. Por el contrario, la rama de Transporte y almacenamiento (1,8 p.p.) y Alojamiento y servicios de comida (0,7 p.p.). contribuyeron de manera positiva a la variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios. (Cuadro C3, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co). Fuente: bol-EMICRON-Itrim2025.pdf

La agencia de contratación pública - Colombia compra eficiente-, desde la subdirección de estudios de mercado de abastecimiento estratégico, elaboró un estudio en el marco del cual se revisaron las empresas u organizaciones registradas en la plataforma del Secop II en este estudio se demuestra que el ochenta y cinco por ciento (85%) de los proveedores registrados son grandes empresas y un quince por ciento (15%) corresponde a micro, pequeñas y medianas empresas. en este sentido, se evidencia que en el mercado de las compras públicas no hay una alta participación de las micro, pequeñas y medianas empresas, a pesar de que son los mayores empleadores y generadores de crecimiento económico en el país.

De igual forma, en este informe se expuso: “Es obvio que queda mucho por hacer para reducir y a la larga cerrar las brechas de género en el mundo. En una encuesta realizada para este informe, los países identificaron la violencia contra la mujer, la brecha salarial de género y la desigual participación en el trabajo no remunerado como los tres problemas más importantes en la desigualdad de género en su país.

A pesar del tratamiento inequitativo en razón del género que se presenta en los emprendimientos y formación de empresas de mujeres, el banco interamericano de desarrollo BID- expresa que américa latina y el caribe es la región con más porcentaje de emprendimiento femenino del mundo, que significa más de ochenta y seis (86) mil millones de dólares anuales de la misma manera, se trata de un grupo que, si bien invierten cincuenta por ciento (50%) menos de capital que los hombres emprendedores o empresarios, logran un veinte por ciento (20%) más de ingresos.

Colombia no es la excepción a la problemática de la inequidad de género en la economía y, por tanto, en la búsqueda del fortalecimiento y emprendimiento femenino se instauran soluciones mediante políticas públicas que permiten una inserción cada vez más creciente de las mujeres en los diferentes mercados. en este sentido, la exposición de motivos de la ley 2125 de 2021, “Por medio de la cual se establecen incentivos para la creación, formalización y fortalecimiento de las micro, pequeñas y medianas empresas lideradas por mujeres y se dictan otras disposiciones”, señaló que en los programas de fomento al desarrollo empresarial con enfoque de género no se garantiza una participación femenina en el ámbito nacional ni territorial por ejemplo, se resalta en este documento que los emprendimientos de mujeres no son los más consolidados y fortalecidos dentro del presupuesto total de la inversión. para el 2021, el presupuesto asignado fue de uno coma setenta y dos (1,72) billones de pesos, siendo apenas el dos coma nueve por ciento (2,9%) del presupuesto de inversión de la Nación.

Bajo esa misma orientación, la ley 2069 de 2020, con la que se impulsa el emprendimiento en Colombia, enfoca una serie de programas, recursos e instrumentos del emprendimiento y desarrollo empresarial desde una perspectiva de género en impulsa. En consonancia, dentro del capítulo de género, en la que se reconozcan las brechas y las dificultades existentes para que las mujeres puedan acceder a la oferta institucional y que permita a su vez, el desarrollo y reactivación económica, en un contexto ocasionado por la pandemia del coronavirus covid-19.

El foro económico mundial resalta que el avance hacia la equidad de género se estanca en grandes economías y sectores industriales. Esta situación se debe a que las mujeres ocupan empleos en los sectores más afectados por los cierres generados por la pandemia del Covid 19, sumado a las presiones de sus ocupaciones asistenciales en el hogar. este organismo compara la evolución de las brechas de género en 4 áreas: participación y oportunidad económicas, logros educativos, salud y supervivencia, y empoderamiento político" la que nos interesa en este estudio es la brecha económica, donde se destaca que ha experimentado solo una mejora mínima desde el 2020 y se espera que tarde otros 267,6 años en eliminarse. El lento avance se debe a tendencias opuestas; si bien la proporción de mujeres entre los profesionales cualificados sigue aumentando, persisten las disparidades de ingresos y pocas mujeres ostentan puestos en equipos directivos.

En una perspectiva regional, se encuentra que en américa latina ha alcanzado un nivel cercano a la igualdad de género en campos, como la salud y la educación. Sin embargo, tiene inequidades en lo relativo con la participación económica femenina, pues según datos analizados por Powers y Magnoni, en todos los sectores económicos que estudiaron, la proporción de las utilidades mensuales promedio respecto de las ventas es del doce coma seis por ciento (126 %) para las empresas de mujeres y catorce comas seis por ciento (14,6%) para hombres.

En esa misma línea, según la organización para la cooperación y el desarrollo económico -OCDE-, haciendo un estudio dentro de los países miembros expresa que las mujeres tienen menos probabilidades de emprender negocios y las empresas propiedad de mujeres tienden a ganar menos que las de los hombres solo por el hecho del género.

Frente a lo anterior, es conveniente mencionar que, si bien de acuerdo con los datos proporcionados por Confecámaras se han constituido nuevas unidades productivas que están clasificadas como microempresas, en la plataforma del Secop II se demuestra que la mayoría de las empresas registradas tienen la condición de grandes empresas. La poca participación de es mipyme en la contratación pública parece estar relacionada, según lo expresado en la exposición de motivos de la ley 2069 de 2020, en que contratar con entidades públicas se asocia con la corrupción, la repartición del mercado, el exceso de trámites y barreras normativas, entre otros. Es decir, hay una desconfianza por parte de las mipyme en el mercado de las compras públicas, por lo que resulta necesario establecer herramientas de estímulo, como es la configuración de criterios diferenciales en favor de estas empresas en los documentos tipo, mediante los cuales se promueva su participación.

En este sentido, se hace indispensable la creación de criterios diferenciales y su incorporación en los procesos de selección que adelantan las entidades del estado, debido a que las mipyme aportan aproximadamente el cuarenta por ciento (40 25) del producto interno bruto (PIB) y son grandes generadoras de empleo. Por tanto, resulta fundamental fortalecerlas a partir de su inclusión en el sistema de compras públicas del estado, lo cual también garantizará para las entidades públicas mayor nivel de concurrencia de oferentes o proponentes y, con ello, economía y eficiencia administrativa. En otras palabras, se presenta un beneficio mutuo tanto paras las mipyme, como para las entidades públicas, pues permite un mayor nivel de competitividad y crecimiento en el mercado de las compras públicas.

A partir de lo expuesto, se evidencia la necesidad de incorporar los criterios diferenciales previstos en el artículo 22.12.4218. Del decreto 1082 de 2015, relacionados con la inclusión de requisitos habilitantes diferentes y puntajes adicionales en favor de las mipyme. Lo anterior debido a que la aplicación de este tipo de incentivos establecidos en la ley 2069 de 2020 y en el decreto 1860 del 2021, permitirá ayudar y fortalecer este tipo de organizaciones mediante su vinculación al mercado de la contratación pública, y tendrá como consecuencia aumentar el crecimiento económico y el empleo. En vista que, según lo descrito en las diferentes fuentes oficiales, es indispensable seguir fortaleciendo y estimulando a través este tipo de estímulos la participación de las mipyme.

EMPLEO POR TAMAÑO DE LA EMPRESA Y FORMALIDAD LABORAL
https://www.dane.gov.co/files/operaciones/GEIH/bol-GEIHEISS-feb-abr2025.pdf

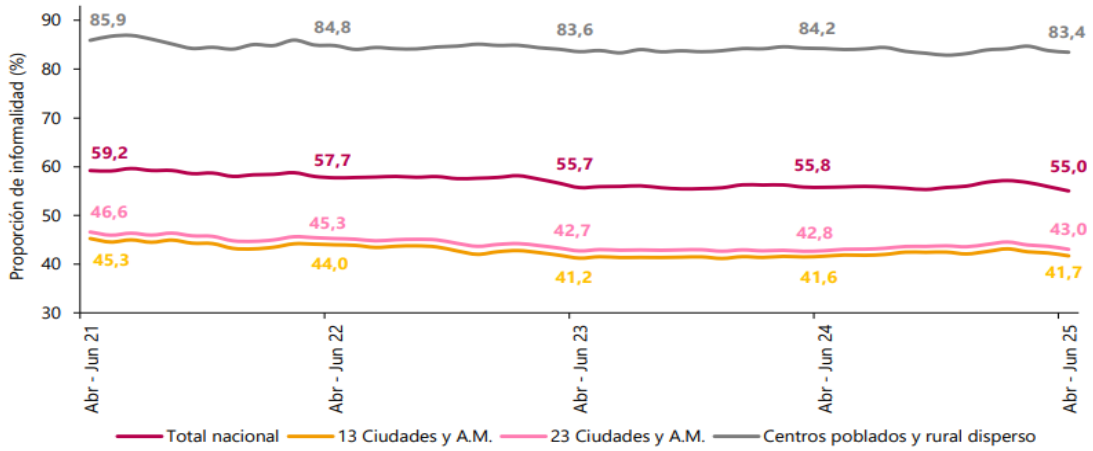
Medición del empleo informal - Informalidad total nacional, 13 y 23 ciudades y áreas metropolitanas

Para el total nacional, en el trimestre abril - junio 2025 la proporción de personas ocupadas informales fue 55,0%, mientras que en el mismo trimestre del año anterior fue 55,8%.

En las 13 ciudades y áreas metropolitanas la proporción de informalidad fue 41,7% y 43,0% en el total de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, mientras que en el trimestre abril - junio 2024 esta proporción se ubicó en 41,6% y 42,8%, respectivamente.

Por su parte, en los centros poblados y rural disperso la proporción de informalidad en el trimestre abril - junio 2025 fue 83,4%.

Proporción de población ocupada informal
Total nacional, 13, 23 ciudades y A.M. y centros poblados y rural disperso
Trimestre abril - junio (2021-2025)

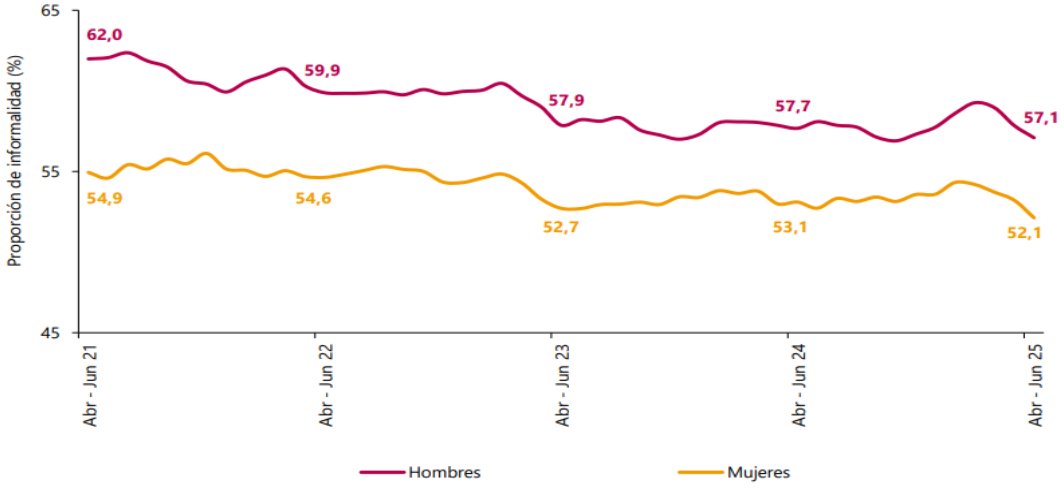


Fuente: DANE, GEIH.

Informalidad según sexo en el total nacional

Para el total nacional, la proporción de hombres ocupados informales en el trimestre abril - junio 2025 fue 57,1%, mientras que el 52,1% de las mujeres ocupadas eran informales

Proporción de población ocupada informal según sexo
Total nacional
Trimestre abril - junio (2021-2025)

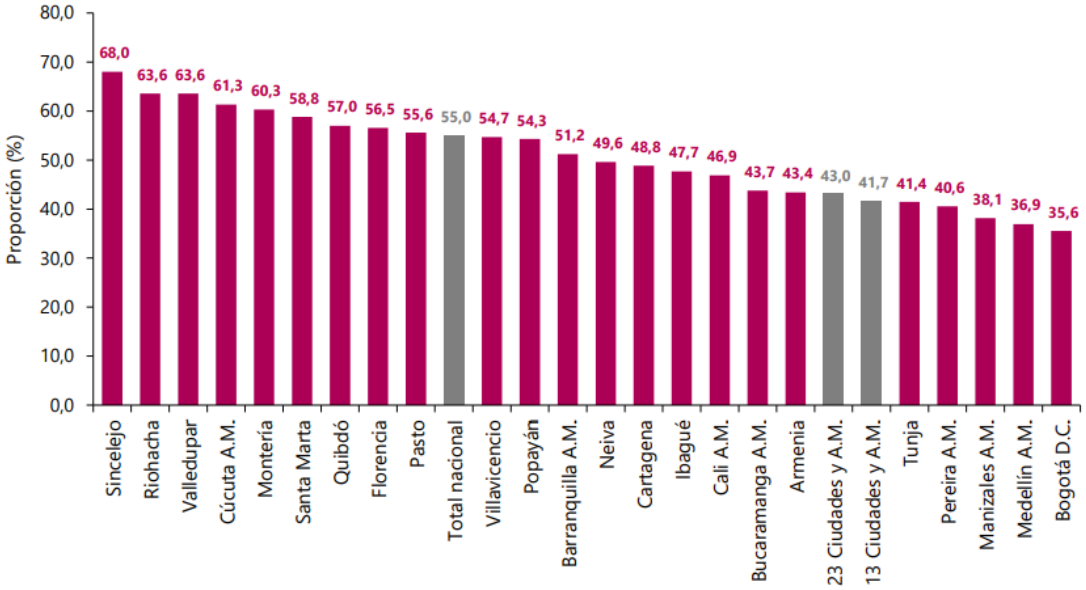


Fuente: DANE, GEIH.

Informalidad por ciudades

Para el periodo de análisis, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, aquellas que presentaron mayor proporción de informalidad fueron: Sincelejo (68,0%), Riohacha y Valledupar, estas últimas con 63,6%; mientras que las ciudades con menor proporción de informalidad fueron: Bogotá D.C. (35,6%), Medellín A.M. (36,9%) y Manizales A.M. (38,1%).

Proporción de la población ocupada informal según ciudades
Total nacional, 13 y 23 ciudades y áreas metropolitanas
Trimestre abril - junio 2025



Fuente: DANE, GEIH.

MEDICIÓN DEL EMPLEO INFORMAL SEGÚN TAMAÑO DE EMPRESA

En el total nacional, para el trimestre abril - junio 2025 el 84,4% de la población ocupada que trabajaba en microempresas era informal. En las empresas pequeñas la proporción de población ocupada informal fue 19,7%, lo que implicó una caída de 3,9 puntos porcentuales respecto al trimestre abril – junio 2024 (23,6%).

Por su parte, en la empresa mediana y empresa grande la proporción de ocupados informales fue: 5,4% y 2,2%, respectivamente.

Proporción de población ocupada informal según tamaño de empresa donde trabaja
Total nacional
Trimestre abril - junio (2024-2025)

Tamaño de empresa	Abril -junio 2024	Abril - junio 2025	Diferencia en p.p.
Microempresa	84,7	**84,4**	-0,2
Empresa pequeña	23,6	**19,7**	-3,9
Empresa mediana	6,2	**5,4**	-0,8
Empresa grande	3,1	**2,2**	-0,9

Fuente: DANE, GEIH.

LEY 2337 DE 2023 - "POR MEDIO DE LA CUAL SE FOMENTA LA INCLUSIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN LOS PROGRAMAS PARA EL EMPRENDIMIENTO, FORMACIÓN Y DESARROLLO EMPRESARIAL"

La presente ley tiene por objeto disminuir la brecha de género en el país al garantizar la obligación de participación mínima de mujeres, incluyendo a las mujeres transgénero, en los proyectos, programas, instrumentos, fondos y recursos dirigidos al fomento del desarrollo empresarial, emprendimiento, innovación y formación de las personas; que son organizados por las entidades del orden nacional y del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación. Esta ley tiene por igual objeto fomentar la vinculación- de la mujer a los programas de formación en carreras STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas) organizados por las entidades nacionales, sectores administrativos e instituciones de educación superior en el marco de su autonomía https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=222250

ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

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

Total, procesos de Mínima cuantía adelantados por el instituto Nacional de Vías - Invias en la vigencia 2024 a través de las Direcciones Territoriales	130
Valor adjudicado	$11.169.366.353,00

A continuación, detallamos algunos procesos, que se llevaron a cabo en la vigencia 2023, así:

No. del proceso	Entidad	Proveedor	Modalidad de Selección	Objeto	Valor Adjudicado
SA-MC-DEO-SMFF-038-2023	INVIAS	CONSORCIO CONSTRUCTORES JL	SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTIA	MANTENIMIENTO DEL FERRY DENOMINADO "PIEDRAS", UBICADO EN EL MUNICIPIO DE ALTOS DEL ROSARIO - DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	$ 221.595.057
SA-MC-DEO-SMFF-040-2023	INVIAS	CONSORCIO CAS & SANCHEZ	SELECCIÓN ABREVIADA MENOR CUANTIA	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DEL FERRY DENOMINADO PUERTO ORIENTE UBICADO EN EL MUNICIPIO DE LA PRIMAVERA, DEPARTAMENTO DEL VICHADA	$ 200.439.414

- **MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA**

Los procesos de selección adelantados por El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, para contrataciones similares a la que se está adelantando, se han venido desarrollando a través de las modalidades de contratación contenidas en la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, las cuales se encuentran regidas por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y las demás normas que las modifiquen sustituyan y/o adicionen.

- **CONSIDERACIONES AMBIENTALES**

En cumplimiento de la normativa establecida y requerida para la ejecución de los contratos, el INVIAS, siempre ha propendido por el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la Ley, en cuanto a Autorizaciones, Permisos y Licencias.

Para el presente proceso de selección, se requieren cumplir con los requerimientos encontrado en el anexo ambiental y los previstos por la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social.

- **SISTEMAS DE CONTRATACIÓN PARA EL OBJETO A CONTRATAR Y FORMA DE PAGO**

En la gran mayoría de procesos de Mínima Cuantía de obra que ha adelantado el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS, por cuanto la entidad considera que, comparado con otros sistemas de contratación de obra, este es más conveniente

- **PLAZO DEL CONTRATO**

El plazo total para la ejecución del contrato es **HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025**, contado a partir de la fecha de la orden de inicio.

- **OFERENTES QUE HAN PARTICIPADO EN LOS PROCESOS**

En el año 2024, en desarrollo de los procesos de contratación del INSTITUTO a través de las Direcciones Territoriales se llevaron a cabo un total de 130 procesos de Mínima Cuantía.

La entidad consultó en la plataforma del Secop II proveedores que guardan relación con el objeto contractual del presente proceso de selección. Así mismo, verificó el tamaño de la empresa referente a la clasificación de Mipymes, como se presenta a continuación:

No.	CONTRATISTA	NIT	TAMAÑO EMPRESA
1	CAS INGENIEROS SAS	900.558.082-4	Micro Empresa
2	CARLOS ALBERTO SANCHEZ LACOUTURE	79.787.520	Micro Empresa
3	JULIANA HORRILLO AMADO	40.439.257	Micro Empresa
4	ARQUITECTURA E INGENIERIA +DISEÑOS S.A.S.	901.699.282-2	Micro Empresa
5	H.A.H. CONSTRUCCIONES S.A.S	900.431.716-9	Mediana Empresa
6	A&D ALVARADO Y DURING SAS	830.114.866-2	Mediana Empresa
7	MB CONSTRUCCIONES E INVERSIONES S.A.S.	900.898.167-1	Mediana Empresa
8	ICPT CONSTRUCCIONES S.A.S	901.276.198-2	Mediana Empresa
9	PROTECO INGENIERIA	901.007.373-2	Mediana Empresa
10	CONSULTORIA HIDRAULICA S.A.S	900.941.091-2	Mediana Empresa

10. OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA:

Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del contrato que se celebre, y de la Ley; el contratista se obligará a:

1. Obrar con lealtad, responsabilidad y buena fe durante la ejecución del contrato.
2. Cumplir con el objeto y obligaciones del contrato, presentando los informes sobre el cumplimiento de éste al supervisor del contrato.
3. Tener en cuenta las observaciones y recomendaciones que formule el supervisor del contrato y el Director General con el fin de que el servicio se realice a entera satisfacción de la Entidad.
4. Pagar los impuestos si hay lugar a ello.
5. Hacer todas las recomendaciones que considere necesarias en relación con el desarrollo y ejecución del contrato.
6. Obrar con lealtad y buena fe en el desarrollo del contrato, evitando dilaciones innecesarias.
7. No ofrecer ni dar sobornos ni ninguna otra forma de halago a ningún funcionario público, en relación con su propuesta, con el proceso de contratación, ni con la ejecución del contrato que pueda celebrarse como resultado de su propuesta.

8. No efectuar acuerdos, o realizar actos o conductas que tengan por objeto o como efecto la colusión en el presente proceso de contratación.
9. Dar cumplimiento al artículo 50 de la Ley 789 de 2002 y al artículo 23 de la Ley 1150 de 2007.
10. Mantener indemne a la entidad frente a reclamaciones judiciales y extrajudiciales por los daños y perjuicios que se deriven de los actos, omisiones o hechos ocasionados por las personas que sean sub-contratistas o dependan del contratista.
11. Satisfacer las demás obligaciones a su cargo que se deriven de la naturaleza del contrato y de las exigencias legales.
12. Mantener estricta reserva y confidencialidad sobre la información que conozca por causa o con ocasión del contrato.
13. Las demás contenidas en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, y normas concordantes vigentes que sean aplicables, y aquellas obligaciones que se desprendan de la naturaleza contractual

11. OBLIGACIONES DEL INVIAS:

1. Cancelar el valor del presente contrato como contraprestación de los servicios prestados, de conformidad con lo establecido en el presente contrato.
2. Ejercer la supervisión y control del cumplimiento del objeto y las obligaciones del presente contrato.
3. Facilitar todos los medios necesarios para el buen desarrollo del contrato.
4. Las demás que se deriven de la naturaleza del presente contrato y que surjan del desarrollo del mismo.

12. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

12.1. Estudio de Mercado

El proponente entiende y acepta con la presentación de su oferta en desarrollo del presente proceso, que en el evento de no ejecutarse o ejecutarse parcialmente una o varios de las actividades objeto de la convocatoria, tal situación no será objeto de reclamación ante el Instituto, ni se ocasionará perjuicio alguno al INVIAS, por la no ejecución total o parcial de los recursos previstos para adelantar la obra.

Teniendo en cuenta que la información obtenida del análisis cumple con las especificaciones técnicas requeridas, se estima que el presupuesto del proceso es de **CIENTO CUARENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS COLOMBIANOS MONEDA CORRIENTE ($142.250.000) excluido IVA.**

13. VALOR

El presupuesto oficial total establecido por el INVIAS para el presente proceso asciende a la suma de **CIENTO CUARENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS COLOMBIANOS MONEDA CORRIENTE ($142.250.000) excluido IVA** y todos los costos directos e indirectos que se ocasionen por el hecho de la suscripción, ejecución y terminación del contrato.

El valor contemplado está incluido en el Plan Anual de Adquisiciones del año 2025 del Instituto Nacional de Vías**.**

14. FORMA DE PAGO

Para el presente proceso se contempla como forma de pago el sistema de **precios unitarios con ajustes**; en la gran mayoría de procesos de licitación de obra pública que ha adelantado el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, se ha utilizado como sistema de contratación el de PRECIOS UNITARIOS, 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, para los contratos de obra pública realiza los pagos al CONTRATISTA mediante el sistema de precios unitarios, mediante la presentación de actas mensuales de obra, las cuales deben ser refrendadas por el Contratista, el profesional de Apoyo a la Gestión del Contrato del INVÍAS y el funcionario competente de la ordenación de pago del INVÍAS, acompañadas del programa de Trabajo e Inversiones aprobado por el mismo y del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con el contratista y del periodo correspondiente. Para el pago de la última acta de obra se debe presentar el Acta de Recibo Definitivo del Contrato.

EL INSTITUTO entregará un anticipo de hasta el **TREINTA POR CIENTO (30%)** del valor básico del contrato, de acuerdo con el valor ofertado en la licitación. 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 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 de 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 exigido en el pliego.

Nota 1: 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 Supervisor revisará y aprobará el programa de inversión del anticipo de conformidad con lo previsto en el Manual de Interventoría.

15. PLAZO DE EJECUCION DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. de la Invitación Pública, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

El plazo total para la ejecución del presente contrato es HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025, contado a partir de la fecha de la orden de inicio.

MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA. JUSTIFICACIÓN. FUNDAMENTOS JURÍCOS.

La Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación de la Administración Pública", y el Decreto 1082 de 2015, "Por la cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública", introduce nuevas e importantes aplicaciones a la mencionada Ley, estableciendo cinco (5) modalidades de selección para contratar con el Estado: - licitación pública; - selección abreviada; - concurso de méritos; - contratación directa; y mínima cuantía.
De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 2069 de 2020 reglamentado por el Decreto 1860 de 2021, el cual establece que cuando el valor del objeto a contratar no supere el 10% de la menor cuantía de una entidad estatal, independiente de su objeto, se debe adelantar el procedimiento de la modalidad de selección de la mínima cuantía.

El artículo 94º de la Ley 1474 de 2011, establece que "La contratación cuyo valor no excede del 10 por ciento de la menor cuantía de la entidad independientemente de su objeto, se efectuará de conformidad con las siguientes reglas:

a) Se publicará una invitación, por un término no inferior a un día hábil, en la cual se señalará el objeto a contratar, el presupuesto destinado para tal fin, así como las condiciones técnicas exigidas;

b) El término previsto en la invitación para presentar la oferta no podrá ser inferior a un día hábil;

c) La entidad seleccionará, mediante comunicación de aceptación de la oferta, la propuesta con el menor precio, siempre y cuando cumpla con las condiciones exigidas;

d) La comunicación de aceptación junto con la oferta constituyen para todos los efectos el contrato celebrado, con base en lo cual se efectuará el respectivo registro presupuestal.

El INVIAS, en aplicación de esta disposición, determina la invitación pública como la modalidad de selección del contratista que ejecutará el objeto del presente proceso de contratación, tomando como justificación los siguientes aspectos:

De conformidad con el Decreto 1572 del 24 de diciembre de 2024, el salario mínimo mensual se fijó en la suma de UN MILLON CUATROCIENTOS VEINTITRES MIL QUINIENTOS PESOS ($1.423.500,00) MONEDA CORRIENTE, a partir del 1º de enero de 2025.

El presupuesto de ingresos del INVÍAS para la vigencia presupuestal del año 2025, de conformidad con lo establecido en Decreto 1523 del 18 de diciembre de 2024, es la suma de TRES BILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS SETENTA Y UN MILLONES SESISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS ($3.685.771.685.382). Dicho monto expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes corresponde a 2.589.231,95

Mediante resolución 006 de 03 de enero de 2025, se incorporó la suma antes indicada como Presupuesto de Ingresos y Gastos del Instituto Nacional de Vías para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2025.

Teniendo en cuenta lo anterior el INVIAS tiene un presupuesto superior a 1.200.000,00 SMMLV, por lo que la menor cuantía de la Entidad es hasta 1000 SMMLV, es decir, hasta $ 1.423.500.000,00, en consecuencia el presupuesto oficial previsto para el presente proceso de selección, NO sobrepasa la mínima cuantía de la Entidad, por lo cual, se concluye que la selección del contratista se realizará mediante **MÍNIMA CUANTÍA**, la cual se regirá por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, y las demás normas que las modifiquen sustituyan y adicionen.

- **EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO. JUSTIFICACIÓN. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES Y PRECIOS DEL MERCADO**.

  a. Estimación costos actividades de obra

Los precios de mercado se establecen según la elaboración de los análisis de los precios unitarios los cuales indican de manera clara y detallada la forma en que fueron calculados dichos precios con el fin de obtener el valor estimado del contrato; estos análisis serán publicados en el Portal Único de Contratación del Sistema Electrónico para la Contratación Pública, SECOP, documento que forma parte integral del presente estudio PRESUPUESTO OFICIAL Y APUS.

En el análisis de los precios unitarios han sido tenidos en cuenta los precios y rendimientos que se ajustan a la zona y condiciones del proyecto; y todo lo concerniente para dar cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17, contenido en la Ley 1682 de 2013.

El presupuesto estimado para el cumplimiento del proyecto se especifica en el formulario correspondiente al presupuesto oficial. Los correspondientes Análisis de Precios Unitarios se adjuntan a los presentes Estudios y Documentos previos. (Ver FORMULARIO DE PRESUPUESTO OFICIAL Y ANALISIS DE PRECIOS UNITARIOS ADJUNTOS AL PRESENTE DOCUMENTO).

Tal y como se puede determinar del análisis de mercado adelantado por la entidad, el contrato de obra se encuentra sujeto a ajustes tomando como base los Índices de Costos de la construcción Pesada ICCP, calculados mensualmente por el Departamento Administrativo de Estadística, DANE. El procedimiento para el cálculo de estos será el establecido en el Manual de Interventoría vigente, excepto para las mezclas asfálticas cuyo asfalto cumpla con lo señalado en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras INVIAS 2022 o modificadas con polímeros, o de alto

Modulo, micro aglomerados, emulsiones asfálticas, pavimentos reciclados con productos asfálticos, que se ajustarán como se detalla más adelante.

16. LUGAR DE EJECUCIÓN.

El proyecto se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Amazonas, en la ciudad de Leticia, departamento del Amazonas, a 80 metros sobre el nivel del mar. Conforme a lo dispuesto por la Superintendencia de Transporte, el muelle tiene como coordenadas: latitud 4° 13' 25.10" S y longitud 69° 56' 44.24" O.

17. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL.

La entidad, para respaldar el compromiso derivado del presente proceso de contratación, cuenta con el siguiente certificado de disponibilidad presupuestal:

Número Certificado Disponibilidad Presupuestal	Fecha Certificado Disponibilidad Presupuestal	Valor Certificado de Disponibilidad Presupuestal
107925	13-06-2025	$142.250.000,00

- **CRITERIOS DE SELECCIÓN REFERIDOS A CONDICIONES Y CALIDADES DE LOS PROPONENTES.**

a. REQUISITOS HABILITANTES

Para la determinación de los requisitos habilitantes, que deben ser acreditados por parte de los proponentes, la entidad ha procedido de conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, que señala:

> ***"Determinación de los Requisitos Habilitantes**. La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes".*

b. CAPACIDAD JURÍDICA.

El procedimiento de selección del contratista está sometido a los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los oferentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en el pliego de condiciones.

Cabe recordar que los pliegos de condiciones forman parte esencial del contrato; son la fuente de derechos y obligaciones de las partes y elemento fundamental para su interpretación e integración, pues contienen la voluntad de la administración a la que se someten los proponentes durante la Invitación y el oferente favorecido durante el mismo lapso y, más allá, durante la vigencia del contrato.

El numeral 2º del artículo 5º de la Ley 1150 de 2007 estipula que: "La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. (…)"

Pues bien, el literal a) del inciso segundo del artículo 26 del Decreto No. 1082 de 2015, consagra que:

"La entidad estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta las normas aplicables a cada modalidad de selección.

En la licitación y la selección abreviada de menor cuantía, y la Invitación Pública, la Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta: a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o formula"

En las experiencias adoptadas por la Entidad para contratos de obra Pública bajo la Modalidad de Invitación Pública, la mejor alternativa a aplicar es la de la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes y fórmulas, tal como se señala en los pliegos de condiciones.

Los pliegos de condiciones establecen como criterios de calificación los aspectos de experiencia y capacidad financiera, a través de los cuales se busca que la Entidad escoja un proponente que cumpla con las condiciones técnicas, financieras y jurídicas que garanticen el cumplimiento del objeto contractual.

c. CAPACIDAD FINANCIERA.

Los Proponentes deben acreditar los siguientes indicadores en los términos señalados en la Matriz 2 – Indicadores Financieros:

Indicador	Fórmula
Liquidez	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$
Nivel de Endeudamiento	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Razón de Cobertura de Intereses	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos Interes}}$
Capital de trabajo	CTd = (PO−Anticipo o pago anticipado) x 15%

Donde:

CTd = Capital de Trabajo demandado del proceso al cual presenta propuesta
PO = Presupuesto Oficial del proceso al cual presenta propuesta.

Si el Proponente es plural cada indicador debe calcularse así:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

Donde $\boldsymbol{n}$ es el número de integrantes del Proponente Plural (Unión Temporal o Consorcio).

El Proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.

El Proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la razón de cobertura de intereses, siempre y cuando la utilidad operacional sea igual o mayor a cero (0).

El Proponente que demuestre la condición de Mipyme domiciliada en Colombia probará la Capacidad Financiera de acuerdo con los indicadores señalados en la Matriz 2 – Indicadores financieros.

Respecto al capital de trabajo, para el Proceso de Contratación los Proponentes deberán acreditar:

$$CT = AC - PC \geq CTd$$

Donde:

CT = Capital de trabajo
AC = Activo corriente
PC = Pasivo corriente
CTd = Capital de trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta

El capital de trabajo (CT) del oferente deberá ser mayor o igual al capital de trabajo demandado (CTd):

$$CT \geq CTd$$

El Capital de Trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta (CTd) se calcula así:

CTd = (PO-Anticipo o pago anticipado) x 15%

Donde:

CTd = Capital de Trabajo demandado del proceso al cual presenta propuesta
PO = Presupuesto Oficial del proceso al cual presenta propuesta.

Si el Proponente es Plural el indicador debe calcularse así:

$$\text{CTproponente plural} = \sum_{i=1}^{n} \text{CT}_i$$

Donde $\boldsymbol{n}$ es el número de integrantes del Proponente Plural (Unión Temporal o Consorcio).

ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS NACIONALES Y EXRANJERAS CON DOMICILIO O SUCURSAL EN COLOMBIA

Los Proponentes entregarán los siguientes documentos:

I. El estado de situación financiera (balance general) con fecha de corte a 31 de diciembre de 2024. Debidamente firmado por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal, si está obligado a tenerlo, o suscritos por el representante legal y el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal.

II. Estado de resultado integral (estado de resultados), con fecha de corte a 31 de diciembre de 2024. Debidamente firmado por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o suscritos por el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal.

III. Certificación debidamente diligenciada por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o suscritos por el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal en donde indique expresamente el valor de los gastos de intereses. En todo caso, si el valor de estos gastos es cero pesos $0 así deberá indicarlo la certificación.

IV. Copia de la tarjeta profesional y el certificado de antecedentes disciplinarios vigentes de los contadores públicos, revisores fiscales, contadores independientes (externos), quienes suscribieron los documentos señalados en el presente numeral.

V. El Formato 4 A – Capacidad financiera (Personas naturales o jurídicas nacionales y extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia), en los casos en que la Entidad haya solicitado la acreditación de esta. En caso de presentarse discrepancias entre la información consignada en el Formato 4 A- Capacidad financiera y los documentos señalados en este numeral, prevalecerán la información de estos últimos.

ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD FINANCIERA DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS EXTRANJERAS SIN DOMICILIO O SUCURSAL EN COLOMBIA

Los Proponentes extranjeros deberán presentar la siguiente información financiera de conformidad con la legislación propia del país de origen. Los valores deben: (i) presentarse en Pesos Colombianos; (ii) convertirse a la tasa de cambio de la fecha de corte de los mismos y (iii) estar avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo de acuerdo con la normativa del país de origen.

A. El estado de situación financiera (balance general) y estado de resultado integral (estado de resultados), acompañados por el informe de auditoría (si aplica de acuerdo con la legislación de origen) con traducción simple al castellano de conformidad con las normas NIIF.

B. Copia de la tarjeta profesional del contador público o revisor fiscal y certificado de antecedentes disciplinarios vigente expedido por la Junta Central de Contadores de quien realiza la conversión.

C. El Formato 4 B – Capacidad Financiera (personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia), en los casos en que la entidad haya solicitado acreditarla. En caso de presentarse discrepancias entre la información consignada en el Formato 4 B – Capacidad Financiera (personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia) y los documentos señalados en el Literal A, prevalecerá la información consignada de estos últimos.

La fecha de corte de los documentos señalados en el literal A será a 31 de diciembre de 2024, acompañado del informe de Auditoría, salvo que se acredite en debida forma que la legislación del país de origen establece una fecha de corte diferente a la prevista en esta invitación.

Si alguno de estos requerimientos no aplica en el país del domicilio del Proponente extranjero, el representante legal o el apoderado en Colombia deberán hacerlo constar bajo la gravedad del juramento en el Formato 4 B – Capacidad Financiera (personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia). El Proponente podrá acreditar este requisito con un documento que así lo certifique emitido por una firma de auditoría externa.

Si los valores de los estados financieros están expresados originalmente en una moneda diferente a Dólares de los Estados Unidos de América, estos deberán convertirse en los términos definidos en la sección **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**.

d. CAPACIDAD RESIDUAL.

El Proponente será hábil si su Capacidad Residual (CRP) es mayor o igual a la Capacidad Residual de Proceso de Contratación (CRPC). Así:

$$CRP \geq CRPC$$

Los Proponentes acreditarán la Capacidad Residual o K de contratación conforme se describe a continuación. En todo caso, si con posterioridad al cierre y hasta antes de la aceptación de la oferta, cualquier interesado, durante el traslado del informe de evaluación, o la Entidad, en uso de la potestad verificadora, advierte que se dejó de incluir, al cierre del proceso, por parte de un Proponente alguna información contractual que afecte su Capacidad Residual, la Entidad rechazará la oferta.

Lo anterior, sin perjuicio de las acciones administrativas y/o judiciales a que haya lugar, en contra de la (s) persona (s) que haya (n) suscrito las certificaciones exigidas para el cálculo de la Capacidad Residual.

CÁLCULO DE LA CAPACIDAD RESIDUAL DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN (CRPC)

Si el plazo estimado del contrato es menor o igual a 12 meses, el cálculo de la CRPC deberá tener en cuenta el siguiente proceso:

$$CRPC = POE - \text{Anticipo y/o pago anticipado}$$

Donde:

CRPC = Capacidad Residual del Proceso de Contratación
POE = Presupuesto Oficial estimado

CÁLCULO DE LA CAPACIDAD RESIDUAL DEL PROPONENTE (CRP)

La Capacidad Residual del Proponente se calculará de la siguiente manera:

$$CRP = CO * \left[\frac{(E + CT + CF)}{100}\right] - SCE$$

En donde:

CRP	=	Capacidad Residual del Proponente
CO	=	Capacidad de Organización
E	=	Experiencia
CT	=	Capacidad técnica
CF	=	Capacidad financiera
SCE	=	Saldos de contratos en ejecución

La CRP del Proponente Plural es la suma de la capacidad residual de cada uno de sus miembros, sin tener en cuenta el porcentaje de participación de los integrantes de la estructura plural; lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto para tal fin en la Guía para Determinar y Verificar la Capacidad Residual del Proponente en los Procesos de Contratación de Obra Pública expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. En caso de ser negativa la Capacidad Residual de uno de los miembros, este valor se restará de la capacidad residual total del Proponente Plural.

A cada uno de los factores se le asigna máximo el siguiente puntaje:

Factor	Puntaje máximo
Experiencia (E)	120
Capacidad financiera (CF)	40
Capacidad técnica (CT)	40
Total	**200**

Se recomienda el uso de la aplicación para establecer la Capacidad Residual disponible en la página web: https://www.colombiacompra.gov.co/manuales-guias-y-pliegos-tipo/manuales-y-guias/ así como el aplicativo dispuesto para tal fin por Colombia Compra Eficiente.

La Capacidad de Organización (CO) no tiene asignación de puntaje en la fórmula porque su unidad de medida es en Pesos Colombianos y constituye un factor multiplicador de los demás factores.

El cálculo de cada uno de los factores procede como sigue:

A. Capacidad de Organización (CO):

El factor (CO) corresponde a los Ingresos Operacionales del Proponente teniendo en cuenta lo siguiente:

Años de información financiera	Capacidad de organización (CO)
Cinco (5) años o más	Mayor ingreso operacional de los últimos 5 años.
Entre uno (1) y cinco (5) años	Mayor ingreso operacional de los años de existencia del Proponente.
Menos de un (1) año (*)	USD 125.000 (Liquidados a la tasa de cambio determinada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo cada 2 años para efectos del umbral del beneficio de las Mipyme.)

Si los ingresos operacionales del Proponente con uno (1) o más años de información financiera es menor a USD125.000, el factor (CO) del Proponente es igual a USD125.000.

Para acreditar el factor (CO) el Proponente debe presentar los siguientes documentos:

I. Estado de resultados integral (estado de resultado o pérdida o ganancias), del año en que hayan obtenido el mayor ingreso operacional en los últimos cinco (5) años, debidamente firmado por el representante legal y el contador bajo cuya responsabilidad se han preparado y por el revisor fiscal o, en caso de no haberlo, por no estar obligado a tenerlo por contador público independiente, acompañados de su dictamen u opinión de conformidad con el artículo 38 de la Ley 222 de 1995.
II. Certificación de los estados financieros de la que trata el artículo 37 de la Ley 222 de 1995, debidamente firmado por el representante legal y el contador bajo cuya responsabilidad se han preparado y por el revisor fiscal o, en caso de no haberlo, por no estar obligado a tenerlo por contador público independiente, acompañados de su dictamen u opinión de conformidad con el artículo 38 de la Ley 222 de 1995.
III. Copia de la tarjeta profesional y certificado de antecedentes disciplinarios vigentes de los contadores públicos, revisores fiscales, contadores independientes (externos), quienes suscribieron los documentos señalados en el presente literal.

Los Proponentes personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia, además de presentar el balance general auditado del año inmediatamente anterior allegarán el estado de resultados integral consolidado (estado de resultados o pérdida o ganancias) del año en que hayan obtenido el mayor ingreso operacional en los últimos cinco (5) años, auditado, con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo, de acuerdo con la normativa vigente en el país de origen, en la moneda legal del país en el cual fue emitido, de conformidad con la legislación del país de origen.

Adicional a lo anterior, deben allegar la traducción al idioma castellano de la información financiera, observando lo siguiente: (i) los valores deben ser expresados Pesos Colombianos, convertidos a la Tasa Representativa del Mercado (TRM) de la fecha de corte de los mismos, en los términos descritos en la sección 1.13 de este documento; (ii) presentados de acuerdo con las normas NIIF; y (iii) debidamente firmados por el contador público colombiano que los hubiere convertido.

Si alguno de estos requerimientos no aplica en el país del domicilio del Proponente extranjero, el representante legal o el apoderado en Colombia deberán hacerlo constar bajo la gravedad del juramento. Así mismo se podrá acreditar este requisito por la firma auditora externa.

B. Experiencia (E):

El factor (E) del Proponente para propósitos de la Capacidad Residual es acreditado por medio de la relación entre: (i) el valor total en Pesos Colombianos de los contratos aportados al Proceso de Contratación o Formato 5 – Capacidad residual en el segmento 72 "Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento" del Clasificador de Bienes y Servicios; y (ii) el Presupuesto Oficial estimado del Proceso de Contratación.

La relación indica el número de veces que el Proponente ha ejecutado contratos equivalentes a la cuantía del Proceso de Contratación objeto de la acreditación de la capacidad residual. Para Proponentes individuales se expresa así:

$$\mathrm{E} = \frac{\text{Valor total de los contratos (COP)}}{\text{Presupuesto total estimado (COP)}}$$

Para el caso de Proponentes Plurales, el factor (E) de un miembro se calcula así:

$$\mathrm{E} = \frac{\text{Valor total de los contratos (COP)}}{(\text{Presupuesto total estimado} * \% \text{ de participación})}$$

El cálculo del factor (E) para efectos de la Capacidad Residual de un miembro de un Proponente Plural debe tener en cuenta su participación en el Proceso de Contratación objeto del cálculo de la Capacidad Residual. Si el Proponente no es plural no hay lugar a porcentaje.

El puntaje asignado al factor (E) será asignado con base en la siguiente tabla:

Mayor a	Menor o igual a	Puntaje
0	3	60
3	6	80
6	10	100
10	Mayores	120

Para acreditar el factor (E), el Proponente debe diligenciar el Formato 5 – Capacidad residual el cual contiene los contratos inscritos en el segmento 72 y su valor total en Pesos Colombianos liquidados con el SMMLV. Así mismo, el Presupuesto Oficial estimado debe ser liquidado con el SMMLV para el año de publicación de la invitación del Proceso de Contratación. De igual forma, el Proponente entregará los certificados de los contratos enunciados en este formato para verificar la información diligenciada.

Los Proponentes deben aportar copia de los contratos ejecutados o certificaciones de terceros que hubieran recibido los servicios de construcción de obras civiles, bien sean públicos o privados. La información de los contratos soportados por las certificaciones de terceros que hubieren recibido los servicios de construcción de obras civiles debe ser obligatoriamente los mismos que el Proponente presenta en el Formato 3 - Experiencia.

Los Proponentes, o integrantes de Proponentes Plurales, extranjeros sin domicilio o sin sucursal en Colombia adicionalmente deben aportar copia de los contratos ejecutados o certificaciones de terceros que hubieran recibido los servicios de construcción de obras civiles con terceros, bien sean públicos o privados. La información de los contratos soportados por las certificaciones de terceros que hubieren recibido los servicios de construcción de obras civiles debe ser obligatoriamente los mismos que el Proponente presenta. La información del Formato 5 – Capacidad residual deberá ser presentada en Pesos Colombianos, salvo donde se registre el valor del contrato en la moneda del país de origen. Cuando el valor de los contratos esté expresado en monedas extranjeras debe convertirse a Pesos Colombianos en los términos indicados en el numeral 1.13, utilizando para la conversión la fecha de publicación de la invitación.

C. Capacidad financiera (CF):

El factor (CF) para propósitos de la Capacidad Residual se obtiene teniendo en cuenta el índice de liquidez del Proponente con base en la siguiente fórmula:

$$\text{Índice de liquidez} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

El puntaje para la liquidez se debe asignar con base en la siguiente tabla:

Mayor o igual a	Menor o igual a	Puntaje
0	0,50	20
0,51	0,75	25
0,76	1,00	30
1,01	1,50	35
1,51	Mayores	40
Indeterminado		40

Para verificar el índice de liquidez de los oferentes se deberá tener en cuenta la siguiente información:

I. El estado de situación financiera (balance general) con fecha de corte a 31 de diciembre de 2024. Debidamente firmado por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o firmado por el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal.

II. Estado de resultado integral (estado de resultados), con fecha de corte a 31 de diciembre de 2024. Debidamente firmado por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o firmado por el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal.

III. Certificación debidamente diligenciada por el interesado o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o suscrito por el auditor o contador si no está obligado a contar con revisor fiscal en donde indique expresamente el valor de los gastos de intereses. En todo caso, si el valor de estos gastos es cero pesos $0 así deberá indicarlo la certificación.

IV. Copia de la tarjeta profesional y certificado de antecedentes disciplinarios vigentes de los

contadores públicos, revisores fiscales, contadores independientes (externos), quienes suscribieron los documentos señalados en el presente literal.

Si el Proponente no tiene antigüedad suficiente para tener estados financieros auditados a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior, deben tenerse en cuenta los estados financieros de corte trimestral o de apertura, suscritos por el representante legal y el auditor.

Para los Proponentes o integrantes extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia, la información requerida para el factor (CF) exigido para el cálculo de la Capacidad Residual del Proponente está contemplada en el numeral 4.6.2 de los requisitos de capacidad financiera de la invitación.

Cuando el Proponente tiene un pasivo corriente igual a cero (0) y por consiguiente su índice de liquidez sea indeterminado, la Entidad debe otorgar el mayor puntaje en el componente de Capacidad Financiera (CF). Por tanto, teniendo en cuenta que, a mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo, el puntaje a asignar será el máximo.

D. Capacidad Técnica (CT):

El factor (CT) para propósitos de la capacidad residual se asigna teniendo en cuenta el número de socios y profesionales de la arquitectura, ingeniería y geología vinculados mediante una relación laboral o contractual vigente conforme con la cual desarrollen actividades vinculadas directamente con la construcción.
Para acreditar el factor (CT) el Proponente o integrante nacional y extranjero con o sin sucursal en Colombia debe diligenciar el Formato 5 – Capacidad Residual.

El puntaje del factor (CT) se asigna con base en la siguiente tabla:

Mayor a	Menor o igual a	Puntaje
-	0	0
1	5	20
6	10	30
11	Mayores	40

E. Saldos de contratos en ejecución (SCE):

El Proponente debe diligenciar el Formato 5- Capacidad residual suscrito por su representante legal y su revisor fiscal si el Proponente está obligado a tenerlo, o por el contador o su auditor independiente el cual contenga la lista de los contratos en ejecución tanto a nivel nacional como internacional indicando: (i) el valor del contrato; (ii) el plazo del contrato en meses; (iii) la fecha de inicio de las obras del contrato, día, mes, año; (iv) si la obra la ejecuta un Consorcio o una Unión Temporal junto con el porcentaje de participación del integrante que presenta el certificado y (v) si el contrato se encuentra suspendido, de ser así, la fecha de suspensión. En el certificado debe constar expresamente si el Proponente no tiene contratos en ejecución.

Para acreditar el factor (SCE) el Proponente tendrá en cuenta lo siguiente:

I. El factor SCE es la suma de los montos por ejecutar de los contratos vigentes durante los 12 meses siguientes. Si el número de días por ejecutar en un contrato es superior a 12

meses, es decir 360 días, el factor (SCE) solo tendrá en cuenta la proporción lineal de 12 meses.

II. Los contratos de obras civiles en ejecución son aquellos que a la fecha de presentación de la oferta obligan al Proponente con Entidades Estatales y con entidades privadas para ejecutar obras civiles. Estas incluyen las obras civiles de los contratos de concesión y los contratos de obra suscritos con concesionarios, así como los contratos suspendidos y aquellos que no tengan acta de inicio. No se entenderán como contratos en ejecución los que se encuentren en liquidación.

III. Se tendrán en cuenta los contratos de obras civiles en ejecución suscritos por el Proponente o por sociedades, Consorcios o Uniones Temporales en los cuales el Proponente tenga participación.

IV. Si un contrato se encuentra suspendido, el cálculo del (SCE) de dicho contrato debe efectuarse asumiendo que lo que falta por ejecutar iniciará en la fecha de presentación de la oferta del Proceso de Contratación. Si el contrato está suspendido el Proponente debe informar el saldo pendiente por ejecutar.

V. El cálculo del factor (SCE) debe hacerse linealmente calculando una ejecución diaria equivalente al valor del contrato dividido por el plazo del contrato expresado en días. Este resultado se multiplica por el número de días pendientes para cumplir el plazo del contrato y si el contrato es ejecutado por una estructura plural por la participación del Proponente en la respectiva estructura.

VI. Para los Proponentes o integrantes extranjeros sin domicilio o sin sucursal en Colombia deben diligenciar el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**firmado por el representante legal y el contador público colombiano que los hubiere convertido a Pesos Colombianos usando para ello la sección **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, utilizando para la conversión la fecha de publicación de la invitación.

18. SUPERVISIÓN

El supervisor será designado por el funcionario competente, de acuerdo a la Resolución de delegación de funciones vigente, quien además de las obligaciones establecidas en la Ley y en la Resolución 3376 de 2010, deberá: 1) Velar porque el objeto del contrato y las obligaciones del mismo se cumplan a cabalidad.; 2) Expedir la certificación del cumplimiento del objeto y de las obligaciones del contrato en las condiciones exigidas; 3) Informar oportunamente sobre la necesidad de modificación o terminación de mutuo acuerdo siempre y cuando tales hechos estén plenamente justificados; 4) Impartir las directrices y sugerencias por escrito y formular las observaciones que estime convenientes sobre el desarrollo del contrato, 5) Informar cualquier irregularidad que se presente en desarrollo del contrato. 6) Proyectar el Acta de Liquidación del contrato, conforme a lo dispuesto en el Artículo 60 de la Ley 80 de 1993, modificado por el Artículo 32 de la ley 1150 de 2007 y por el Artículo 217 del Decreto 0019 de 2012 y demás normas que los modifiquen, aclaren o adicionen y la reglamentación interna del INSTITUTO.

19. EXPERIENCIA REQUERIDA

Los Proponentes deben cumplir con el requisito habilitante de experiencia, el cual se acreditará mediante: i) la presentación del Formato 3 – Experiencia y ii) copia de alguno de los documentos válidos para demostrar la experiencia requerida señalados en el numeral 4.5.4 de la Invitación Pública.

Los Proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o con Entidades.

Los contratos para acreditar la experiencia deben cumplir las siguientes características, conforme a la Matriz 1 de Experiencia numeral 3.9 PROYECTOS DE MANTENIMIENTO O ADMINISTRACION U ORGANIZACIÓN U OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN ESTRUCTURA METALICA O FLOTANTES.

Que hayan contenido la ejecución de:

EXPERIENCIA DE LA ACTIVIDAD PRINCIPAL: PROYECTOS QUE CORRESPONDAN O HAYAN CONTENIDO ACTIVIDADES DE: MANTENIMIENTO O ADMINISTRACIÓN U ORGANIZACIÓN U OPERACIÓN DE MUELLE FLUVIAL EN ESTRUCTURA METALICA O FLOTANTE O UN MUELLE MARITIMO FLOTANTE O EN ESTRUCTURA METALICA.

19.1 RELACIÓN DE LOS CONTRATOS FRENTE AL PRESUPUESTO OFICIAL

La verificación del número de contratos para acreditar la experiencia se realizará de la siguiente manera:

Número de contratos con los cuales el Proponente cumple la experiencia acreditada	Valor mínimo a certificar (como % del Presupuesto Oficial de obra expresado en SMMLV)
De 1 hasta 2	75%
De 3 hasta 4	120%
Hasta 5	150%

Si el número de contratos aportados supera los cinco (5) inicialmente previstos en este numeral, debido a la posibilidad de allegar un contrato adicional por tratarse de una Mipyme, este contrato adicional, es decir los seis (6) contratos, se tendrán en cuenta para demostrar el valor del ciento cincuenta por ciento (150%) del valor del Presupuesto Oficial.

La verificación se hará con base en la sumatoria de los valores totales ejecutados (incluido IVA) en SMMLV de los contratos que cumplan con los requisitos de la invitación.

El Proponente cumple el requisito de experiencia si la sumatoria de los valores totales ejecutados (incluido IVA) de los contratos expresados en SMMLV es mayor o igual al valor mínimo a certificar establecido en la tabla anterior.

En caso de que el número de contratos con los cuales el Proponente acredita la experiencia no satisface el porcentaje mínimo a certificar establecido en la tabla anterior, se calificará la propuesta como no hábil y el Proponente podrá subsanarla en los términos contempladas en la sección 1.6 de la Invitación Pública.

20. AJUSTES DEL CONTRATO.

Al considerar lo estipulado en la Resolución No 2845 del 03 de agosto de 2022 *"Por la cual el Instituto Nacional de Vías adopta el procedimiento para la implementación del índice de costos de la construcción de obras civiles (ICOCIV) aplicable a los contratos de obra con fórmula de ajuste"* y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política *"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas 25deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (…)."*; así como lo establecido en el numeral 8º del artículo 4º de la Ley 80 de 1993, el cual establece que la Entidades Estatales deben adoptar las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer en los casos de licitación o contratación directa, para ello utilizarán los mecanismos de ajuste y reversión de precios; y a su vez, lo establecido en el artículo 3° de la Ley 489 de 1.998 el cual dispone que *"(…) La función administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia (…)"*, el contrato de obra se encuentra sujeto a ajustes tomando como base Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles, calculados mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. El procedimiento para el cálculo de los mismos será el establecido en el Manual de Interventoría vigente y la Resolución Número 2845 de 3 de agosto del 2022 o la resolución vigente o que derogue la actual.

El cálculo de ajuste se hará para el período correspondiente entre la fecha de cierre de la licitación y el mes del Acta correspondiente, y así sucesivamente hasta el vencimiento del Contrato. Las cantidades de obra que no se ejecuten dentro del programa de inversiones propuesto por el Contratista no estarán sujetas a la actualización prevista anteriormente, sino que serán pagadas a los precios del período en el cual debieron haber sido ejecutadas.

Para este efecto el Adjudicatario al presentar los Análisis de Precios Unitarios que respaldan su oferta económica en el término establecido en el numeral del Pliego de Condiciones correspondiente a la entrega de los ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS para revisión y aprobación por parte del Supervisor, deberá desglosar tanto la dosificación de asfalto por m3 de mezcla asfáltica como el valor por kilogramo de asfalto normalizado en los respectivos análisis de precios unitarios de las mezclas asfálticas, sin el transporte del mismo, con el fin de tomar este valor como referencia para la aplicación de la metodología de ajuste expuesta en los literales a) y b). No obstante, el proponente deberá prever en su análisis de precio unitario el costo de transporte del asfalto, el cual ya ha sido considerado por la Entidad en el precio de la mezcla asfáltica fabricada que aparece en los respectivos análisis de precios unitarios del presupuesto oficial, para los ítems que contengan el insumo asfalto.

Así mismo, deberá efectuar la correspondiente discriminación de los demás componentes del Análisis de Precio unitario, de tal manera que se asigne el correspondiente grupo de ajuste según aplique en el listado de insumos relacionados en el anexo 16.13 del ICOCIV correspondientes al Capítulo Constructivo 11603.

Los demás componentes de los Análisis de Precios Unitarios presentados por el Contratista, para mezclas asfálticas que utilicen asfaltos normalizados, que cumpla con lo señalado en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras INVIAS vigentes y/o lo estipulado en las posibles especificaciones particulares correspondientes, como son: Equipos, otros Materiales del

APU, Transportes y Mano de Obra, serán ajustados con los correspondientes Índices de Costos de la Construcción de Obras Civiles relacionados en el Anexo A16.13. ICOCIV - Serie histórica índice por tipología de obra (Vías interurbanas), capítulos constructivos (Pavimentos asfalticos / concreto) y grupos de insumos (según corresponda), calculados mensualmente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE.

En caso de que aplique al presente proceso se resalta que el ajuste aquí referido aplica al componente de obra del contrato, por tanto, para los componentes de Servicios al Usuario, Mantenimiento Rutinario, Operación de Túnel y Pago de servicios de Energía, cuando estas actividades se encuentren dentro del proyecto, el Instituto actualizará en el cambio de la vigencia fiscal, siguiente a la fecha de iniciación del contrato (Anualidad) es decir 12 meses después de contar con la orden de iniciación, o el último ajuste efectuado, los sueldos y tarifas del presente contrato, con base en la variación del IPC (Índice de Precios al Consumidor Total Nacional) publicado por el DANE. Para determinar el factor de ajuste se tomará el IPC vigente del último mes de la vigencia anterior, dividido entre el IPC del mes anterior a la fecha de presentación de la propuesta técnica, redondeando el factor a dos decímales, ya sea por exceso si la fracción es igual o superior a 0.5 y por defecto si la fracción es menor de 0.5. Los valores actualizados de sueldos y tarifas se aproximarán a mil, ya sea por exceso si la fracción es igual o superior a 500 y por defecto si la fracción es menor de 500.

En caso que contratista y supervisor verifiquen y certifiquen al Instituto Nacional de Vías que no es necesario el pago por concepto de ajustes y/o que no es necesario utilizar la totalidad de los recursos contemplados en el presupuesto oficial para el pago de ajustes, los recursos considerados en el presupuesto para dicho pago, deberán ser invertidos en ejecución de obra, dado el caso, contratista y supervisor especificarán el tipo de actividad, cantidad y ubicación de las obras a ejecutar con estos recursos.

21. GARANTÍAS

21.1 GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA

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

Los errores o imprecisiones en el texto de la Garantía presentada son susceptibles de subsanación o aclaración por el proponente hasta el término previsto para subsanar. Sin embargo, la no entrega de la Garantía no es subsanable y se rechazará la oferta.

Las características de las Garantías son las siguientes:

Característica	Condición
Clase	Cualquiera de las clases permitidas por el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, a saber: (i) contrato de seguro contenido en una póliza, (ii) patrimonio autónomo y (iii) Garantía bancaria.
Asegurado/ beneficiario	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS identificada con NIT 800.215.807-2
Amparos	La sanción derivada del incumplimiento del ofrecimiento en los eventos señalados en el artículo 2.2.1.2.3.1.6 del Decreto 1082 de 2015.

Característica	Condición
Vigencia	3 meses contados a partir de la fecha de cierre del Proceso de Contratación.
Valor Asegurado	Diez por ciento (10 %) del valor del Presupuesto Oficial del Proceso de Contratación.
Tomador	• Para las personas jurídicas: la Garantía debe tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad puede denominarse de esa manera. • Para los Proponentes Plurales: la Garantía debe otorgarse por todos los integrantes del Proponente Plural, para lo cual se debe relacionar claramente a los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de esta.

Si en desarrollo del Proceso de Contratación se modifica el Cronograma, el Proponente debe ampliar la vigencia de la Garantía de seriedad de la oferta hasta tanto no se haya perfeccionado y cumplido los requisitos de ejecución del respectivo contrato.

La propuesta tendrá una validez igual al término de vigencia establecido para la Garantía de seriedad de la oferta. Durante este período la propuesta es irrevocable, de tal manera que en los casos en que el Proponente retire, modifique los términos o condiciones de la misma, la Entidad puede hacer efectiva la Garantía de seriedad de la oferta.

21.2 GARANTÍAS DEL CONTRATO

GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista debe presentar la Garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los dos (2) días hábiles siguientes contados a partir de la aceptación de la oferta y esta requerirá la aprobación de la Entidad. Esta Garantía tendrá las siguientes características:

<table>
<tr><th>Característica</th><th>Condición</th></tr>
<tr><td>Clase</td><td>Cualquiera de las clases permitidas por el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, a saber: (i) contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades, (ii) patrimonio autónomo, (iii) Garantía bancaria.</td></tr>
<tr><td>Asegurado/ beneficiario</td><td>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS identificada con NIT 800.215.807-2</td></tr>
<tr><td>Amparos, vigencia y valores asegurados</td><td>
<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 de 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</td><td>Hasta la liquidación del contrato o hasta la amortización del Anticipo</td><td>El valor de esta garantía debe ser el cien por ciento (100 %) de la suma establecida como Anticipo, ya sea</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

Característica	Condición		
			este en dinero o en especie.
	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	Plazo del contrato y tres (3) años más.	Veinte por ciento (20%) del valor total del contrato.
	Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción	Dos (2) años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recibo Definitivo de las obras por parte de la Entidad.	Treinta por ciento (30%) del valor final de las obras.
Tomador	• Para las personas jurídicas: la Garantía debe tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva y no solo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad puede denominarse de esa manera. • No se aceptan Garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del Consorcio ni de la Unión Temporal. Cuando el contratista sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir el NIT y el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. • Para el Contratista conformado por una estructura plural (Unión Temporal o Consorcio): la Garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del Contratista, para lo cual se debe relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de esta.		
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato • Objeto del contrato • Firma del representante legal del contratista • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor. Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421		

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

ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERÍODO 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 consideran vigentes por un período de Garantía de dos (2) años contados a partir de la fecha del acta de recibo definitivo de las obras. El Contratista reparará los

defectos dentro de los términos que la Entidad le señale mediante una comunicación escrita que le enviará al respecto.

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

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

Justificación

Teniendo en cuenta el alcance del futuro contrato y que las diferentes actividades a desarrollar por parte del contratista dentro del proyecto, son actividades que corresponden al mantenimiento de un Muelle, la estabilidad y periodo de garantía de las obras a ejecutarse deberán considerarse por un periodo de tiempo mínimo de dos (2) años, dada la naturaleza de la intervención.

En ese sentido, si bien las actividades de mantenimiento están orientadas a resolver deterioros puntuales de la estructura del Muelle, estas no tienen por objeto corregir patologías profundas o estructurales del mismo. Por tanto, no pueden ser consideradas como medidas de mejora permanente sobre el estado general del Muelle, sino como intervenciones de mantenimiento correctivo.

Dado lo anterior, y considerando que la intervención corresponde a actividades de mantenimiento con un alcance definido y localizado, se considera procedente establecer una garantía de estabilidad de obra con una vigencia de dos (2) años. Este plazo resulta coherente con los términos mínimos establecidos en la tabla de Amparos de la Garantía Única y asegura que los trabajos ejecutados mantendrán su funcionalidad y condiciones adecuadas durante el periodo posterior a su entrega.

GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El Contratista debe 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 VIAS identificado con NIT 800.215.807-2 y el Contratista
Tomador	• Para las personas jurídicas: la Garantía debe tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva y no solo con su sigla, a no ser que en el referido documento exprese que la sociedad puede denominarse de esa manera.

Característica	Condición
	• No se aceptan Garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del Consorcio ni la Unión Temporal. Cuando el contratista sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir el NIT y el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. • Para el Contratista conformado por una estructura plural (Unión Temporal, Consorcio): la Garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes de la estructura plural, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de esta.
Valor	No debe ser inferior a: 1. Doscientos (200) SMMLV para contratos cuyo valor sea inferior o igual a mil quinientos (1.500) SMMLV. 2. Trescientos (300) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a mil quinientos (1.500) SMMLV e inferior o igual a dos mil quinientos (2.500) SMMLV. 3. Cuatrocientos (400) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a dos mil quinientos (2.500) SMMLV e inferior o igual a cinco mil (5.000) SMMLV. 4. Quinientos (500) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a cinco mil (5.000) SMMLV e inferior o igual a diez mil (10.000) SMMLV. 5. El cinco por ciento (5%) del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil (10.000) SMMLV, caso en el cual el valor asegurado debe ser máximo setenta y cinco mil (75.000) SMMLV.
Vigencia	Igual al período de ejecución del contrato.
Beneficiarios	Terceros afectados y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS identificada con NIT 800.215.807-2
Amparos	Responsabilidad civil extracontractual de la Entidad, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del contratista o subcontratistas autorizados, cuando dicha autorización se requiera. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato • Objeto del contrato • Firma del representante legal del Contratista • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor. Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421

En esta póliza solamente se pueden 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) SMMLV.

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

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

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

22. RIESGOS DE LA CONTRATACION.

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, **Riesgo** es un evento que puede generar efectos adversos y de distinta magnitud en el logro de los objetivos del Proceso de Contratación o en la ejecución de un contrato.

EL INVIAS evaluó los eventos que se pueden presentar durante la ejecución del contrato y que puedan afectar el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expidió Colombia Compra Eficiente. El resultado de este ejercicio es la matriz de riesgo, que forma parte integrante de este documento.

23. INDICACIÓN DE QUE LA PRESENTE CONTRATACIÓN SE ENCUENTRA COBIJADA POR UN ACUERDO INTERNACIONAL O UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO VIGENTE, PARA EL ESTADO COLOMBIANO EN LOS TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1.1 DEL DECRETO 1082 DE 2015.

En observancia del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 de 2015, el cual cita que “El presente artículo no es aplicable a la contratación por mínima cuantía.” Las Entidades Estatales no deben hacer el análisis de acuerdos comerciales para los Procesos de Contratación adelantados por las modalidades de selección de contratación directa y de mínima cuantía.

JOSÉ RICARDO ROMERO SILVA

Firmado digitalmente por JOSÉ RICARDO ROMERO SILVA
Fecha: 2025.08.28 16:07:50 -05'00'

JOSÉ RICARDO ROMERO SILVA
SUBDIRECTOR DE ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS

Elaboró	Carlos Alberto Leuro Bernal	Líder Técnico Ingeniero Estructurador - Contratista - SEP	
Revisó	Karen Dayana Caballero Sanabria	Aspectos Jurídicos - Profesional Especializada - SEP	
Revisó	Ximena Vallejo Guzmán	Aspectos de Riesgo - Contratista - SEP	
Revisó	Rubiela Güiza Agudelo	Aspectos Financieros - Contratista - SEP	