ANALISIS DEL SECTOR

PROCESO DE CONTRATACION
FDLSF-LP-001-2025

MODALIDAD DE CONTRATACION
LICITACION PÚBLICA

OBJETO
CONTRATAR LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SANTA FE, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE

AGOSTO DE 2025
BOGOTA D.C.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION **4**

1. ASPECTOS GENERALES **6**

1.1. MODALIDAD DE CONTRATACION **6**

1.2. OBJETO A CONTRATAR **6**

1.3. DENOMINACIÓN TÉCNICA DEL BIEN Y/O SERVICIO **6**

1.4. IDENTIFICACION DEL PROYECTO **7**

1.5. ALCANCE DEL PROYECTO **7**

1.6. PLAZO **7**

1.7. VALOR **7**

1.8. LOCALIDAD **8**

1.9. LOCALIZACION DEL PROYECTO **8**

1.10. POBLACION BENEFICIADA **10**

2. DEFINICION DE LA NECESIDAD **10**

2.1. ESTADO DE LA MALLA VIAL **12**

2.2. ESTADO DE LA CONDICIÓN DE LA MALLA VIAL **14**

2.3. ESTADO DE LA MALLA VIAL LOCALIDAD DE SANTA FE **18**

3. ANÁLISIS ECONÓMICO **20**

3.1. CONTEXTO INTERNACIONAL **20**

3.2. CONTEXTO NACIONAL **24**

3.3. ANALISIS FINANCIERO **47**

3.4. ANALISIS TRIBUTARIO **53**

3.5. ANÁLISIS REGULATORIO **55**

3.6. ANÁLISIS TÉCNICO **58**

3.7. ANALISIS DE BIENES NACIONALES RELEVANTES **65**

3.8. ANALISIS DE RIESGOS 72

3.9. ANÁLISIS AMBIENTAL 72

4. ESTUDIO DE MERCADO 73

4.1. PRECIOS DE REFERENCIA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU 74

5. ESTUDIO DE LA OFERTA 75

5.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES DEL BIEN Y SERVICIO EN EL MERCADO NACIONAL 75

5.2. CONTRATOS DE OBRA 79

6. ESTUDIO DE LA DEMANDA 90

6.1. ADQUISICIONES RELACIONADAS CON EL BIEN O SERVICIO 90

7. NORMATIVIDAD DIFERENCIAL PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN 94

7.1. CRITERIOS DIFERENCIALES PARA MIPYMES, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES. 94

7.2. FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS ESTATALES POR PARTE DE POBLACIÓN SUJETA DE PROTECCIÓN ESPECIAL CONSTITUCIONAL. .. 104

7.3. INCORPORACIÓN DE PUNTAJES ADICIONALES EN FAVOR DE LAS MIPYME Y LOS EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES. 113

8. ANÁLISIS DE CRITERIOS DE EVALUACIÓN PONDERABLES 115

8.1. FACTORES DE CALIDAD. 115

8.2. INCORPORACIÓN DE CRITERIOS AMBIENTALES Y SOCIALES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN. 115

8.3. CONDICIONES PARA EL SEGUIMIENTO DEL CUMPLIMIENTO DE LOS FACTORES DE CALIDAD 117

INTRODUCCION

El presente documento tiene como propósito dar cumplimiento a lo definido en el Decreto Único Reglamentario 1082 del 26 de mayo de 2015, el cual en su artículo 2.2.1.1.1.6.1 establece que las Entidades Estatales deben hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo, respecto de lo cual la Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso

.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se utilizará la metodología establecida en la Guía de Elaboración de Estudios de Sector - GESS Versión 2 del 24 de junio de 2022, de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, la cual nos permitirá plasmar los análisis necesarios que soportan la necesidad de esta contratación, cabe resaltar que dicha guía está soportada en lo establecido en el Modelo de Abastecimiento Estratégico MAE, elaborado por la misma entidad, el cual nos permite analizar la demanda y la oferta de los bienes a contratar. La Administración Distrital de Bogotá se ha planteado el programa de movilidad sostenible, en el marco de su Plan de Desarrollo "Bogotá Camina Segura", este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar e integración social y un lugar de encuentro de toda la ciudadanía. Se pretende garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera fluida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de gases de efecto Invernadero. De este modo la ciudad tendrá una mayor oferta de medios de transporte sostenibles y multimodales, incorporando la bicicleta al Sistema Integrado de Transporte Público.

De otra parte, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución. Así mismo, contener el aumento de siniestros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal. Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo y soluciones que promuevan la transición energética del transporte.

En ese orden de ideas, se procede a realizar el presente Estudio de Sector, para establecer el contexto del proceso de contratación que se pretende celebrar, teniendo en cuenta los lineamientos que para el efecto establece la "Guía para la Elaboración de Estudios de Sector" actualizada por Colombia Compra Eficiente el 22 de junio de 2022, teniendo en cuenta que el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para la localidad de Santa Fe 2025-2028 "Santa Fe Camina Segura" cuenta con los programas "Espacio público seguro e inclusivo" y "Movilidad Sostenible" mediante los cuales se busca la transformación del espacio público de la Localidad de Santa Fe en un entorno que promueva la seguridad, la inclusión y la convivencia ciudadana así como la mejora del bienestar comunitario y la sostenibilidad

ambiental, mediante la modernización de la malla vial local e intermedia en zonas urbanas y rurales.

Los proyectos que se estructuren en la vigencia 2025, estarán soportados por los documentos precontractuales, en los cuales se analizará el contexto general del mercado de la construcción, su comportamiento a nivel nacional y local, su participación en el Producto Interno Bruto y demás aspectos desde el punto de vista económico, técnico, legal e Internacional.

El análisis económico del sector realiza una contextualización del entorno económico nacional, regional y sectorial, identificando el comportamiento general del sector y sus impactos en las estructuraciones de los procesos contractuales para los proyectos de infraestructura vial y de espacio público; también identifica los potenciales oferentes, las dinámicas empresariales con las que los oferentes llevan a cabo su actividad económica, el comportamiento de contrataciones similares históricas en la entidad y en otras entidades del sector público. De esta manera se identifican las modalidades de contratación y las diferentes condiciones que las diferentes entidades públicas establecen para la contratación y ejecución de proyectos similares a los requeridos por la entidad.

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. MODALIDAD DE CONTRATACION

Licitación pública de Obra de Transporte

1.2. OBJETO A CONTRATAR

CONTRATAR LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SANTA FE, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE

1.3. DENOMINACIÓN TÉCNICA DEL BIEN Y/O SERVICIO

De acuerdo con el Decreto 1082 de 2015, se debe señalar la descripción técnica, detallada y completa el bien o servicio objeto del contrato, por lo tanto, en atención a la G-CBS-02 *"Guía para la Codificación de bienes y servicios de acuerdo con el código estándar de productos y servicios de Naciones Unidas – UNSPSC V.14.080"* por Colombia Compra Eficiente, se realiza la siguiente codificación de los servicios a contratar:

GRUPO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	DESCRIPCIÓN
F. Servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	10 Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	15 Servicios de apoyo para la construcción	**72101500**
F. Servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	10 Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	33 Servicios de mantenimiento y reparaciones de infraestructura.	**72103300**
F. Servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	14 Servicios de construcción pesada	10 Servicios de construcción de autopistas y carreteras	**72141000**
F. servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	14 Servicios de construcción pesada	11 Servicios de pavimentación y superficies de edificios de infraestructura	**72141100**

GRUPO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	DESCRIPCIÓN
F. servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	14 Servicios de construcción pesada	15 Servicios de construcción pesada	**72141500**
F. Servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	15 Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado	27 Servicios de instalación y reparación de concreto	**72152700**
F. servicios	72 Servicio de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento.	15 Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado	39 Servicio de preparación de obras de construcción	**72153900**

1.4. IDENTIFICACION DEL PROYECTO

El presente proyecto se desarrolla en el marco de los proyectos de inversión 2899 "Espacio público seguro e inclusivo" y 2904 "Movilidad Sostenible" del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para la localidad de Santa Fe 2025-2028 "Santa Fe Camina Segura"

1.5. ALCANCE DEL PROYECTO

El alcance del proyecto es la construcción y conservación de la malla vial urbana y/o, su espacio público asociado y obras complementarias en la localidad de Santa Fe, Bogotá, D.C.

1.6. PLAZO

El plazo de ejecución del contrato es de once (11) meses, contados a partir de la fecha del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento, ejecución y legalización del respectivo contrato de obra, y previa suscripción de las respectivas Actas de Inicio, plazo dentro del cual se deberán desarrollar las siguientes etapas:

- Dos (2) meses para actividades de diagnóstico y elaboración de los diseños necesarios para la ejecución de conservación y/o construcción de la malla vial urbana y/o rural y su espacio público asociado en cumplimiento de las normas técnicas vigentes.
- Nueve meses (9) meses para las actividades de obra.

1.7. VALOR

El valor del contrato será **OCHO MIL CIENTO CUARENTA MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y TRES MIL SETECIENTOS SESENTA Y DOS PESOS M/CTE ($8.140.833.762)** de la vigencia fiscal 2025:

PROYECTO DE INVERSION	RUBRO	META	VALOR
Santa Fe Espacio público seguro e inclusivo	O230117459920242899	Intervenir 17000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	$ 939.674.440
Movilidad Sostenible para Santa Fe	O230117459920242904	Intervenir 7.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	$ 5.185.934.331
Movilidad Sostenible para Santa Fe	O230117459920242904	Intervenir 1.5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	$ 2.015.224.991

1.8. LOCALIDAD

El proyecto se va a desarrollar en la localidad No. 3 de Bogotá: Santa Fe.

1.9. LOCALIZACION DEL PROYECTO

El presente proyecto se desarrollará a lo largo de la localidad de Santa Fe, debido a que se intervendrán diferentes segmentos viales. A continuación, se relacionan los tramos a intervenir y la información más relevante según lo reportado en la plataforma SIGMA de la Unidad de Mantenimiento Vial:

A partir de lo anterior, el listado de elementos pertenecientes a la infraestructura de transporte de la localidad por intervenir en el presente proceso se presenta a continuación:

SEGMENTOS VIALES A INTERVENIR						
CIV	**Eje Vial**	**Desde**	**Hasta**	**Tipo de superficie**	**Tipo de malla**	**Observación**
3001445	CARRERA 6	CALLE 1	CALLE 1 B	FLEXIBE	Intermedia	Ruta Transformalo Local P.P
3001097	CALLE 3 BIS	CARERRA 4 A	CARRERA 5	RIGIDO	Local	Ruta Transformalo Local P.P
3001062	CARRERA 8	CALLE 2	CALLE 3	FLEXIBLE	Intermedia	Ruta Transformalo Local P.P
3002246	CARRERA 8	CALLE 3	CALLE 3	FLEXIBLE	Intermedia	Ruta Transformalo Local P.P
3002450	CARRERA 8	CALLE 3	CALLE 6	FLEXIBLE	Intermedia	Ruta Transformalo Local P.P

SEGMENTOS VIALES A INTERVENIR						
CIV	**Eje Vial**	**Desde**	**Hasta**	**Tipo de superficie**	**Tipo de malla**	**Observación**
3002488	HOYA TEUSACA	VERJON BAJO		FLEXIBLE	Rural	
3002758	HOYA TEUSACA	VERJON BAJO		FLEXIBLE	Rural	
3000220	CALLE 30A	CARRERA 6	CARRERA 7	FLEXIBLE	Local	
3001875	CL 1ABIS	KR 7 ESTE	KR 7B E	RIGIDO	Intermedia	
3001882	CL 1ABIS	KR 7B E	KR 8B E	RIGIDO	Intermedia	
3002470	CL 1ABIS	KR 8B E	TV 9 ESTE	RIGIDO	Intermedia	
3002896	CL 1ABIS	KR 8B E	KR 9 ESTE	RIGIDO	Intermedia	
3001317	CARRERA 6B BIS ESTE	DIAGONAL 3A	DIAGONAL 4A	RIGIDO	Local	
3002833	CALLE 2A BIS A	SIN ESTABLECER	CARRERA 3	RIGIDO	Local	
3001079	CALLE 3 BIS	CARRERA 5	CARRERA 6	RIGIDO	Local	
3001479	DIAGONAL 4 A	CARRERA 7 BIS ESTE	CARRERA 8 ESTE	RIGIDO	Intermedia	
3001465	KR 8 E	CL 5	DG 5A	RIGIDO	Local	
3000012	CALLE 38	CARRERA 13A	AVENIDA CARRERA 14	FLEXIBLE	Local	
3002256	TV 9 E	CL 1A	KR 11 E	RIGIDO	Intermedia	
3002546	CALLE 30B	AV. CIRCUNVALAR	CARRERA 3A	RIGIDO	Local	

El contratista deberá evaluar el estado de los andenes aledaños a los segmentos viales a intervenir e intervenirlos siempre y cuando se evidencie un deterioro significativo que afecte la circulación peatonal, previa aprobación de la interventoría y la supervisión. Adicionalmente, el contratista deberá ejecutar los siguientes andenes de acuerdo a las propuestas presentadas en el programa Ruta Transforma lo Local de los Presupuestos Participativos 2024:

ANDENES A INTERVENIR				
CIV	**Eje Vial**	**Desde**	**Hasta**	**Tipo de malla**
3001445	CARRERA 6	CALLE 1	CALLE 1 B	Intermedia
3001363	CARRERA 6	CALLE 1B	CALLE 1 C	Intermedia
3001330	CARRERA 6	CALLE 1 C	CALLE 1 C BIS	Intermedia
3001283	CARRERA 6	CALLE 1 D	CALLE 1 D BIS	Intermedia
3001445	CARRERA 6	CALLE 1	CALLE 1 B	Intermedia
3001062	CARRERA 8	CALLE 2	CALLE 3	Intermedia
3002246	CARRERA 8	CALLE 3	CALLE 3	Intermedia
3002450	CARRERA 8	CALLE 3	CALLE 6	Intermedia
3001097	CALLE 3 BIS	CARERRA 4 A	CARRERA 5	Local

La intervención de las propuestas presentadas en el programa Ruta Transforma lo Local de los Presupuestos Participativos 2024 se realizará hasta agotar el monto disponible, respetando el orden de priorización establecido.

1.10. POBLACION BENEFICIADA

La población beneficiada con el desarrollo del proyecto se estima en 91.111 habitantes según el Documento Técnico de Soporte - DTS compuesta por niños, niñas, jóvenes, adultos, adultos mayores de todas las unidades de planeación zonal, de la localidad de Santa Fe

2. DEFINICION DE LA NECESIDAD

El decreto 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., en su artículo 152 indica que la red vial de la ciudad se clasifica en las siguientes categorías:

- Malla vial local
- Malla vial intermedia
- Malla vial arterial
- Enlaces

A su vez, el articulo 156 reparte las funciones de cada una de las entidades públicas relacionadas con el sistema de vial de la ciudad a partir de la cualificación de sus condiciones estructurales, urbanísticas y ambientales, tal como se presenta a continuación:

Entidad	Intervención sobre componente
Instituto de Desarrollo Urbano	- Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y de las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad. - Construcción de las calles de la malla intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.
Fondos de Desarrollo Local	- Elaborar proyectos y construcción de las calles de la malla local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal en articulación con el componente programático del presente Plan.
Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial.	Adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad. -Adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal. Con el fin de mejorar la gestión en las intervenciones, las entidades que por competencia desarrollen las mismas, coordinarán la planeación, programación, seguimiento e información de estas obras con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

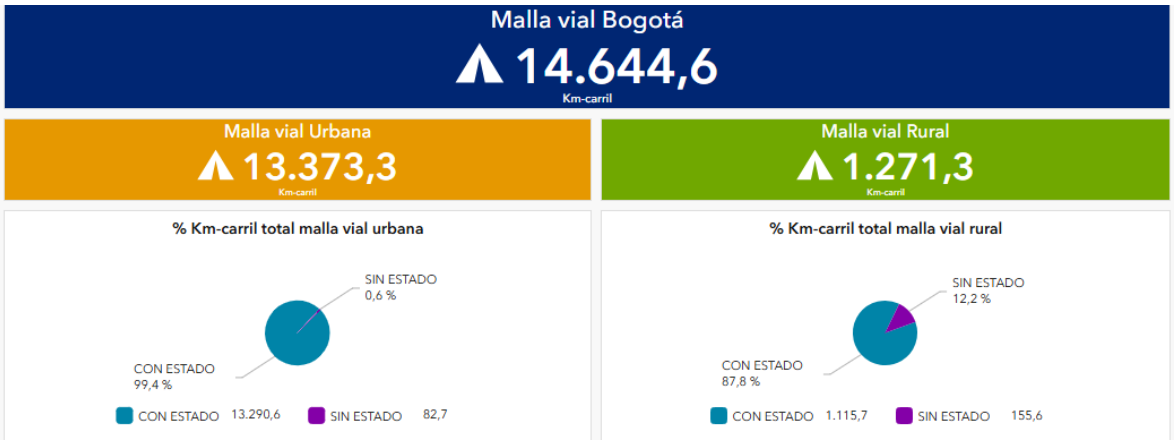
De estas atribuciones hará uso previa aprobación de la entidad a la cual se encuentre asignado la correspondiente función.

El Decreto Distrital 768 de 2019, "Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 740 de 2019 y se dictan otras disposiciones en relación con la organización y funcionamiento de las localidades de Bogotá, D.C.", estableció que los alcaldes y alcaldesas locales tienen la facultad de contratar, ordenar los gastos y realizar pagos con cargo al presupuesto de los Fondos de Desarrollo Local, en concordancia con las inversiones definidas en el Plan de Desarrollo Local y en armonía con el Plan Distrital de Desarrollo; disposiciones que fueron modificadas y complementadas por el Decreto Distrital 168 de 2021, mediante el cual se fortaleció la autonomía administrativa y contractual de las alcaldías locales, precisando que, la viabilización de los proyectos de inversión corresponde a las instancias locales, salvo lo previsto en su artículo décimo tercero, que mantiene vigencia independiente.

2.1. ESTADO DE LA MALLA VIAL

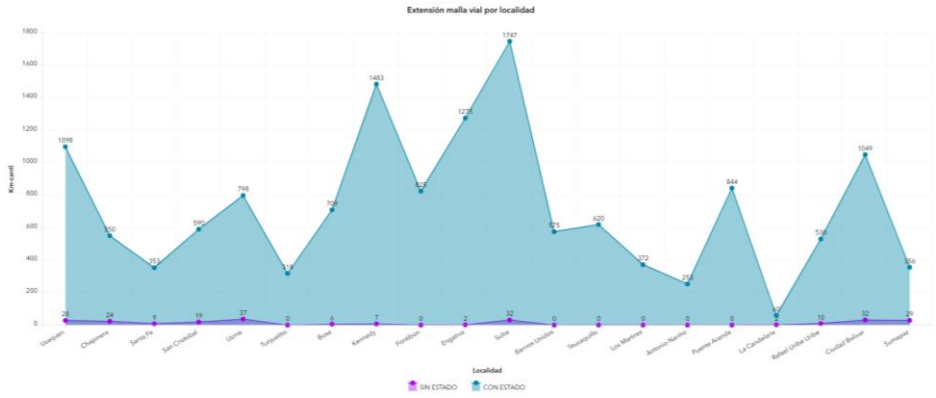
El Instituto de Desarrollo Urbano IDU, de conformidad al acuerdo 02 de 1999 por medio del cual se confiere la responsabilidad de crear el sistema de Información de la Malla Vial, , desarrolló el proyecto "Levantamiento, procesamiento y análisis de la información para el diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá D.C.", mediante los contratos IDU-1784-2015, IDU-1801- 2015 y IDU-1802-2015, para obtener el diagnóstico y la actualización del estado superficial, funcional y estructural de las calzadas que componen la malla vial de Bogotá D.C.

A 31de diciembre de 2024, la Malla Vial de Bogotá D.C., alcanza aproximadamente 14.644,6 km-carril, de los cuales el 91.32% (13.373,3 km-carril) corresponden a malla vial urbana y el 8.68% (1.271,3 km-carril) a malla vial rural.



De los 14.664,6 km-carril que conforman la malla vial de la ciudad, el 92.40% (13.483 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 7.6% (1.105 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

Subsistema de Transporte	Totales (km-carril)	Malla Vial Urbana (km-carril)	Malla Vial Rural (km-carril)
Malla Vial Arterial Troncal (Incluye carriles mixtos)	1.134,60	1.134,60	0,00
Subsistema Vial	**Totales (km-carril)**	**Malla Vial Urbana (km-carril)**	**Malla Vial Rural (km-carril)**
Malla Vial Arterial	2.719,80	2.719,80	0,00
Malla Vial Intermedia	3.218,50	3.218,50	0,00
Malla Vial Local	6.300,40	6.300,40	0,00
Malla Vial Principal Rural	356,90	0,00	356,90
Malla Vial Rural	914,30	0,00	914,30
Total Subsistema Vial	**13.509,90**	**12.238,70**	**1.271,20**
Total General	**14.644,50**	**13.373,30**	**1.271,20**



Para determinar la extensión de la malla vial urbana de la ciudad se tomó la información disponible en el SIGIDU con corte al 31/12/2024. A continuación, se listan algunas precisiones:

a) La cartografía corresponde a la malla vial urbana de Bogotá.

b) Para la malla vial rural, el cálculo de las cifras de extensión se efectuó acorde con la clasificación vial establecida por el POT vigente. En este visor se ha clasificado esta malla en dos tipos: Malla Vial Rural Principal y Malla Vial Rural No Principal.

c) La extensión y estado se presentan en kilómetro-carril. Este término es implementado por el IDU como unidad de superficie para reportar los indicadores sobre la malla vial de la ciudad, así como las metas de ejecución de obras de construcción y conservación.

d) El kilómetro-carril es un patrón de medida representado por un área equivalente a un carril tipo de 3,5 m de ancho en una longitud de 1 kilómetro (3,5 m x 1000 m). Este

patrón es derivado de la unidad de medida m², y busca estandarizar la información del área de superficie de la malla vial y expresarla a través de dicho patrón con el fin de poder tener un indicador en función del área y no de la longitud, ya que la unidad de medición lineal no representa de forma clara la magnitud de la sección transversal de las vías (Arterial, Intermedia y Local). El carril tipo de 3,5 m, corresponde al máximo ancho de carril de acuerdo con las secciones viales definidas en el anexo técnico 3 del Decreto Distrital 619 de 2000 y ratificado en el POT Vigente.

e) Se incluyen las intervenciones de conservación y construcción ejecutadas y reportadas por las Entidades Distritales que cuentan con competencia para la ejecución de obras en la malla vial de la Ciudad, entre las que se encuentran: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), Caja de la Vivienda Popular (CVP) y Alcaldías Locales, entre otras.

f) Para el cálculo de la extensión y estado no se tuvo en cuenta la malla vial clasificada como "Expansión" y "Fuera del Distrito".

g) Las cifras presentadas en cada una de las tablas y graficas pueden diferir de las fuentes originales de los datos por proceso de redondeo.

La extensión de la malla vial es producto de la actualización permanente de los objetos cartográficos de la sección transversal de la malla vial urbana de Bogotá. Esta actualización se realiza a través de un proceso de digitalización de los objetos nuevos y ajuste de los existentes usando un servicio de imágenes satelitales ortorrectificadas suministradas al IDU trimestralmente, así como la información aprobada mediante planos récord.

La extensión con corte al 31 de diciembre de 2024 se calculó a partir la información contenida en el SIGIDU, previa realización de lo siguiente:

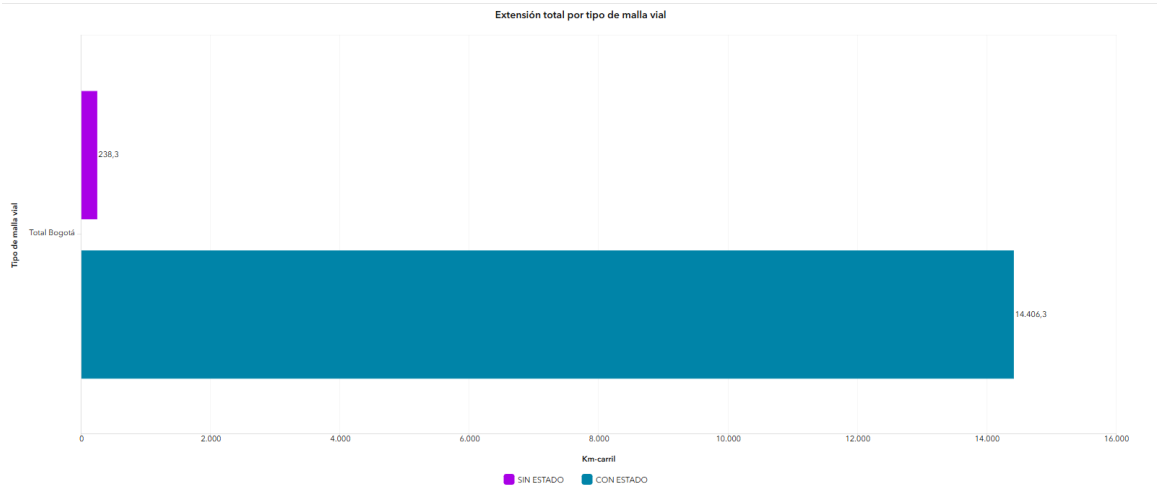
a) Verificación general de la asignación del tipo de malla respecto a información histórica de los segmentos.

b) Actualización de la extensión de la malla vial en función de aquellas intervenciones que generaron modificaciones geométricas a las vías existentes (eliminación e incorporación).

c) Actualización cartográfica de la base de datos a través del mejoramiento de la geometría de los elementos geográficos de la malla vial.

2.2. ESTADO DE LA CONDICIÓN DE LA MALLA VIAL

De los 14.644,50 km-carril de extensión de la Malla Vial de Bogotá D.C., se dispone del estado de condición de 14.406,3 km-carril.



Para determinar el estado de condición de los pavimentos que la conforman, se tomó la información disponible en el SIGIDU con corte al 31/12/2024. A continuación, se listan algunas precisiones:

a) La cartografía corresponde a la malla vial urbana de Bogotá.

b) Para la malla vial rural, el cálculo de las cifras de extensión se efectuó acorde con la clasificación vial establecida por el POT vigente. En este visor se ha clasificado esta malla en dos tipos: Malla Vial Rural Principal y Malla Vial Rural No Principal.

c) La extensión y estado se presentan en kilómetro-carril. Este término es implementado por el IDU como unidad de superficie para reportar los indicadores sobre la malla vial de la ciudad, así como las metas de ejecución de obras de construcción y conservación.

d) El kilómetro-carril es un patrón de medida representado por un área equivalente a un carril tipo de 3,5 m de ancho en una longitud de 1 kilómetro (3,5 m x 1000 m). Este patrón es derivado de la unidad de medida m², y busca estandarizar la información del área de superficie de la malla vial y expresarla a través de dicho patrón con el fin de poder tener un indicador en función del área y no de la longitud, ya que la unidad de medición lineal no representa de forma clara la magnitud de la sección transversal de las vías (Arterial, Intermedia y Local). El carril tipo de 3,5 m, corresponde al máximo ancho de carril de acuerdo con las secciones viales definidas en el anexo técnico 3 del Decreto Distrital 619 de 2000 y ratificado en el POT Vigente.

e) Se incluyen las intervenciones de conservación y construcción ejecutadas y reportadas por las Entidades Distritales que cuentan con competencia para la ejecución de obras en la malla vial de la Ciudad, entre las que se encuentran: Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), Caja de la Vivienda Popular (CVP) y Alcaldías Locales, entre otras.

f) Para el cálculo de la extensión y estado no se tuvo en cuenta la malla vial clasificada como "Expansión" y "Fuera del Distrito".

Las cifras presentadas en cada una de las tablas y graficas pueden diferir de las fuentes originales de los datos por proceso de redondeo.

Estado

a) El estado de la malla vial con corte al 31 de diciembre de 2024 se calculó a partir la información contenida en SIGIDU, así:

- Para los pavimentos con superficie flexible y rígida con el Índice de Condición del Pavimento –PCI- establecido en la norma ASTM 6433-2016, con la siguiente clasificación:

  i. PCI ≤ 55 Vías en mal estado,

  ii. 55 < PCI < 90 Vías en regular estado, y

  iii. PCI ≥ 90 Vías en buen estado

- Para las superficies en afirmado y tierra, el estado se reporta en la clasificación "MALO".

b) Para la actualización del estado de la malla vial urbana 2024-II, se tomó el PCI disponible en el SIGIDU producto de la ejecución del proyecto de "Levantamiento, procesamiento y análisis de la información del diagnóstico de pavimentos de la malla vial de Bogotá", y se incluyeron los siguientes ítems:

- Reportes de intervenciones (Acciones de Movilidad, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción) posteriores a la fecha de cálculo del PCI, asignando una calificación de acuerdo con el tipo de intervención ejecutada.

- Intervenciones reportadas a través del programa de Bogotá con menos huecos por parte del IDU y la UAERMV.

- Aplicación del deterioro a los pavimentos, con el software PAVER 7.1, que no tuvieron reporte de intervención durante el primer semestre del 2024.

c) Se tomó el PCI disponible en el SIGIDU calculado en el segundo semestre de 2024 por parte de cuadrillas en campo de la DTE que se encuentran realizando diagnóstico de pavimentos en calzadas de la malla vial troncal, arterial, intermedia y local que no presentaban información sobre su estado.

Notas:

- El cálculo de las cifras de extensión y estado se efectuó acorde con la clasificación vial establecida en su momento por el Decreto 190 de 2004, así: malla vial troncal, arterial, intermedia y local, rural principal y no principal.

- Las cifras presentadas en cada una de las tablas y gráficas pueden diferir de las fuentes originales de los datos por efecto de redondeo.

- La escala de clasificación de siete (7) rangos de estado se implementa a partir de la fecha de corte 30 de junio de 2021, por lo tanto, no es comparable directamente con información presentada en periodos anteriores a dicha fecha.

- La actualización de la extensión de la malla vial se obtiene como resultado del proceso de digitalización de elementos calzada nuevos, y/o ajustes geométricos de los elementos calzadas existentes.

- La información de extensión y estado de la malla vial no incluye las calzadas que se localizan sobre el límite del Distrito Capital y en suelo de expansión.

- La información de los registros administrativos sobre la extensión y estado de la infraestructura de malla vial es susceptible de variar en el tiempo, toda vez que las condiciones de la infraestructura cambian, entre otras circunstancias por las diferentes intervenciones de conservación o construcción y la actualización del inventario, así como por la revisión, validación y el ajuste de la información atributiva con las diferentes capas geográficas que hacen parte del Sistema de Información Geográfico del IDU – SIGIDU, las cuales son suministradas por otras entidades distritales que están en constante actualización.

- La cifra de los registros administrativos correspondiente a la extensión de la malla vial presentada para este corte no incluye la extensión de los tableros de la infraestructura de puentes vehiculares.

- Para este corte, las localidades de Santa Fe, Usme, Teusaquillo, Los Mártires y la Candelaria no reportaron información sobre sus intervenciones de obra en la malla vial de Bogotá D.C.

- La fecha de corte general de la información es el 31 de diciembre de 2024.

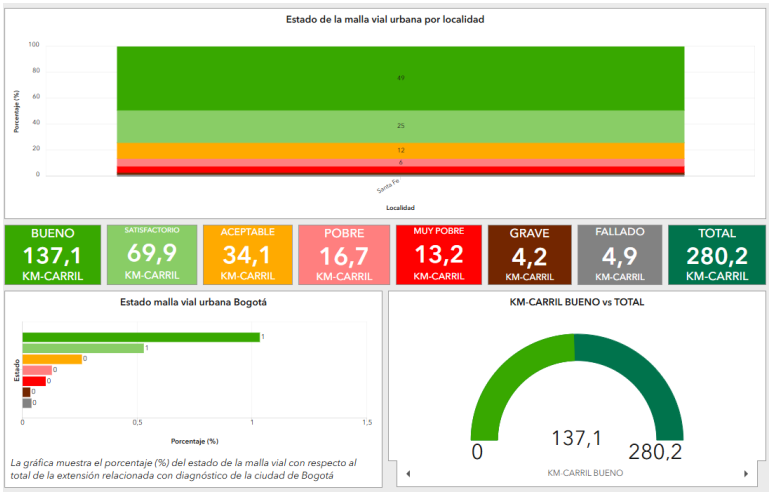
2.3. ESTADO DE LA MALLA VIAL LOCALIDAD DE SANTA FE

La extensión total (construida y por construir) de la malla vial de la localidad que cuenta con diagnóstico es 361,8 km-carril, distribuidos de la siguiente manera:

Estado de la Malla Vial Localidad de Santa Fe									Total (km/carril)
Clasificación	Estado Malla Vial Urbana					Estado Malla Vial Rural			
	Troncal	Arterial	Intermedia	Local	Urbana Consolidada	Rural Principal	Rural No Principal	Rural Consolidada	
Bueno	51,30	21,20	36,00	28,60	137,10	0,40	5,80	6,20	143,30
Satisfactorio	12,20	13,00	19,50	25,20	69,90	17,90	10,20	28,10	98,00
Aceptable	4,20	3,80	11,50	14,60	34,10	8,00	2,30	10,30	44,40
Pobre	0,50	0,40	6,10	9,70	16,70	0,00	4,10	4,10	20,80
Muy Pobre	0,50	1,90	5,10	5,70	13,20	0,00	12,60	12,60	25,80
Grave	0,00	0,50	1,20	2,50	4,20	0,00	8,60	8,60	12,80
Fallado	0,00	0,10	0,70	4,10	4,90	0,00	3,30	3,30	8,20
Total (km/carril)	**68,70**	**40,90**	**80,10**	**90,40**	**280,10**	**26,30**	**46,90**	**73,20**	**353,30**
Total (%)	**19,45**	**11,58**	**22,67**	**25,59**	**79,28**	**7,44**	**13,27**	**20,72**	**100,00**

Malla vial urbana

A continuación, se presenta el estado actual de la malla vial urbana en la localidad de Santa Fe:

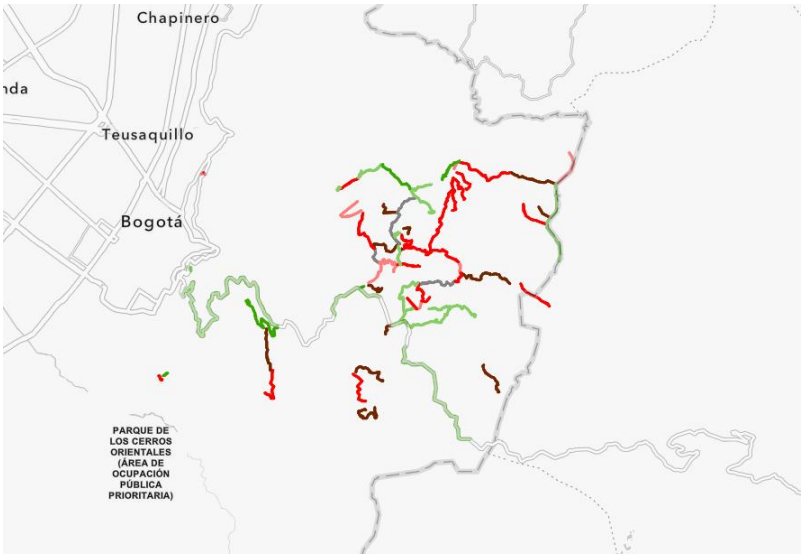




Malla vial rural

A continuación, se presenta el estado actual de la malla vial rural en la localidad de Santa Fe:





A partir del anterior análisis, es necesario realizar intervención a la malla vial y espacio público de la localidad de Santa Fe bien sea a nivel de conservación o construcción para suplir las necesidades de mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas que habitan, laboran o circulan transitoriamente por la localidad.

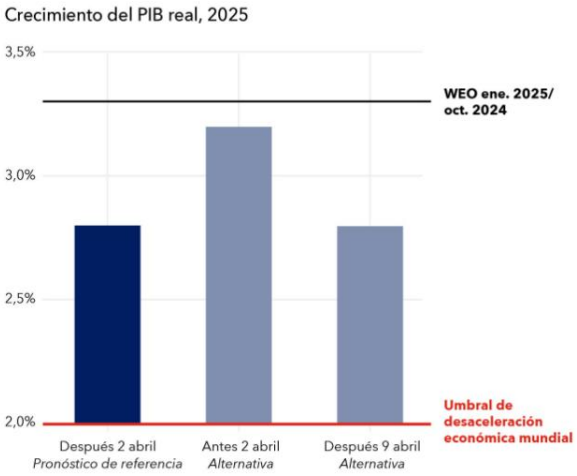
Por lo anterior, el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para la localidad de Santa Fe 2025-2028 "Santa Fe Camina Segura" cuenta las siguientes metas en los programas "Espacio público seguro e inclusivo" y "Movilidad Sostenible":

Cod. Proyecto de Inversión	Nombre Proyecto de Inversión	Meta PDL 2025-2028	Magnitud Cuatrenio	Magnitud 2025	Unidad de Medida
2899	SANTA FE ESPACIO PÚBLICO SEGURO E INCLUSIVO	Intervenir 17000 metros cuadrados de elementos del sistema de espacio público peatonal con acciones de construcción y/o conservación.	17000	4332	M2
2904	MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA SANTA FE	Intervenir 7.5 Kilómetros-carril de malla vial urbana (local y/o intermedia) con acciones de construcción y/o conservación	7,5	1,9	km-carril
2904	MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA SANTA FE	Intervenir 1.5 Kilómetros-carril de malla vial rural con acciones de construcción y/o conservación	1,5	0,4	km-carril

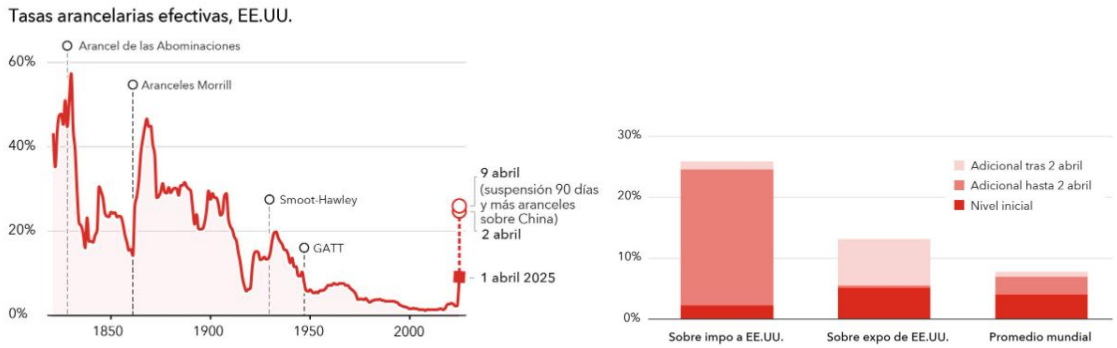
3. ANÁLISIS ECONÓMICO

3.1. CONTEXTO INTERNACIONAL

Según el Fondo Monetario Internacional, el sistema económico internacional en el que han operado la mayoría de los países en los últimos 80 años se está reiniciando, marcando el inicio de una nueva era para el mundo. Las normas existentes se están poniendo en tela de juicio, mientras que todavía no han surgido otras nuevas. La oleada de anuncios de aranceles por parte de Estados Unidos, que comenzó a finales de enero con Canadá, China, México y varios sectores críticos, culminó con la imposición casi generalizada de gravámenes el 2 de abril. La tasa arancelaria efectiva de Estados Unidos ha aumentado por encima de los niveles alcanzados durante la Gran Depresión, mientras que las respuestas de sus principales socios comerciales han elevado de forma importante la tasa mundial.



Como resultado, se ha generado una incertidumbre epistémica y una imprevisibilidad en torno a las políticas que son los principales factores detrás de las perspectivas económicas. Si se mantiene, este brusco aumento de los aranceles y la incertidumbre consiguiente ralentizarán significativamente el crecimiento mundial.

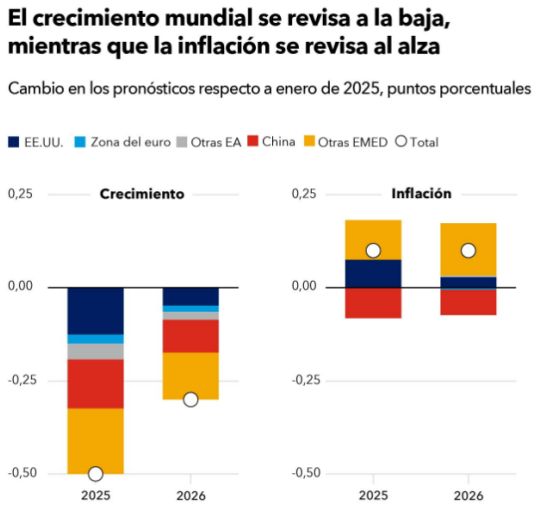


El pronóstico de referencia del IMF incluye los anuncios de aranceles realizados por Estados Unidos entre el 1 de febrero y el 4 de abril, así como las contramedidas de otros países. Esto reduce el crecimiento mundial a 2,8% y 3% este año y el siguiente, una revisión a la baja

acumulada de aproximadamente 0,8 puntos porcentuales respecto a la actualización del informe WEO de enero de 2025. También se presenta un pronóstico mundial que excluye los aranceles de abril (pronóstico previo al 2 de abril). En esta trayectoria alternativa, el crecimiento mundial solo habría experimentado una moderada revisión a la baja acumulada de 0,2 puntos porcentuales, hasta el 3,2% para 2025 y 2026.

Por último, el pronóstico basado en modelos que incorpora los anuncios realizados después del 4 de abril. Durante ese período, Estados Unidos suspendió de forma temporal la mayor parte de los aranceles y aumentó los aplicados a China hasta niveles prohibitivos. Esta pausa, aunque se prolongue indefinidamente, no modifica sustancialmente las perspectivas mundiales en comparación con el pronóstico de referencia. Esto se debe a que, aun cuando esto beneficie ahora a algunos países afectados inicialmente por altos aranceles, la tasa arancelaria efectiva de Estados Unidos y China sigue siendo elevada y la incertidumbre generada por las políticas no ha disminuido.

Pese a la desaceleración, el crecimiento mundial se mantiene muy por encima de los niveles de recesión. Aunque la inflación mundial se revisa al alza en aproximadamente 0,1 puntos porcentuales por año, sigue vigente el impulso de la desinflación. Hasta ahora, el comercio mundial ha mostrado bastante resiliencia, en parte debido a que las empresas han podido redireccionar los flujos comerciales cuando ha sido necesario. En esta ocasión, esto podría ser más difícil. Según nuestras proyecciones, el crecimiento del comercio mundial caerá más que el producto, hasta el 1,7% en 2025, una importante revisión a la baja desde nuestra actualización de informe WEO de enero de 2025.

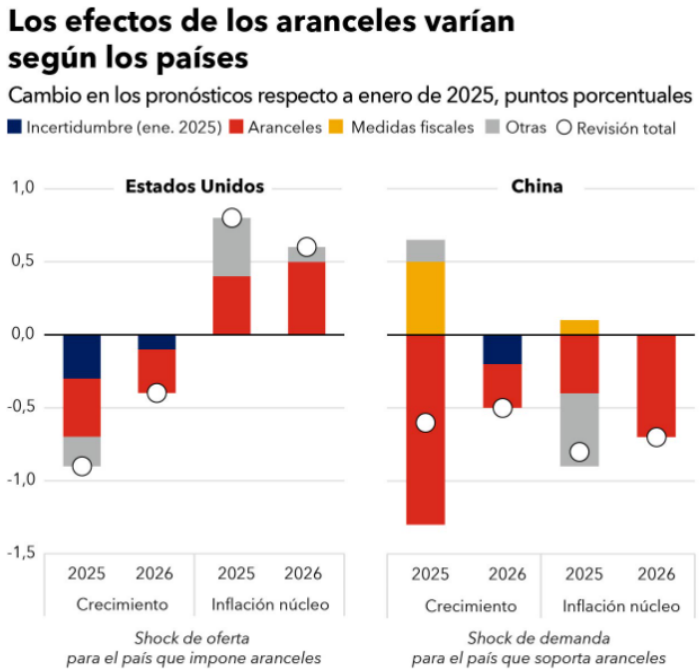


Sin embargo, la estimación general oculta importantes diferencias entre países. Los aranceles constituyen un shock de oferta negativo para la jurisdicción que los impone, ya que los recursos

se resignan a la producción de artículos menos competitivos, lo que resulta en una pérdida de productividad agregada y precios de producción más altos. A mediano plazo, podemos esperar que los aranceles disminuyan la competencia y la innovación y que aumente la búsqueda de rentas, lo que lastrará aún más las perspectivas.

En Estados Unidos, la demanda ya se estaba moderando antes de los recientes anuncios, lo que indica una mayor incertidumbre en torno a las políticas. De acuerdo con nuestro pronóstico de referencia del 2 de abril, hemos disminuido nuestra estimación del crecimiento de Estados Unidos para este año hasta el 1,8%, que es 0,9 puntos porcentuales inferior a la estimación de enero, y los aranceles explican 0,4 puntos porcentuales de esa reducción. También hemos elevado nuestro pronóstico de inflación de Estados Unidos en aproximadamente 1 punto porcentual, desde el 2%.

Para los socios comerciales, los aranceles son en su mayor parte un shock negativo en la demanda, que aleja a los clientes extranjeros de sus productos, aun cuando a algunos países les pueda beneficiar la desviación del comercio. En consonancia con este impulso deflacionista, hemos reducido nuestro pronóstico de crecimiento de China para este año hasta el 4%, una reducción de 0,6 puntos porcentuales, y su inflación se revisa a la baja en aproximadamente 0,8 puntos porcentuales.



El crecimiento en la zona del euro, que está sujeta a aranceles efectivos relativamente más bajos, se revisa a la baja en 0,2 puntos porcentuales, hasta el 0,8%. Tanto en la zona del euro como en

China, el aumento del estímulo fiscal ofrecerá cierto apoyo este año y el próximo. Muchas economías de mercados emergentes podrían enfrentar desaceleraciones importantes, dependiendo del nivel en el que se fijen los aranceles. Hemos disminuido nuestro pronóstico de crecimiento para el grupo en 0,5 puntos porcentuales, hasta el 3,7%.

Las complejas cadenas mundiales de suministro pueden amplificar los efectos de los aranceles y la incertidumbre. La mayoría de los bienes que se comercian son insumos intermedios que cruzan fronteras múltiples veces antes de ser transformados en productos terminados. Las perturbaciones pueden propagarse recorriendo de cabo a cabo la red mundial de insumos y productos, con efectos multiplicadores que podrían ser de gran magnitud, como se constató durante la pandemia. Las empresas con un acceso incierto a los mercados son susceptibles de interrumpir su actividad a corto plazo, reducir su inversión y recortar el gasto. Asimismo, las instituciones financieras reevaluarán la exposición de los prestatarios. El aumento de la incertidumbre y el endurecimiento de las condiciones financieras bien podrían dominar el corto plazo, lastrando la actividad económica, como indica la fuerte caída de los precios del petróleo.

El efecto de los aranceles en los tipos de cambio es complejo. En Estados Unidos, al ser el país que impone los aranceles, podría registrar una apreciación de su moneda, al igual que en episodios anteriores. Sin embargo, la mayor incertidumbre en cuanto a las políticas, las perspectivas más débiles de crecimiento en Estados Unidos y el ajuste de la demanda mundial de activos en dólares —que hasta ahora ha sido ordenado— pueden pesar sobre el dólar, como se ha observado desde el principio de los anuncios de aranceles. A mediano plazo, el dólar puede depreciarse en términos reales si los aranceles se traducen en una menor productividad en el sector de bienes transables de Estados Unidos, con respecto a sus socios comerciales.

Los riesgos para la economía mundial han aumentado, y el empeoramiento de las tensiones comerciales podría deprimir aún más el crecimiento. Las condiciones financieras podrían tornarse más restrictivas a medida que los mercados reaccionan negativamente a la atenuación de las perspectivas de crecimiento y al aumento de la incertidumbre. Aunque los bancos están bien capitalizados en general, los mercados financieros podrían enfrentarse a pruebas más graves.

No obstante, las perspectivas de crecimiento podrían mejorar de forma inmediata si los países moderan la posición actual de su política comercial y forjan nuevos acuerdos comerciales. Corregir los desequilibrios internos puede, con el paso de los años, contrarrestar los riesgos económicos y elevar el producto mundial, además de contribuir significativamente a solventar los desequilibrios externos. Para Europa, esto significa gastar más en infraestructura para acelerar el crecimiento de la productividad. También implica aumentar el apoyo a la demanda interna en China y redoblar la consolidación fiscal en Estados Unidos.

3.2. CONTEXTO NACIONAL

El sector de infraestructura de transporte es transversal a toda la economía y cuenta con amplios encadenamientos con otras actividades productivas y su inversión es determinante para para promover el crecimiento económico, el bienestar y la conectividad de los territorios. Un estudio realizado por Fedesarrollo "Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030" establece que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5 % por año, aportaría al crecimiento del producto interno bruto (PIB) en alrededor de 0,8% anual durante los próximos 10 años y esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,6 puntos porcentuales equivalentes a 59 mil empleos generados y una reducción de la pobreza de 0,5 puntos porcentuales equivalente a que 246 mil personas abandonarían esta condición.

La importancia del sector de la construcción puede ser vista desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. Con relación al desarrollo económico, es el sector con mayor impacto en la actividad económica nacional, tal como se refleja en la medición periódica que hace el DANE de 15 Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción – IEAC, es por eso que el Boletín Técnico del DANE del 6 de junio de 2025, analiza variables como Producto Interno Bruto (PIB) para algunos países de Latinoamérica, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), el Indicador de Producción de Obras Civiles y el Número de empresas por sector construcción:

PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DE INVERSION

De acuerdo con el Banco Mundial, El crecimiento mundial se está desacelerando tras un marcado aumento de las barreras comerciales y una mayor incertidumbre sobre las políticas. Se prevé que el crecimiento se debilitará hasta llegar al 2,3 % en 2025 —una importante rebaja con respecto a pronósticos anteriores—, y solo se espera una leve recuperación en 2026-27. El crecimiento podría ser aún menor si aumentan las restricciones comerciales o si persiste la incertidumbre en materia de políticas. Otros riesgos a la baja son un crecimiento menor al esperado en las principales economías, el empeoramiento de los conflictos y fenómenos meteorológicos extremos. Se necesitan esfuerzos de políticas multilaterales para fomentar un entorno más previsible y transparente para resolver las tensiones comerciales. Los responsables de la formulación de políticas deben seguir manteniendo la inflación estable y fortaleciendo los balances fiscales, al tiempo que emprenden reformas que mejoren la calidad institucional, estimulan la inversión privada y mejoran el capital humano y el funcionamiento del mercado laboral.

En el caso de América Latina y el Caribe, se prevé que el crecimiento de América Latina y el Caribe se mantendrá estable en un 2,3 % en 2025 y un 2,4 % en 2026 a medida que el crecimiento se debilite en la mayoría de las economías, excepto en Argentina, Colombia, Ecuador y el Caribe.

Por su parte, Colombia crecerá un 2,5 % en 2025 y un 2,7 % en 2026, gracias a la recuperación del consumo y la inversión privados a medida que se modere la inflación.

INDICADORES MACROECONÓMICOS

La definición de los supuestos macroeconómicos para el escenario de crecimiento establecido en el Plan de Desarrollo Todos por un nuevo país parte de la coordinación institucional entre el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Banco de la República. prevé que Colombia logre un crecimiento económico positivo de 1,3 % en 2023, una variación favorable teniendo en cuenta que se prevé una recesión en las principales economías del mundo. En 2024, se esperaba un crecimiento de 2,8 % y para las vigencias de 2025 y 2026 se proyecta un crecimiento de la economía colombiana de 3,6% impulsado por los sectores de agricultura, industria y servicios. Estas cifras de crecimiento serían consistentes con un aumento de la productividad entre 0,1 p. p. y 0,6 p. p. en el 2026. A su vez, estas metas son compatibles con una generación total de 1,7 millones de empleos, en su mayoría formales, en el período 2023- 2026, una reducción de la informalidad y de la pobreza en el 2026. Se estima que los incrementos en productividad y empleo conllevarán a una tasa de inversión del 24,6% del PIB en 2026, y a una tasa de desempleo de 8,8%.

Tabla M.1 | Proyecciones macroeconómicas por el lado de la demanda, 2022-2026

Escenario base	Unidades	ESCENARIO CON PND 2022 - 2026					
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Agregados macroeconómicos							
PIB	Crec. %	10,7	8,2	1,3	2,8	3,6	3,6
Consumo	Crec. %	13,9	9,7	1,4	2,4	3,0	3,2
Inversión	Crec. %	12,2	13,5	6,5	6,6	6,8	7,0
Inversión % PIB	% PIB	19,0	21,1	21,1	22,3	23,1	24,6
Exportaciones	Crec. %	14,8	16,5	3,6	4,2	5,0	5,5
Importaciones	Crec. %	28,7	24,3	7,5	5,1	4,8	5,5
Variables fiscales							
Recaudo	% PIB	18,7	19,1	21,9	22,7	22,5	22,1
Mercado laboral							
Tasa de desempleo							
Total	%	13,8	11,0	10,5	9,8	9,4	8,8
Nuevo empleo*							
Total	Miles de personas	1342,0	1620,0	353,7	417,1	440,7	488,7
Formal	Miles de personas	976,0	1293,0	267,2	352,1	381,5	433,4
Informal	Miles de personas	366,0	327,0	86,5	64,9	59,2	55,3
Tasa de informalidad	%	59,1	59,0	58,0	57,3	56,4	55,4
Pobreza y desigualdad							
Cambio en la pobreza moderada	p. p.	-3,2	-2,5	-1,2	-1,7	-1,9	-2,1
Cambio en la pobreza extrema	p. p.	-2,9	-2,7	-1,0	-1,5	-1,7	-1,9
Cambio en el coeficiente de Gini	puntos	-0,01	0,00	-0,03	-0,01	-0,01	0,00

* Los resultados aquí presentados en materia de generación de nuevos empleos y variaciones en la pobreza son anuales.
Nota: La informalidad se mide de acuerdo con la afiliación a la seguridad social en pensiones y salud.
Fuente: DNP-DEE, y Ministerio de Hacienda y Crédito Público-DGPM.

Por el lado de la oferta, las fuentes de la transformación productiva serán el sector agropecuario, la industria manufacturera, los servicios y la construcción de vivienda social y de infraestructura regional y local. Estas inversiones estimulan la producción campesina y la economía popular. En primer lugar, el crecimiento de los sectores de agricultura se elevará desde un 0,4 % en 2023 a 6,0% en 2026. En segunda instancia, el crecimiento de la industria manufacturera aumentará desde el 1,1 % en 2023 a 5,8 % en el año 2026. En tercer lugar, los servicios de turismo y restaurantes crecerán entre 2,7 % y 6,8 % durante el cuatrienio. Finalmente, el sector de la construcción pasaría de crecer 0,6 % en 2023 a 5,6 % en 2026. Esta transformación en las fuentes de crecimiento se apoyará principalmente en los sectores transables de la economía.

El objetivo de una política pública orientada al cambio estructural debe mejorar la dotación de factores, como por ejemplo la distribución de la tierra o las facilidades de crédito con garantía estatal. Las estrategias que se adopten deberán garantizar una correspondencia entre la dotación de factores y las dinámicas productivas.

Tabla M.3 | Proyecciones por el lado de la oferta, 2022-2026

Sector	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Promedio 2023 - 2026
Agropecuario, silvicultura y pesca	3,1	-1,0	0,4	2,0	4,5	6,0	3,2
Explotación de minas y canteras	0,2	1,7	-1,1	-0,8	-1,0	-1,6	-1,1
Industria manufacturera	16,4	10,4	1,1	4,1	5,3	5,8	4,1
Electricidad, gas y agua	5,1	4,6	1,2	3,2	4,2	4,9	3,4
Construcción	5,6	7,4	0,6	4,3	5,5	5,6	4,0
- Vivienda	11,6	10,1	-0,6	3,9	5,3	5,9	3,6
- Obras civiles	-4,6	2,2	3,1	5,5	6,2	6,5	5,3
- Servicios inmobiliarios	6,6	7,3	-0,3	3,3	4,7	4,8	3,1
Comercio, restaurantes, hoteles y transporte	20,6	12,5	1,6	3,1	4,4	4,8	3,5
- Comercio	11,0	8,7	1,0	3,3	4,1	4,2	3,1
- Transporte y almacenamiento	17,4	15,2	2,1	2,8	4,2	4,9	3,5
- Restaurante y hoteles	57,3	16,7	2,7	3,1	5,5	6,8	4,5
Información y comunicaciones	11,4	12,3	2,2	4,0	4,1	4,2	3,6
Actividades financieras y seguros	3,4	5,2	1,8	3,1	3,0	2,8	2,7
Actividades inmobiliarias	2,5	2,0	1,6	2,1	2,2	2,3	2,1
Actividades profesionales	9,8	8,4	1,5	3,2	4,1	4,1	3,2
Administración pública y otros	7,6	6,4	2,4	4,0	4,0	3,8	3,6
Actividades de recreación y otras	33,1	26,1	1,3	3,7	4,1	4,3	3,4
Subtotal valor agregado	**10,4**	**8,1**	**1,3**	**2,7**	**3,5**	**3,5**	**2,8**
Impuestos	13,6	9,8	5,1	4,3	4,4	4,4	4,5
PIB	**10,7**	**8,2**	**1,4**	**2,8**	**3,6**	**3,6**	**2,9**

Fuente: DNP-DEE, y Ministerio de Hacienda y Crédito Público-DGPM.

LA IMPORTANCIA DEL SECTOR EN EL CONTEXTO NACIONAL

De acuerdo con la Asociación Nacional de Industriales ANDI, reporta el Balance 2024 y la Perspectiva 2025 en el campo de la Infraestructura, el sector de la construcción es una actividad que empieza a mostrar tasas positivas con un crecimiento anual del 4,1%, gracias al desarrollo de proyectos de infraestructura lo cual ha generado un incremento de 16,5% durante el año 2024.

Colombia: crecimiento económico

Sectores	Part. % 2024	2023		2024	
		Trim III	Enero-Septiembre	Trim III	Enero-Septiembre
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	6,4	1,1	-0,2	10,7	8,9
Explotación de minas y canteras	3,8	4,2	3,4	-7,1	-4,1
Industrias manufactureras	11,2	-6,5	-3,0	-1,3	-2,8
Electricidad, gas, agua, saneamiento ambiental	3,0	2,6	1,9	1,0	2,7
Construcción	4,4	-8,5	-4,8	4,1	2,4
Edificaciones	2,2	-5,3	0,5	-1,7	-2,4
Obras civiles	1,2	-15,0	-15,4	16,5	12,9
Actividades especializadas construcción	1,0	-8,1	-3,8	3,8	2,1
Comercio, reparaciones, transporte, almacenamiento, alojamiento, servicios de comida	16,8	-4,9	-3,1	1,0	0,2
Información y comunicaciones	3,1	-1,2	0,7	0,8	-0,9
Actividades financieras y de seguros	5,2	1,4	8,8	4,4	0,9
Actividades inmobiliarias	9,0	1,8	1,8	2,0	1,9
Actividades prof., científicas y técnicas, servicios administrativos y de apoyo	6,8	-1,2	0,7	0,5	0,2
Administración pública y defensa; seguridad social, educación, salud humana y de servicios sociales	15,8	5,9	3,6	2,1	4,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación , hogares	4,3	6,0	9,7	14,1	9,8
Valor agregado bruto	**89,7**	**-0,3**	**0,6**	**2,1**	**1,7**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	10,3	-3,3	1,3	1,3	0,7
Producto interno bruto	**100,0**	**-0,6**	**0,7**	**2,0**	**1,6**

En la cifra anterior toma un papel preponderante la infraestructura vial debido a los proyectos contratados bajo la modalidad de concesión que vienen de años anteriores (17 en la ANI y 9 en el INVIAS), en las obras de primera, segunda y tercera generación, y a las expectativas en el paquete de 30 carreteras, de proyectos de APP de cuarta generación de dimensiones nunca vistas en el país. Estos proyectos tienen un efecto importante en la economía, acelerando el gasto económico en obras civiles y los sectores que encadena, así como en la competitividad logística, tiempos y costos del transporte:

- Balance de Proyectos de 4G: estable en el avance de las carreteras más consolidadas 41 (Primera Ola) pero letargo en la construcción y en la licitación de los proyectos más

recientes. En suma, la pausa de estos proyectos de infraestructura ha resultado en un desempeño del PIB de obras civiles que decrece frente a la actividad de construcción del año anterior. (los 3 trimestres disponibles tienen variaciones anuales negativas en su crecimiento real).

- Primera Ola: Las 9 obras de infraestructura de la primera Ola fueron adjudicadas durante el 2014 con proyectos que suman más de 1.000 kilómetros de vías a intervenir, y valores de obra que superan los 14 billones de pesos. Todas se encuentran en construcción excepto el proyecto Loboguerrero-Mulaló. Las 8 carreteras en marcha tienen un promedio de avance de obra de casi del 40% (a corte del último reporte). Estas carreteras han progresado en el 2018 al menos en 10 puntos porcentuales en el indicador de avance, y se espera que para el cierre del año se reporte un porcentaje mucho mayor.

- Segunda Ola: De la segunda ola de carreteras, 7 de las 9 obras adjudicadas han arrancado, pero ninguna completaba más de dos dígitos de porcentaje de avance, y se estima que en el año ha progresado al menos en 3 puntos porcentuales en promedio desde el inicio del 2018. En total, este grupo de obras comprende 1800 kilómetros concesionados por valor de 19,6 billones de pesos.

- Obras de Iniciativa Privada (IP): Por su parte, las obras de iniciativa privada son otro grupo de 10 proyectos de concesión que implican 2255 kilómetros a intervenir y se vienen contratando desde el 2015. Este grupo de obras avanzó en 2018 en su construcción más que los proyectos de la segunda Ola, pues frente al arranque del año se progresó en al menos 7 puntos porcentuales de avance en promedio en 7 de las obras del grupo.

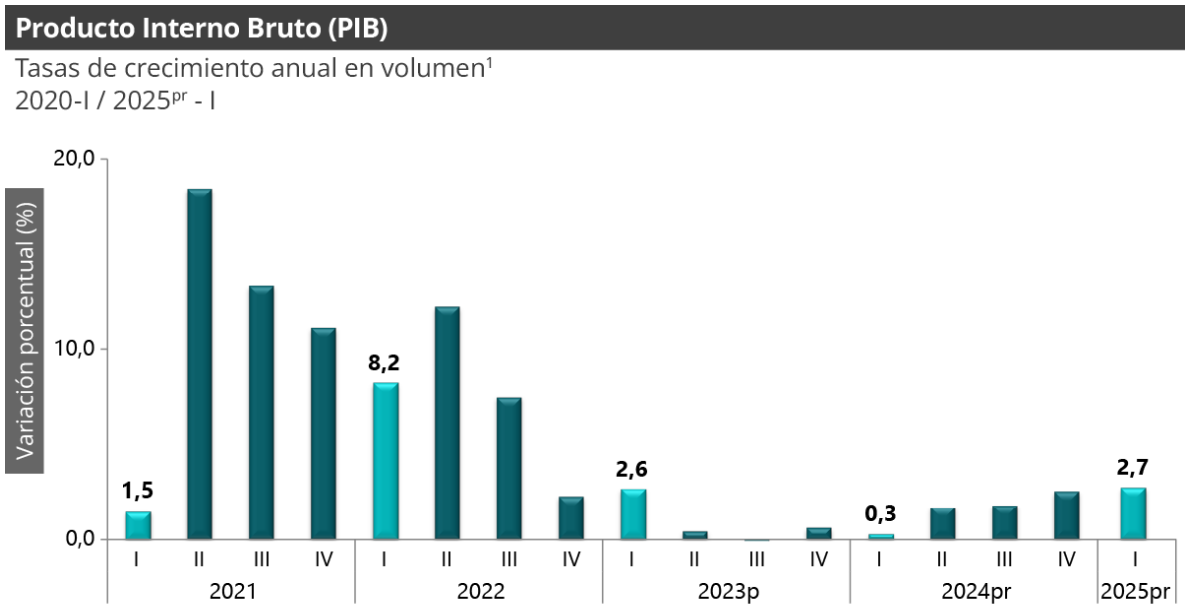
- Tercera Ola: Si bien en la tercera ola hay otras 11 obras en el pipeline de proyectos de gran envergadura, con 1,900 kilómetros, hasta ahora solo se han madurado dos de ellos bajo la gestión de la ANI. Uno en licitación y otro en reconstrucción. Está por resolverse la adjudicación del restante de obras de la "ola actual".

Los limitantes más importantes se podrían clasificar en dos grupos: los iniciales que comprenden temas de formulación, contratación, y financiación, que por supuesto han impactado las APPs de infraestructura vial. Por fortuna, ha habido mejoras regulatorias, que protegen al inversionista, y dejan en claro los procedimientos de vinculación y desvinculación en los contratos. De esta forma se va despejando el panorama para atraer los capitales que requieren las obras por concesionar.

Por otro lado, están los impedimentos de índole operativa que han pausado algunos proyectos de 4G. Estos limitantes han impactado tanto a aquellas obras que recién tuvieron sus primeros avances de obra, como aquellas que llevan una construcción más avanzada.

A si como, El bajo desempeño se vio reflejado en caídas en la demanda agregada, una industria que registra contracciones durante 8 meses consecutivos, un comercio que no logra reanimarse y una cadena de la construcción con contracciones de dos dígitos en prácticamente todos sus eslabones. La infraestructura registra caídas superiores al 15%.

PRODUCTO INTERNO BRUTO – PIB



De acuerdo con las estadísticas del DANE, en el primer trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,7% respecto al mismo periodo de 2024. 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 3,9% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 7,1% (contribuye 0,7 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 15,5% (contribuye 0,6 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 0,8%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 4,1%.

- Actividades financieras y de seguros crece 1,0%.

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 0,6%.

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2025[pr]-I / 2024[pr]-I	2025[pr]-I / 2024[pr]-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	7,1	-0,2
Explotación de minas y canteras	-5,0	0,2
Industrias manufactureras	1,4	0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	-1,2	0,3
Construcción	-3,5	-1,8
Comercio al por mayor y al por menor[3]	3,9	0,4
Información y comunicaciones	0,7	-1,0
Actividades financieras y de seguros	3,3	1,0
Actividades inmobiliarias	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,0	0,6
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	3,5	0,6
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	15,5	4,1
Valor agregado bruto	**2,7**	**0,6**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,2	-0,3
Producto Interno Bruto	**2,7**	**0,8**

VALOR AGREGADO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca

En el primer trimestre de 2025, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 7,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca decrece en 0,2%,

Explotación de minas y canteras

En el primer trimestre de 2025, el valor agregado de explotación de minas y canteras decrece 5,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de explotación de minas y canteras crece en 0,2%

Industrias manufactureras

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las industrias manufactureras crece 1,4% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las industrias manufactureras crece en 0,2%

Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la actividad suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental decrece 1,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la actividad suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece en 0,3%

Construcción

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la construcción decrece 3,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 7,0%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 3,8%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 3,7%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción decrece en 1,8%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 3,4%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 0,2%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 0,7%.

Comercio al por mayor y al por menor

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 3,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,4%

Información y comunicaciones

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de información y comunicaciones crece 0,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado decrece en 1,0%

Actividades financieras y de seguros

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades financieras y de seguros crece 3,3% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr . Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado crece en 1,0%

Actividades inmobiliarias

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades inmobiliarias crece 2,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado crece en 0,5%

Actividades profesionales, científicas y técnicas

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece en 0,6%

Administración pública y defensa

En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece en 0,6%

Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios

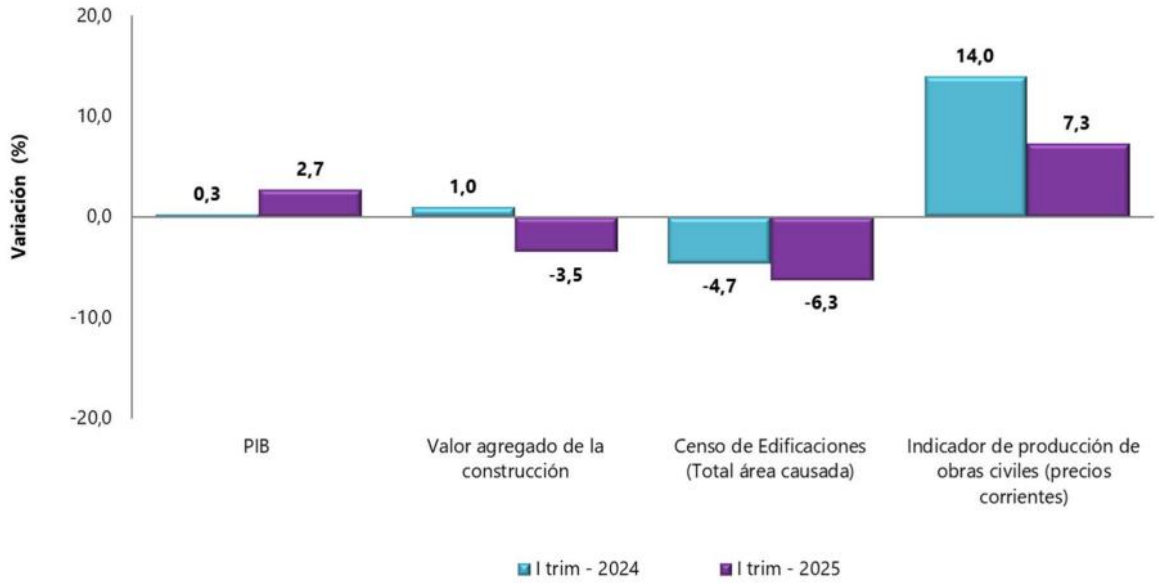
En el primer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 15,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las 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 en 4,1%

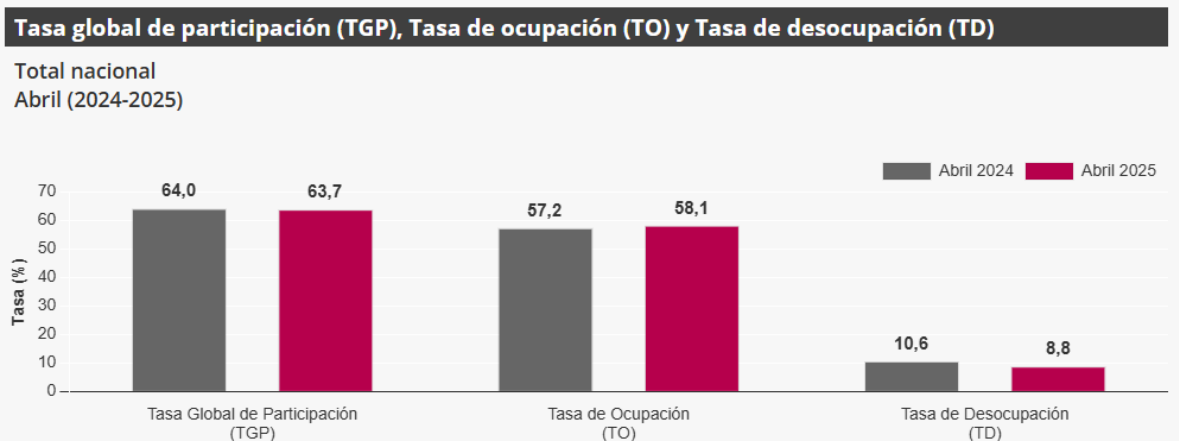
Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)

En el primer trimestre de 2025 (enero – marzo), el PIB a precios constantes aumentó en 2,7% con relación al mismo trimestre de 2024. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un decrecimiento en el valor agregado de la construcción de 3,5% en su variación anual, que se explica principalmente por la disminución del valor agregado de las edificaciones (-7,0%). Por otro lado, el valor agregado de las obras civiles se incrementó en 3,8% y el de las actividades especializadas decreció en 3,7%.



EMPLEO

Para el mes de abril de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (10,6%). La tasa global de participación se ubicó en 63,7%, mientras que en abril de 2024 fue 64,0%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,1%, lo que representó un aumento de 1,0 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (57,2%).



En abril de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,7%, lo que representó una disminución de 1,6 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 65,9% y la tasa de ocupación en 60,1%, estas tasas en el mismo mes del año anterior fueron 66,6% y 59,7%, respectivamente.

A su vez, En el mes de abril de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.576 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana (1,0 puntos porcentuales); Comercio y reparación de vehículos (0,6 puntos porcentuales) e Industrias manufactureras (0,5 puntos porcentuales).

Rama de actividad	Total nacional				
	Abril 2024	Abril 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**22.865**	**23.576**	**100**	**711**	
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.849	3.084	13,1	235	1,0
Comercio y reparación de vehículos	3.992	4.124	17,5	132	0,6
Industrias manufactureras	2.452	2.564	10,9	112	0,5
Transporte y almacenamiento	1.660	1.766	7,5	106	0,5
Alojamiento y servicios de comida	1.784	1.865	7,9	81	0,4
Información y comunicaciones	412	475	2,0	62	0,3
Actividades inmobiliarias	235	290	1,2	55	0,2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.855	1.891	8,0	36	0,2
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.156	3.180	13,5	24	0,1
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.809	1.788	7,6	-21	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	608	585	2,5	-23	-0,1
Construcción	1.581	1.547	6,6	-34	-0,2
Actividades financieras y de seguros	471	417	1,8	-54	-0,2

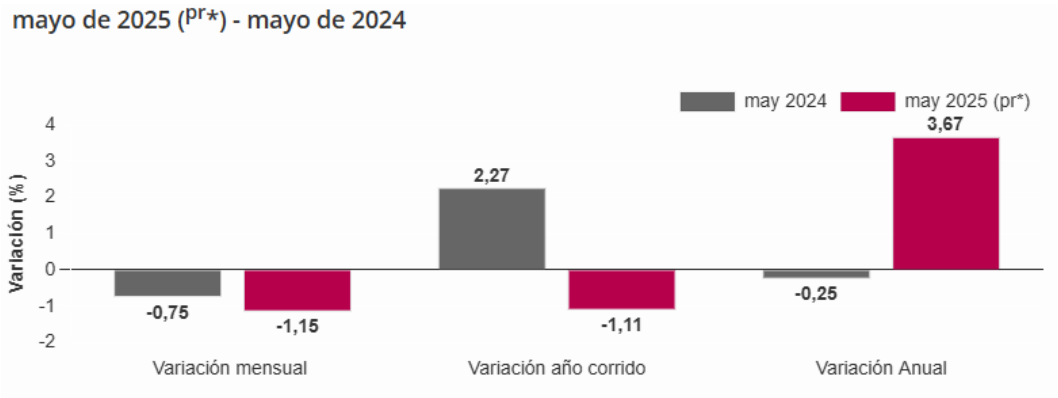
Específicamente en el área de la construcción, en abril de 2025, el número de ocupados en el total nacional fue 23.576 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica

participó con el 6,6% de los ocupados. En abril de 2025, la población ocupada en el total nacional aumentó 3,1%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción disminuyeron 2,2% con respecto al mismo periodo del año anterior.

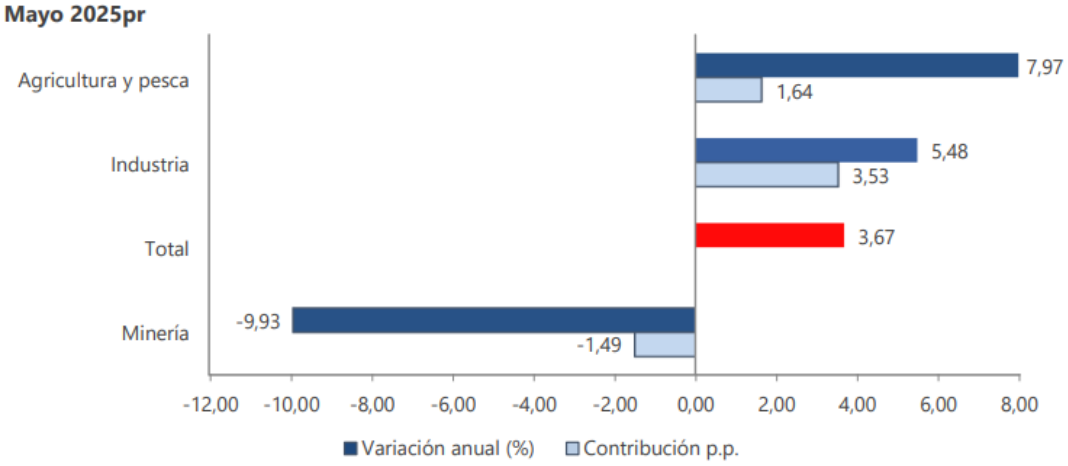
Para abril de 2025, 1.547 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 47,0% estaban ubicados en 13 ciudades y áreas metropolitanas (728 miles de personas), que además presentaron una disminución del 8,4%, es decir, 67 mil personas menos con respecto a abril de 2024.

INDICE DE PRECIOS DEL PRODUCTO – (IPP)

El IPP de la producción nacional, en mayo de 2025 presentó una variación de -1,15% respecto a abril de 2025.



En mayo de 2025, los sectores de Explotación de minas y canteras (-3,69%) y Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (-3,00%) presentaron variaciones inferiores a la media (-1,15%), mientras que el sector de Industrias manufactureras (-0,01%) registró una variación superior a la media.



Las subclases CPC que se destacaron por su contribución positiva en los últimos doce meses fueron: oro (incluso oro platinado) en bruto, semilabrado o en polvo (44,80%), café (72,49%) y café trillado o verde (54,46%), que en conjunto aportaron 2,75 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional. En contraste, las principales contribuciones negativas a la variación correspondieron a las siguientes subclases CPC: aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos (-13,26%), papas (-43,67%) y plátanos (-15,11%), que en conjunto restaron 2,19 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

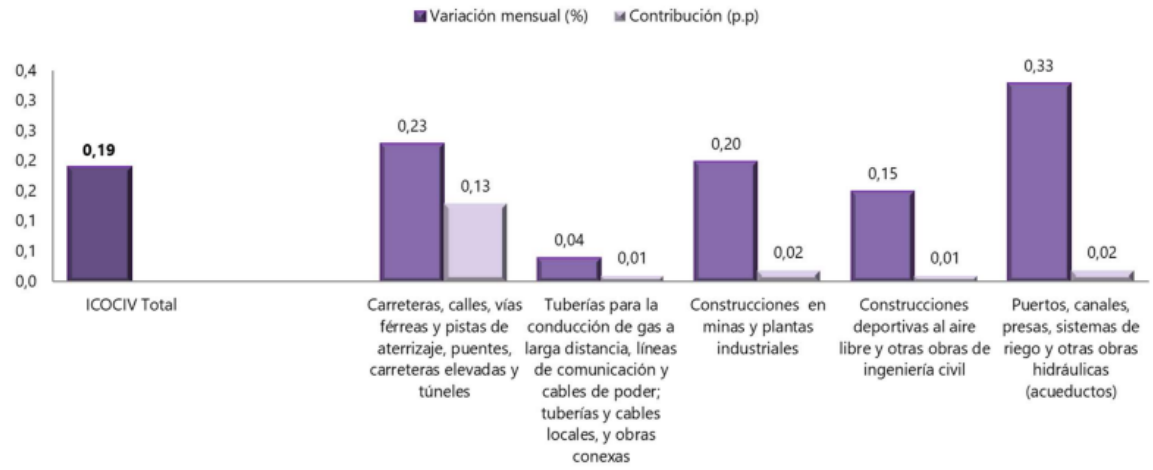
ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES – (ICOCIV)

En abril de 2025, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 0,19%, con respecto a marzo de 2025. Según tipos de construcción, los grupos Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,23%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (0,33%) y Construcciones en minas y plantas industriales (0,20%), se ubicaron por encima del promedio nacional, el resto de los grupos se ubicaron por debajo del promedio nacional.

En contraste, las principales contribuciones negativas a la variación correspondieron a las siguientes subclases CPC: aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos (-13,26%), papas (-43,67%) y plátanos (-15,11%), que en conjunto restaron 2,19 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

Mayo 2025pr

Agricultura, ganadería y pesca Variación 7,97% Contribución 1,64			
SUBCLASE CPC	**DESCRIPCIÓN**	**Variación (%)**	**Contribución (p.p.)**
01610	Café	72,49	0,78
01350	Frutas de pepita y frutas de hueso	16,01	0,54
01250	Hortalizas de raíz, bulbosas y tuberosas	45,49	0,29
01130	Arroz	-20,31	-0,13
01313	Plátanos	-15,11	-0,15
01510	Papas	-43,67	-0,57
Industria Variación 5,48% Contribución 3,53			
SUBCLASE CPC	**DESCRIPCIÓN**	**Variación (%)**	**Contribución (p.p.)**
41320	Oro (incluso oro platinado) en bruto, semilabrado o en polvo	44,80	1,26
23811	Café trillado o verde	54,46	0,70
21535	Aceite de palma, crudo	22,92	0,10
33101	Coque y semicoque de hulla, de lignito o de turba; carbón de retorta	-18,33	-0,07
23161	Arroz, semiblanqueado, blanqueado o molido	-5,41	-0,08
33370	Otros Combustibles	-10,40	-0,13
Minería Variación -9,93% Contribución -1,49			
SUBCLASE CPC	**DESCRIPCIÓN**	**Variación (%)**	**Contribución (p.p.)**
12010	Aceites de petróleo y aceites obtenidos de minerales bituminosos, crudos	-13,26	-1,47
11010	Hulla, sin aglomerar	-4,55	-0,12
14242	Minerales de oro y platino y sus concentrados	0,00	0,00
14290	Otros minerales de metales no ferrosos y sus concentrados (excepto minerales de uranio o torio y sus concentrados)	8,86	0,00
14210	Minerales de cobre y sus concentrados	6,80	0,00
12020	Gas natural licuado o en estado gaseoso	18,35	0,10



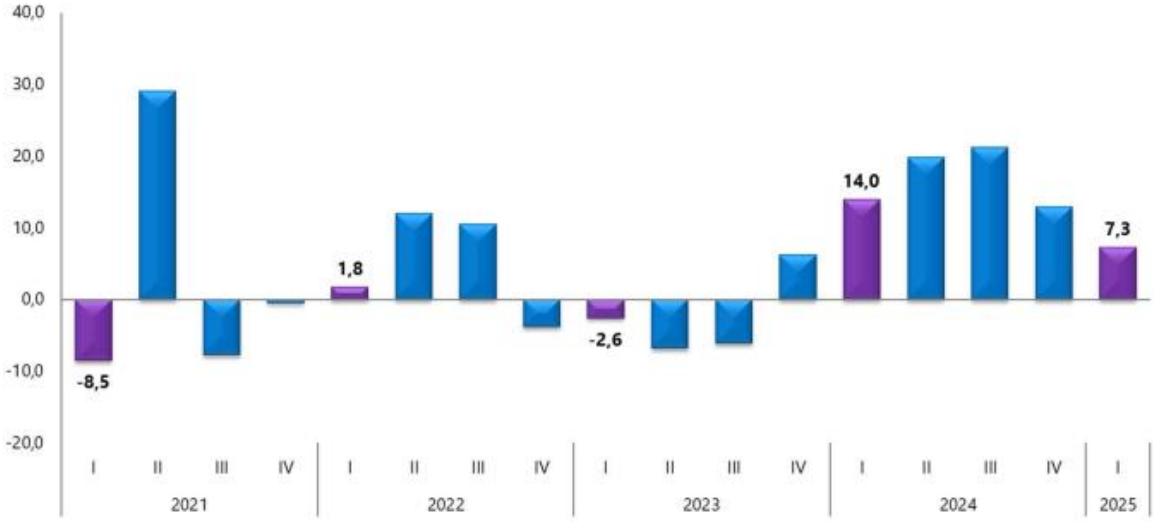
Por grupos de costos, en abril de 2025, las mayores variaciones positivas de precios con respecto a marzo de 2025 se presentaron en: mano de obra (0,41%), maquinaria (0,21%), herramienta menor (0,21%) y materiales (0,17%)

	Variación Mensual (%)	Contribución (%)	Variación mensual (%) 2023 (Abr)		2025 (Abr)	mín.	máx.
ICOCIV Total	**0,19** **0,24**		**0,48**		**0,19**	**-0,35**	**2,46**
Materiales	0,17 0,13	0,09 0,07	0,39		0,17	0,00	4,81
Mano de obra	0,41 0,78	0,07 0,13	0,42		0,41	-0,77	2,40
Maquinaria	0,21 0,06	0,03 0,01	0,58		0,21	-0,12	1,92
Equipos	0,14 0,24	0,01 0,01	0,37		0,14	-0,15	2,38
Transporte	0,04 0,36	0,00 0,03	1,08		0,04	-0,08	2,19
Herramienta menor	0,21 -0,06	0,00 0,00	0,60		0,21	-0,32	0,84
Equipos especiales para obra	-0,46 -0,47	-0,01 -0,01	0,52		-0,46	-1,06	1,00

abr-25
abr-24

INDICADOR DE PRODUCCIÓN DE OBRAS CIVILES - IPOC

En el primer trimestre de 2025, el indicador de producción de obras civiles (IPOC) registró un crecimiento de 7,3%, con relación al primer trimestre de 2024 y está explicado principalmente por el comportamiento positivo en tres de los cinco grupos de obra; el grupo de Construcción en minas y plantas industriales (64,8%), Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (1,0%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (13,4%), los cuales sumaron en conjunto 10,8 puntos porcentuales a la variación anual (7,3%).



	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	7,3 14,0	
Construcciones en minas y plantas industriales	64,8 16,0	8,9 2,1
Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	1,0 13,9	0,6 7,6
Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	13,4 87,4	1,4 5,6
Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-21,7 -15,4	-2,9 -2,8
Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	-7,3 18,3	-0,6 4,6

I-2025
I-2024

Al desagregar por las 15 subclases de obras civiles, las subclases, Centrales eléctricas (76,3%), Construcción en minas (54,1%), Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles (6,1%), Puertos, vías navegables e instalaciones conexas (93,0%), Tuberías de larga distancia (54,2%), Túneles (176,6%), Otras obras de ingeniería civil (8,5%), Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos (5,6%), Puentes y carreteras elevadas (7,8%) y Pistas de aterrizaje (218,0%) y Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales sumaron 13,0 puntos porcentuales a la variación anual del indicador (7,3%). Por su parte, las subclases Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) (-45,2%), Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento (-47,8) y Cables locales y obras conexas (-34,8%) restaron en conjunto 4,9 puntos porcentuales a la variación anual del IPOC (7,3%).

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	7,3 14,0	
Centrales eléctricas	76,3 51,6	5,0 2,5
Construcciones en minas	54,1 -4,8	3,8 -0,4
Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	93,0 13,3	1,3 0,2
Tuberías de larga distancia	54,2 -75,2	0,7 -4,5
Túneles	176,6 -48,5	0,5 -0,3
Otras obras de ingeniería civil	8,5 20,0	0,5 1,1
Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	5,6 157,5	0,5 5,9
Puentes y carreteras elevadas	7,8 223,6	0,3 3,2
Pistas de aterrizaje	218,0 -61,4	0,3 -0,2
Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	5,8 10,3	0,2 0,3
Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-39,4 -33,5	-0,3 -0,4
Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	-1,0 9,5	-0,5 4,9
Cables locales y obras conexas	-34,8 -31,7	-1,0 -1,5
Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	-47,8 14,1	-1,1 0,3
Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	-45,2 71,0	-2,8 2,9

I-2025
I-2024

NÚMERO DE EMPRESAS POR SECTOR ECONÓMICO (CONSTRUCCIÓN)

En el año 2019 de las 5.001.955 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 123.147 organizaciones y tipo de organización jurídica con 89.205 con una participación de 4.2% del total.

En el año 2020 de las 5.004.633 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 112.863 y tipo de organización jurídica con 86.969 con una participación de 4.0% del total.

Para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0% del total.

Gráfico 31. Número de empresas por sector construcción 2019- 2021

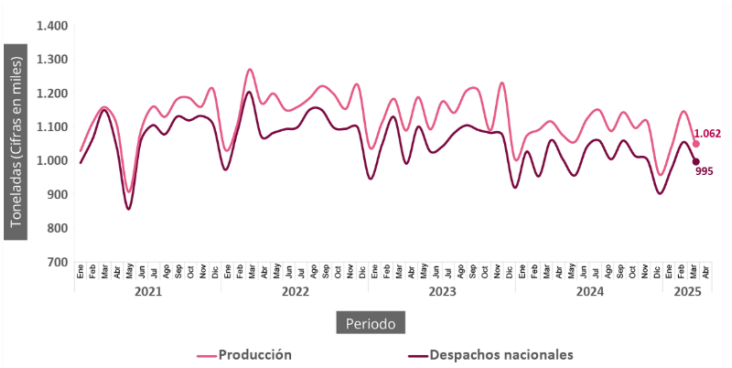
Fuente: DANE, Directorio Estadístico de Empresas (DEE) 2019-2021.

Sector Económico		Número de empresas por sector								
		2019			2020			2021		
		Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total
F01	Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	31.498	23.664	55.162	27.946	23.159	51.105	33.154	25.957	59.111
F02	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil	27.366	39.259	66.625	25.725	37.357	63.082	29.060	40.853	69.913
F03	Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)	64.283	26.282	90.565	59.192	26.453	85.645	66.479	30.094	96.573
	Total	123.147	89.205	212.352	112.863	86.969	199.832	128.693	96.904	225.597

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN

Cemento gris

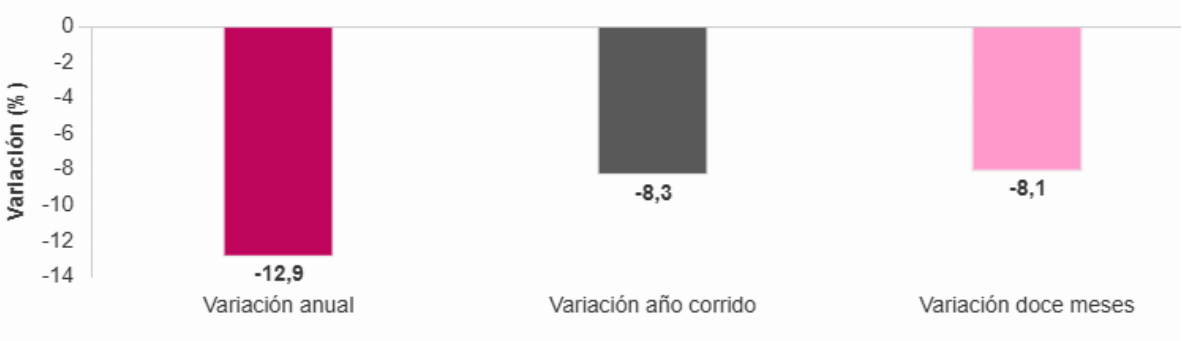
En abril de 2025, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.061,9 miles de toneladas, lo que representó una variación de -7,4% con relación al mismo mes de 2024. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 995,5 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un decrecimiento del 7,4% frente a abril de 2024.



En el período enero – abril 2025 la producción de cemento gris alcanzó los 4.241,9 miles de toneladas, presentando una disminución de 2,7% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 3.906,1 miles de toneladas dando como resultado una variación negativa de 0,9% con respecto al periodo enero - abril 2024.

Concreto premezclado

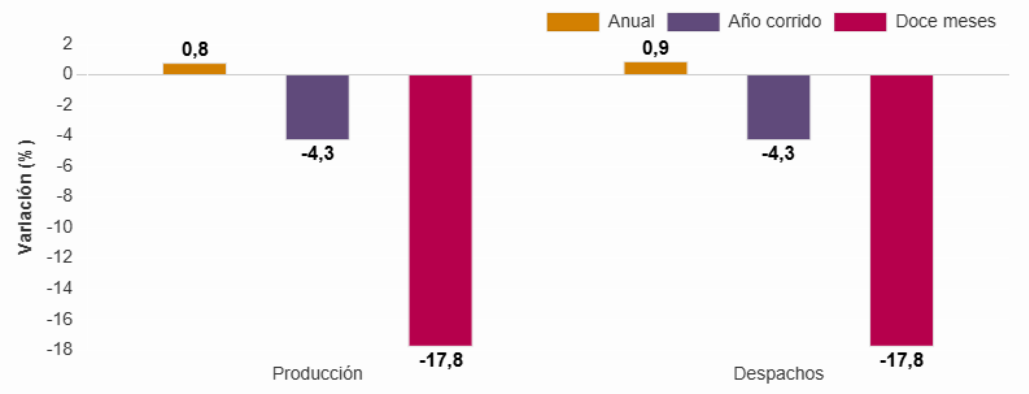
En abril de 2025, la producción de concreto premezclado fue de 592,9 miles de metros cúbicos, lo que significó una disminución del 12,9% frente al mismo mes de 2024, en el que se produjeron 681,0 miles de metros cúbicos.



Mezclas asfálticas

n abril de 2025 frente al mismo mes de 2024, los despachos nacionales de mezcla asfáltica registraron una variación positiva de 0,9%, este resultado se explica principalmente por el aumento en los despachos de infraestructura vial urbana, que registraron una variación de 3,9% sumando 1,4 puntos porcentuales a la variación total. Los despachos a diferentes destinos de uso agrupados en la categoría Otros presentaron mayores despachos con relación al mismo mes de 2024 con una variación positiva de 6,1% sumando 0,2 puntos porcentuales a la variación total. Por último, la infraestructura vial interurbana registró una variación de -1,3% restando 0,8 puntos porcentuales a la variación anual de los despachos nacionales (0,9%).

Otros*: Incluye la mezcla asfáltica destinada a otras obras de ingeniería civil; infraestructura aeroportuaria; instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; otras obras de infraestructura de edificaciones; despachos a ferreterías, grandes superficies y usos no determinados.



Tasa representativa del mercado

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado - TRM corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana.

El valor de la tasa de cambio representativa del mercado –TRM– se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas. En este sentido, es importante mencionar que la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular y certificar a diario la TRM, con base en las operaciones registradas durante el día hábil anterior.

Comportamiento de la TRM en los últimos 5 años: En la siguiente gráfica se puede observar el comportamiento que ha tenido la TRM al cierre del 17 de junio de los últimos 5 años:



Como puede observarse, en los últimos 5 años la TRM había presentado variaciones positivas al cierre del 31 de diciembre cada año. Del período analizado fue al cierre de 2022 cuando la TRM alcanzó su mayor valor nominal de $4.810,20, presentando un incremento de 20,82 % con respecto al cierre del año inmediatamente anterior.

Según las perspectivas de la TRM para el año 2025 de Corficolombiana, es importante señalar que:

- Después de que la tasa de cambio en Colombia alcanzó un máximo de $4.547 por dólar en noviembre de 2024, en medio de las elecciones presidenciales en EE. UU., el peso colombiano ha mantenido una notoria apreciación. De este modo, la divisa se ha apreciado 6,9% en lo corrido de 2025, superando ampliamente la apreciación de 5,2% que registran otras monedas latinoamericanas, según el índice LACI.

- La fortaleza del peso colombiano se ha dado en un contexto de: i) mayor apetito global por riesgo y debilidad del dólar global, ante unas medidas proteccionistas de EE. UU. que han sido, hasta ahora, menos radicales de lo previsto; ii) una política monetaria más cautelosa en Colombia que refuerza las estrategias de carry trade; y iii) la entrada estacional de divisas para el pago de impuestos de grandes contribuyentes y de los dividendos de Ecopetrol.

- A finales de 2024 advertimos que el dólar en Colombia corregiría a comienzos de este año, una vez se moderara la incertidumbre por las políticas comerciales del nuevo gobierno de EE. UU.

- El contexto de tasas altas por más tiempo en EE. UU., un nuevo aumento de la incertidumbre por el avance de la guerra comercial y el complejo panorama fiscal que

enfrenta el país impulsarían una depreciación del peso colombiano a partir del segundo trimestre del año.

- A pesar de la política monetaria cautelosa de BanRep, anticipamos que a partir de marzo retomarán el ritmo de recortes graduales de la tasa de política monetaria –25 pbs por reunión, 175 pbs en todo el año– reduciendo el atractivo del carry trade y presionando al alza el precio del dólar en Colombia.

- Aunque afortunadamente se evitó una escalada de las tensiones diplomáticas entre Colombia y EE. UU., el episodio del 26 de enero marcó un precedente que evidencia la gran vulnerabilidad de la economía colombiana al contexto geopolítico actual.

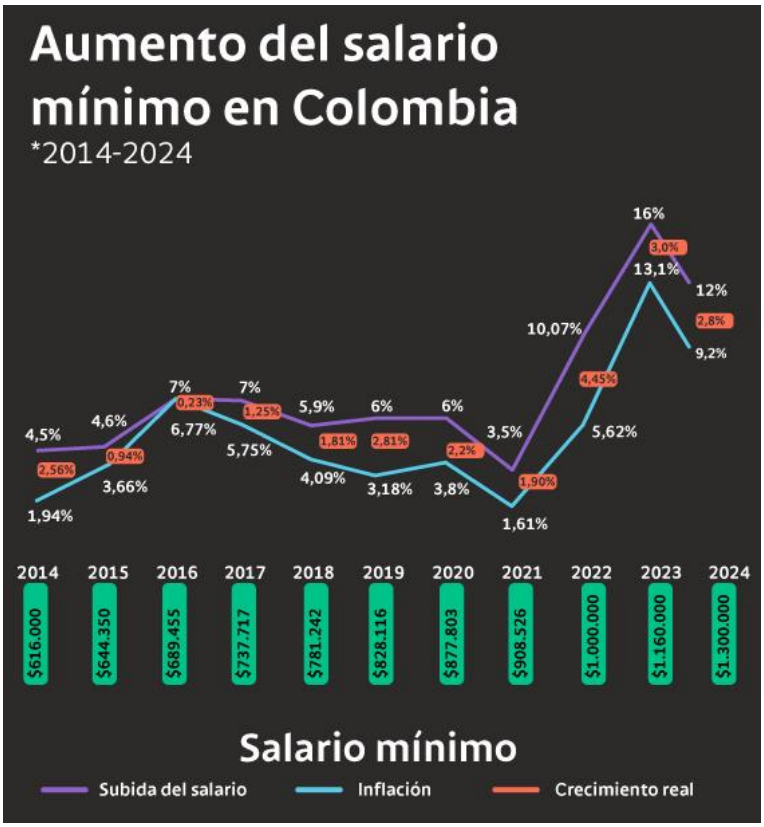
SALARIO MÍNIMO LEGAL VIGENTE

A partir del informe sobre el panorama del salario mínimo para el año 2025 elaborado por Bancolombia, se observa que en general, los incrementos han superado la inflación en al menos un punto porcentual, aunque con algunas excepciones significativas. Algunos puntos para destacar y las tendencias vistas son:

- 2014 a 2020: El ajuste salarial estuvo en línea con la inflación, aunque con aumentos modestos en el poder adquisitivo real.

- 2022 y 2023: Estos años marcaron un hito, con incrementos que superaron por márgenes significativos la inflación. En 2022, el salario mínimo subió un 10,07 %, frente a una inflación del 5,62 %.

- 2024: Aunque el incremento del salario mínimo (12 %) superó nuevamente la inflación (9,2 %), la distancia se redujo, reflejando un enfoque más conservador.



El histórico muestra que los diferentes gobiernos han buscado mantener un equilibrio entre proteger el poder adquisitivo y evitar presiones inflacionarias excesivas, pero también ha habido decisiones políticas que inclinan la balanza hacia los trabajadores.

Impacto en los trabajadores

La mejora en el poder adquisitivo de un aumento cercano al 10 % del salario mínimo podría incentivar el consumo y dinamizar la economía. Sin embargo, también podría generar presiones inflacionarias si no se controla adecuadamente, lo que ha sido un punto constante en el que hacen énfasis entidades como ANIF o Fedesarrollo.

Al respecto, precisamente, ANIF resalta que los análisis técnicos sugieren que el salario mínimo debería ajustarse de manera más alineada con los indicadores económicos fundamentales para evitar distorsiones.

Así, la entidad sugiere un incremento moderado del 6 % en el salario mínimo, alineado con las proyecciones de inflación (5 %) y la dinámica histórica usual de avance de la productividad (0,78 %), que podría contribuir a reducir la brecha entre trabajadores formales e informales y evitar efectos adversos en la competitividad de las empresas.

Impacto en las empresas

Incrementos elevados podrían representar un reto para las pequeñas y medianas empresas, que ya enfrentan altos costos operativos por lo que un alza desbordada puede reducir la creación de empleos y aumentar la destrucción de estos. En cambio, un ajuste moderado sería más sostenible, aunque podría afectar la percepción de compromiso social de las compañías.

Al respecto, gremios como la ANDI, en cabeza de Bruce Mac Master, cuestionan datos que pueden ser tenidos en cuenta como el aumento de la productividad revelado por el DANE recientemente, que estimó una mejora del 1,73 % respecto a 2023.

"Estas cifras contrastan significativamente con el contexto económico nacional actual", señala, citando los reportes más recientes para los primeros nueve meses del año del propio DANE: un crecimiento económico del 1,6 % y del 0,7 % en promedio del empleo.

Según el gremio empresarial, este desajuste entre los indicadores macroeconómicos y la cifra de productividad reportada por el DANE genera inquietudes que ameritan un análisis técnico más detallado.

Impacto en la economía general

El aumento del salario mínimo también influye en el costo de bienes y servicios indexados a este, lo que podría tener un efecto indirecto sobre la inflación. Así mismo, un aumento elevado del salario mínimo podría revertir la tendencia descendente del índice de precios al consumidor y generar presiones inflacionarias.

3.3. ANALISIS FINANCIERO

En esta sección se analizan los estados financieros de las empresas sector con el fin de analizar y sustentar los requisitos de capacidad financiera y organizacional mínimos habilitantes acordes con el sector, que serán utilizados en los documentos tipo para la contratación de los servicios de infraestructura de transporte, bajo las modalidades de selección licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía.

Conforme con los lineamientos establecidos en el "MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN" (versión 3) expedido por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente-, es importante precisar que el análisis realizado tiene como objetivo establecer condiciones mínimas en relación con la "salud financiera" de los proponentes, mediante la cual demostrar su aptitud para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato a través del análisis de su liquidez, endeudamiento y razón de cobertura de intereses, capital de trabajo, patrimonio, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.

Igualmente, la revisión del estado financiero de las empresas del sector busca sustentar la definición de requisitos de capacidad financiera y organizacional que sean adecuados y proporcionales a la naturaleza, forma de pago, plazo, complejidad, riesgo y al valor del contrato que se puedan suscribir por Entidades Públicas en el marco de procesos de selección que se adelanten.

A continuación, se presentan las definiciones de los indicadores financieros establecidos en los numerales 3. "Capacidad Financiera" y 4. "Capacidad Organizacional", del Articulo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015.

Capacidad Financiera: los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

- Índice de Liquidez: El índice de liquidez (IDL, activo corriente/pasivo corriente), pretende determinar si los recursos de la empresa, a corto plazo, son suficientes para afrontar sus obligaciones, también a corto plazo. "Refleja la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones corrientes, guardando cierto margen de seguridad en previsión de alguna reducción o pérdida en el valor de los activos corrientes".
- Nivel de endeudamiento: El nivel de endeudamiento (NDE, Pasivo total/Activo total) indica el grado de apalancamiento de la compañía o la participación de los acreedores sobre los activos de la compañía.
- Razón de Cobertura de Intereses: Este indicador establece una relación entre las utilidades operacionales de la empresa y los gastos por intereses, los cuales están, a su vez, directamente relacionados con el NDE. Se verifica la capacidad de la empresa para realizar los pagos de intereses. La razón de cobertura de intereses se calcula mediante la fórmula RCI = Utilidad Operacional/Gastos de intereses.
- Capital de Trabajo: Representa, en términos absolutos, la liquidez operativa de la empresa, es decir, la capacidad de una compañía para llevar a cabo sus actividades con normalidad en el corto plazo (menor a un año). Resulta de restarle al pasivo corriente los activos corrientes. Contar con capital de trabajo positivo favorece el desarrollo eficiente del objeto social de una compañía.
- Patrimonio: Mide la cantidad de recursos propios del proponente. "Es recomendable su uso cuando la Entidad Estatal requiere analizar la cantidad de recursos propios en términos absolutos cuando el proceso de contratación es muy alto y la Entidad debe asegurar la continuidad del proponente en el tiempo"

Capacidad Organizacional: los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

- Rentabilidad del Patrimonio: La rentabilidad del patrimonio (ROE = Utilidad Operacional/Patrimonio), "permite identificar la rentabilidad que le ofrece a los socios o accionistas el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y la rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos de la rentabilidad de los accionistas."
- Rentabilidad del activo: La rentabilidad del activo (ROA = Utilidad Operacional/Activo Total), "se considera como una medida de la capacidad de los activos de una empresa para generar valor con independencia, es un indicador para juzgar la eficiencia en la Gestión Empresarial, pues es precisamente el comportamiento de los activos con independencia de su financiación, el que determina con carácter general que una empresa sea o no rentable en términos económicos."

Para el caso de las obras de infraestructura de transporte a nivel nacional, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente consolidó la información financiera de 531 empresas del sector de la construcción, en el cual se detallan las cuentas del estado de Situación Financiera y del estado de Resultado para el año 2023, utilizadas para calcular los indicadores financieros de las empresas, así como los indicadores.

Teniendo en cuenta que en la muestra de los estados financieros de las empresas del sector se identificaron datos atípicos, se procedió a "normalizar" la muestra, excluyendo dichos indicadores con el fin de evitar distorsiones al calcular las medidas de tendencia central. Para normalizar la muestra se utiliza el criterio del rango intercuartílico propuesto en la GEES35 para el manejo de datos atípicos. Este criterio "permite entender entre cuáles valores se ubica la mitad de los datos en la parte central de la distribución". De acuerdo con lo descrito en la Guía, la metodología para calcular este promedio consiste en descartar aquellos datos que sean inferiores al primer cuartil (Q1) menos el 150% del rango intercuartílico y todo valor que sea mayor al tercer cuartil (Q3) más el 150% del rango intercuartílico. Una vez excluidos los datos atípicos se obtiene la muestra normalizada y se calcula el promedio con esta muestra. El promedio de cada uno de los indicadores de la muestra normalizada, luego de aplicado el tratamiento estadístico previamente descrito, es el siguiente:

Tabla 9. Indicadores de capacidad financiera y organizacional promedio del sector. Promedio de la muestra normalizada utilizando el criterio del rango intercuartílico

	ÍNDICE DE LIQUIDEZ (Veces)	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (Veces)	CAPITAL DE TRABAJO (Miles de Pesos)	PATRIMONIO (Miles de Pesos)	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
2023	4,50	0,45	16,06	$6.154.380	$8.191.809	0,15	0,07

Adicionalmente, y con el objetivo de analizar el comportamiento del promedio de cada uno de los indicadores de la muestra segmentando el análisis por tamaño empresarial, se aplicó el tratamiento estadístico utilizado en el análisis anterior, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 10. Indicadores de capacidad financiera y organizacional promedio del sector segmentado por tamaño empresarial. Promedio de la muestra normalizada utilizando el criterio del rango intercuartílico

2023	ÍNDICE DE LIQUIDEZ (Veces)	ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES (Veces)	CAPITAL DE TRABAJO (Miles de Pesos)	PATRIMONIO (Miles de Pesos)	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
Microempresa	15,18	0,34	28,34	$856.288	$996.570	0,05	0,03
Pequeña	6,56	0,38	30,46	$2.394.468	$2.715.781	0,16	0,10
Mediana	4,29	0,39	55,93	$ 5.045.904	$ 5.611.204	0,17	0,09
Gran empresa	2,83	0,59	5,43	$ 37.579.176	$ 52.134.821	0,19	0,07

A partir de lo anterior y en cumplimiento de las leyes No. 1882 de 2018 y 2022 de 2020, se establecieron indicadores de acuerdo con el presupuesto oficial del proceso de contratación, con base en los siguientes rangos de presupuesto definidos de conformidad con la matriz de experiencia de los proyectos de infraestructura de transporte estructurada para la presente versión de los pliegos tipo:

Rango 1		Rango 2	
>0	<40.000	>= 40.000	-

(Cifras expresadas en SMMLV)

De acuerdo con lo anterior, para cada uno de los rangos se establecieron indicadores de capacidad financiera y organizacional los cuales deberán ser solicitados por las Entidades en procesos de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte de acuerdo al rango en el cual se encuentre el presupuesto oficial.

Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipyme.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, probará los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,2	≥1,3
Índice de endeudamiento	≤0,70	≤0,75

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Razón de cobertura de intereses	≥1,0	≥0,5
Capital de trabajo	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Rentabilidad del patrimonio	≥0,02	≥0,03
Rentabilidad del activo	≥0,01	≥0,02

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

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

Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás Proponentes

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

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,3	≥1,4
Índice de endeudamiento	≤0,70	≤0,75
Razón de cobertura de intereses	≥1,0	≥1,0
Capital de trabajo	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Rentabilidad del patrimonio	≥0,04	≥0,05
Rentabilidad del activo	≥0,02	≥0,03

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

Capital de trabajo demandado (requerido):

Para procesos de selección cuyo plazo estimado de ejecución del contrato sea menor a doce (12) meses, el cálculo del capital de trabajo demandado, se hará de acuerdo con la siguiente fórmula:

Fórmula
CTd = (POE - Anticipo o Pago anticipado) x 33%

Donde,

CTd = Capital de Trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta

POE = Presupuesto oficial estimado

En ningún caso el capital de trabajo requerido excederá el valor del Presupuesto Oficial.

Si el Proponente es plural el indicador debe calcularse así:

$$\text{CTProponente plural} = \sum_{i=1}^{n} CT_i$$

Donde *n* es el número de integrantes del proponente plural (unión temporal o consorcio).

PATRIMONIO

Para el Proceso de Contratación los Proponentes deberán acreditar

$$P = AT - PT \geq Pd$$

Donde,

P = Patrimonio

AT = Activo Total

PT = Pasivo Total

Pd = Patrimonio demandado (requerido) para el proceso que presenta la propuesta

El Patrimonio (P) del oferente deberá ser mayor o igual al Patrimonio demandado (requerido) (Pd):

$$P \geq Pd$$

ANTICIPO

El FDL, previa constitución de la garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo, del cumplimiento de los requisitos señalados para la entrega del mismo y de la aprobación del Plan Detallado de Inversión del Anticipo, debidamente aprobado por la interventoría, hará entrega, a título de anticipo de la suma equivalente al treinta (30%) del valor total del contrato. El CONTRATISTA deberá amortizar el 30% del valor de cada acta de recibo parcial de obra hasta completar el 100% del valor entregado a título de anticipo. En todo caso, deberá amortizarse en su totalidad al acta de recibo final del contrato.

Se debe programar con anticipación los trámites para asegurar que se pueda iniciar con los giros del dinero entregado a título de anticipo desde el momento del inicio del plazo de ejecución del contrato.

Para efecto de cualquier pago se debe tener en cuenta lo descrito en el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de SDG, vigente a la suscripción Contrato y en la normatividad legal que le aplique.

De acuerdo a las modelaciones realizadas por la Entidad, los requerimientos técnicos del proceso para la construcción y/o conservación programada de la malla vial y espacio público, del plazo de ejecución, de la necesidad del inicio de actividades previas en los primeros meses y el inicio de actividades de obra y para garantizar flujo de caja para el avance del proyecto, se evidenció la conveniencia de realizar un giro por concepto de anticipo y su amortización en los porcentajes anteriormente descritos, los cuales se encuentran dentro de los rangos establecidos en la Ley 80 de 1993 en su artículo 40.

3.4. ANALISIS TRIBUTARIO

IMPUESTOS Y RETENCIONES

Los impuestos y retenciones que surjan del contrato correrán por cuenta del contratista, para cuyos efectos FDLSF hará las retenciones del caso y cumplirá las obligaciones fiscales que ordene la Ley.

En el caso de las estampillas y descuentos aplicables para este tipo de contrato son:

- RETEFUENTE CONTRATO DE OBRA 2 %
- ESTAMPILLA UNIV PEDAGOGICA NACIONAL 0,5%
- CONTRIBUCION ESPECIAL DE OBRA PÚBLICA 5%
- RETEICA 7,6 X MIL

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO - IVA

De conformidad con el Artículo 32 de la Ley 80 de 1993 se definen los contratos de obra como: "Los que celebren las entidades estatales para construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquier que sea la modalidad de ejecución y pago.

Por regla general, los contratos de construcción de obras de ingeniería, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 3º del Decreto 1372 de 1992, son gravados con el impuesto sobre las ventas sobre la base de los honorarios o utilidad obtenidos por el contratista y dicho impuesto hace parte del costo de la obra. Se debe señalar en el respectivo contrato la parte correspondiente a los honorarios o utilidad, la cual en ningún caso podrá ser inferior a la que comercialmente corresponda a contratos iguales o similares.

IMPUESTO DE INDUSTRIA Y COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS - ICA

El impuesto de Industria y Comercio es de carácter municipal y grava toda actividad industrial, comercial o de servicios que se realiza en Bogotá en forma ocasional o permanente con o sin establecimientos. Son responsables del impuesto de industria y comercio la persona natural, jurídica o la sociedad de hecho, que realice el hecho generador de la obligación tributaria, consistente en el ejercicio de actividades industriales, comerciales o de servicios en la jurisdicción del Distrito Capital. A partir de la expedición de la Ley 1430, Artículo 54 se definió adicionalmente como sujetos pasivos del Impuesto a quienes realicen el hecho gravado a través de consorcios, uniones temporales y patrimonios autónomos.

Según la resolución No. SDH-000079 del 11 de marzo de 2013, de la Secretaria de Hacienda Distrital, los procesos de obras de ingeniería se encuentran enmarcadas en las actividades que se relacionan a continuación:

La actividad económica 4390 establecida para otras actividades especializadas en la construcción de obras de ingeniería civil, está gravada con una tarifa del 6,9 por mil.

3.5. ANÁLISIS REGULATORIO

De acuerdo con el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 "La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

1. Licitación Pública: La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo (…)".

Teniendo en cuenta que las características del objeto contractual a ejecutar y que el presupuesto estimado no se enmarca en ninguna de las excepciones establecidas en la norma, se indica que la modalidad de selección es de Licitación Pública, la cual se encuentra reglamentada en la Subsección 1, sección 1, Capítulo 2, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto No. 1082 del 2015.

El marco normativo del proceso de contratación comprende, entre otras, las siguientes normas y aquellas que las complementen, adicionen, reformen o reglamenten:

- Ley 80 de 1993, "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".

- Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos".

- Ley 1474 de 2011, "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación, sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública".

- Ley 1682 de 2013, "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias".

- Ley 1882 de 2018, "Por la cual se Adicionan, Modifican y Dictan Disposiciones Orientadas a Fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones".

- Decreto Ley 019 de 2012, "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública".

- Decreto 1082 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional".

- Decreto 342 de 2019, relativo a los documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte.

- Resolución No 0045 de 2020 "Por la cual se actualizan los Documentos Tipo para el proceso de selección de licitación de obra pública de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución número 1798 de 2019 de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

- Resolución Número 7261 de 2022 del IDU. "Por la cual se modifica el Manual de Gestión Contractual y se adopta la versión No. 19" - Decreto 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"

En el marco del objeto contractual orientado a contratar las obras de construcción y/o conservación de la malla vial, el espacio público asociado y las obras complementarias en la localidad de Santa Fe, Bogotá D.C., es necesario realizar un análisis desde la perspectiva regulatoria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y en la Guía para la elaboración de estudios del sector, que exige a la entidad identificar la normativa aplicable al proceso de contratación, así como su impacto en el mercado y en la ejecución del contrato.

En materia de contratación estatal, resultan aplicables la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, junto con su reglamentación en el Decreto 1082 de 2015, que establecen el marco jurídico de los contratos de obra pública bajo principios de transparencia, economía y responsabilidad. En el ámbito distrital, el Decreto Ley 1421 de 1993 —modificado por la Ley 2116 de 2021—, así como los Decretos Distritales 768 de 2019 y 168 de 2021, regulan las competencias de los alcaldes locales y de los Fondos de Desarrollo Local en materia de contratación y ejecución de proyectos de infraestructura.

Desde la perspectiva urbanística, el Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021 establece los lineamientos para la intervención en la malla vial, el

tratamiento del espacio público y la movilidad sostenible. Adicionalmente, el Manual de Espacio Público de Bogotá y las disposiciones de la Secretaría Distrital de Planeación y del Instituto de Desarrollo Urbano regulan los parámetros técnicos para el diseño, construcción, conservación y recuperación de la infraestructura vial y peatonal.

En el componente ambiental y de tránsito, resultan aplicables la Ley 99 de 1993, las disposiciones de la Secretaría Distrital de Ambiente en materia de manejo de escombros, residuos de construcción y control de emisiones, así como la Ley 769 de 2002 —Código Nacional de Tránsito— y las regulaciones expedidas por la Secretaría Distrital de Movilidad en lo relativo a cierres viales, señalización y seguridad durante la ejecución de obras.

Respecto de la normativa laboral y tributaria, deben cumplirse las disposiciones del Código Sustantivo del Trabajo, la Ley 50 de 1990 y la Ley 1562 de 2012, que regulan las condiciones laborales, la seguridad social y los sistemas de gestión en seguridad y salud en el trabajo. Igualmente, se deben observar las disposiciones del Estatuto Tributario y de las normas distritales aplicables a tributos locales, tales como el impuesto de industria y comercio y las contribuciones de valorización, las cuales impactan directamente a los proveedores y contratistas.

En cuanto a la normativa técnica, resultan vinculantes las Normas Técnicas Colombianas expedidas por ICONTEC para concretos, asfaltos, mezclas y señalización, las especificaciones generales de construcción del Instituto Nacional de Vías —INVIAS—, así como normas internacionales ISO y ASTM que regulan procesos de calidad, seguridad vial y gestión ambiental.

Finalmente, se debe destacar el rol de las autoridades regulatorias y de vigilancia competentes, entre las que se encuentran la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, la Secretaría Distrital de Planeación, el Instituto de Desarrollo Urbano, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Gobierno, quienes ejercen funciones de regulación, control y supervisión en el ámbito de la contratación, el urbanismo, el espacio público, el ambiente y la movilidad

Medidas afirmativas para promover la participación de las mujeres en la contratación del Distrito Capital

En cumplimiento con el DECRETO 332 DE 2020 Y MODIFICADO POR EL DECRETO 634 DE 2023, el presente contrato dará cumplimiento a la exigencia donde el porcentaje del total de trabajadores vinculados a la obra debe corresponder a mujeres, de acuerdo al decreto 332 de 2020 del 29 de diciembre de 2020, "Por medio del cual se establecen medidas afirmativas para promover la participación de las mujeres en la contratación del Distrito Capital" y su respectiva modificación por el Decreto 634 de 2023, como una herramienta de generación de ingresos, orientada a la reducción de la pobreza monetaria y a la implementación progresiva de una

estrategia de contratación pública que propenda por el reconocimiento social y económico del trabajo de las mujeres y su acceso a las oportunidades económicas en condiciones de equidad.

De esta forma, las Entidades y Organismos del Distrito que estén sometidos al Estatuto General de Contratación, deben incluir desde el 01 de Junio de 2021, en los pliegos de condiciones, estudios y documentos previos, así como en las cláusulas contractuales de los procesos de selección pública, la obligación del futuro contratista u asociado de vincular y mantener un mínimo de mujeres para la ejecución del convenio o contrato, según los porcentajes que se establecen en el artículo 3 del Decreto.

Ramas de actividad económica	***Porcentaje mínimo de mujeres que deben estar vinculadas a la ejecución de los contratos***		
	A partir del 1 ^{0} de junio de 2021	***A partir del 1^{0} de junio de 2022***	***A partir del 1 ^{0} de junio de 2023 en adelante***
Construcción	*6,8%*	*9,3%*	*13,8%*
Transporte y almacenamiento	*9,6%*	*12,1%*	*16,6%*
Suministro de electricidad, gas y agua	*22,2%*	*24,2%*	*28,2%*
Actividades inmobiliarias	*31,2%*	*33,2%*	*37,2%*
Información telecomunicaciones	*43,5%*	*45,5%*	*49,5%*
Industria manufacturera	*43,9%*	*45,9%*	*49,9%*
Comercio y reparación de vehículos	*47,4%*	*45,4%*	*50%*
Otras ramas	*50%*	*50%*	*50%*

Adicionalmente, desde el 01 de Julio del 2021 deben incluir en todos los contratos las cláusulas de prevención y denuncia de la violencia basada en género y de eliminación de lenguaje sexista de que trata el artículo 5 de la norma citada.

Con el propósito de suministrar a las Alcaldías Locales la información necesaria para dar cumplimiento irrestricto a la norma y socializar los lineamientos para la elaboración de los reportes de información de que trata el artículo 4 del Decreto en cita, la Secretaría Distrital de la Mujer con el apoyo de la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría Distrital de Gobierno, desarrollarán una jornada de divulgación del Decreto 332 de 2020 y la Circular 0013 de 2021.

3.6. ANÁLISIS TÉCNICO

En el ámbito local se tienen establecidos lineamientos y definiciones técnicas sobre los cuales se enmarcan los proyectos de Infraestructura Vial y de Espacio Público, como se relaciona a continuación:

GLOSARIO

Malla vial: Estructura de Pavimento: Estructura formada por una o más capas de materiales seleccionados y eventualmente tratados, que se colocan sobre la subrasante con el objetivo de proveer una superficie de rodadura cómoda y segura bajo diferentes condiciones ambientales.

Construcción: Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.

Conservación: Actividades que se ejecutan sobre una estructura de pavimento y que pueden ser orientadas a garantizar, ya sea que se cumpla en período de vida útil o a ampliar un nuevo período. En el primer caso hablamos de mantenimiento que puede ser rutinario o periódico y en el segundo de rehabilitación o reconstrucción.

Mantenimiento Periódico: Se define como el conjunto de actividades superficiales que no comprometen las capas inferiores de la estructura del pavimento, tendientes a lograr que por lo menos alcance su período de diseño o vida útil, manteniendo la condición de servicio. Constituye en una práctica preventiva o correctiva, e incluye parcheo, bacheos, sobrecarpetas, fresados estabilizados, renivelaciones.

Los segmentos viales cuya intervención, asignada a partir del cálculo del criterio Índice de condición del pavimento del modelo de priorización, corresponda a mantenimiento periódico, serán objeto de actualización de diagnóstico por parte del contratista.

Mantenimiento rutinario: Se define como el conjunto de actividades tendientes a lograr el cumplimiento de la vida útil de la estructura. Constituye una práctica preventiva, e incluye limpieza de sumideros, vallados, pozos, sello de fisuras o juntas de dilatación, reparaciones puntuales en concreto flexible o rígido.

Los segmentos viales cuya intervención asignada a partir del cálculo del criterio Índice de condición del pavimento del modelo de priorización, corresponda a mantenimiento rutinario, no serán objeto de diagnóstico detallado por parte del contratista

Reconstrucción: Se define como el retiro y reemplazo total de la estructura de un pavimento para generar una nueva estructura. Es posible considerar la reutilización total o parcial de los materiales existentes. Se requiere realizar estudios de tránsito, de materiales y el dimensionamiento estructural y si se requiere el diseño y la renovación de redes hidráulicas, para garantizar el período de vida útil previsto.

Los segmentos viales cuya intervención asignada a partir del cálculo del criterio Índice de condición del pavimento del modelo de priorización, corresponda a reconstrucción, deberán ser objeto de elaboración de estudios y diseños por parte del contratista

Rehabilitación: Esta actividad se define como el conjunto de medidas que se aplican con el fin de recuperar la capacidad estructural del pavimento y hacerlo apto para un nuevo período de servicio. Algunas actividades asociadas a la necesidad de rehabilitar implican el retiro de parte de la estructura existente para colocar posteriormente el refuerzo, en tanto que con otras se busca aprovechar las condiciones superficiales existentes del pavimento.

Esta actividad puede incluir el reciclado de las capas asfálticas, con o sin incorporación de material granular nuevo o existente, o la colocación de capas superiores de mejoramiento estructural. La profundidad de las intervenciones será máxima hasta la primera capa granular de la estructura y de ser necesario, se realizarán mejoras en las condiciones hidráulicas, que no impliquen renovación o diseño de redes.

Normalmente, los procesos de rehabilitación van asociados a la ampliación de los períodos de vida útil y en consecuencia es necesaria la realización de estudios de tránsito, de materiales y el dimensionamiento estructural.

Los segmentos viales cuya intervención, asignada a partir del cálculo del criterio Índice de condición del pavimento del modelo de priorización, corresponda a rehabilitación, deberán ser objeto de actualización de diagnósticos por parte del contratista.

Señalización: Corresponde a la instalación de uno o varios dispositivos físicos o marcas que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios por la infraestructura de los sistemas de movilidad y espacio público. Éstos se instalan a nivel o elevada para transmitir órdenes o instrucciones mediante palabras o símbolos.

Plan de Ordenamiento Territorial – POT: Es el instrumento básico definido en la Ley 388 de 1997, para que los municipios y distritos del país planifiquen el ordenamiento del territorio. El POT contiene un conjunto de objetivos, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que orientan el desarrollo físico del territorio y la utilización o usos del suelo. En el POT se establecen los sistemas generales de la ciudad:

- Sistema de Movilidad.
- Sistema de Espacio Público Construido. Sistemas de Servicios Públicos.
- Sistema de Equipamientos.

Sistema de movilidad: Es el conjunto de infraestructuras, modos de transporte, procesos y acciones de regulación orientadas a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios. Lo compone el sistema de movilidad urbano y rural.

Sistema de movilidad urbano: Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana, de expansión y en el área rural del Distrito Capital y, conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. El sistema de movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:

Subsistema vial: está conformado por la malla arterial, intermedia, local y rural, así como por las intersecciones entre éstas.

Subsistema de transporte: es el conjunto de redes de infraestructura y equipos que posibilitan la conectividad y accesibilidad de manera segura y eficiente a los diferentes usuarios. Los componentes son:

- Sistema Integrado de Transporte Público Red de Transporte no Motorizado
- Red de Transporte en vehículo privado
- Red de transporte de carga y mercancías Red de estacionamientos públicos
- Red de intercambiadores modales
- Red de equipamientos de soporte del SITP

Subsistema de regulación y control del tráfico: se estructura alrededor del Sistema Inteligente de Administración del Tráfico, y sus diferentes componentes.

Sistema de espacio público construido: Es el conjunto de espacios públicos construidos que de manera articulada cumplen las funciones de estructurar el espacio urbano y rural; complementar las funciones de equilibrio ecológico y ambiental, mejorar las condiciones del paisaje y del hábitat; ofrecer espacios de desplazamiento, recreación y esparcimiento, así como de encuentro social y construcción de ciudadanía, y constituirse en lugares simbólicos y de referencia colectiva para la población con un enfoque diferencial y de género.

Sistema de espacio público construido urbano: Es el espacio construido de carácter permanente, de uso público y disfrute colectivo, de libre tránsito y acceso en condiciones de prevalencia del peatón y personas en condición de movilidad reducida. El sistema de espacio público construido está compuesto por los siguientes elementos:

Subsistema de espacios peatonales: es el conjunto de espacios de uso público destinados al tránsito y permanencia de los peatones y las personas con movilidad reducida, que se integran funcionalmente con los parques, los elementos de la estructura ecológica principal, la infraestructura vial vehicular y las edificaciones para conformar el espacio urbano. Los espacios peatonales son:

- Plazas y Plazoletas Alamedas
- Andenes y pasos peatonales
- Vías peatonales, incluye rampas y escalinatas Enlaces peatonales a desnivel
- Áreas de control ambiental.
- Galerías y pasajes comerciales cubiertos de carácter público

COMPETENCIAS EN LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ

Las competencias que tienen las diferentes Entidades que intervienen en la atención de la malla vial distrital, se encuentran establecidas en el Acuerdo 06 de 1992, Acuerdo 02 de 1999, Acuerdo 257 de 2006 y el Plan de Ordenamiento de Bogotá – POT vigente, las cuales se resumen en la siguiente tabla:

Intervención y Tipo de Malla Vial	Entidad Competente	Marco Normativo
Construcción de malla arterial principal y malla arterial complementaria Construcción y mantenimiento de los circuitos de movilidad definidos para el SITP, así como la priorización para su intervención	Administración distrital Instituto de desarrollo urbano	Plan de ordenamiento territorial
Construcción y mantenimiento vías locales e intermedias	Fondos de desarrollo local	Acuerdo 6 de 1992: "artículo 3º (reparto de competencias y organización administrativa de las localidades en el D.C.)
Rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local. Atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones	Unidad administrativa especial de rehabilitación y mantenimiento vial	Acuerdo 257 de 2006 articulo 109 (normas básicas sobre estructura, organización y funcionamiento de los organismos y entidades del D.C.)

Intervención y Tipo de Malla Vial	Entidad Competente	Marco Normativo
imprevistas que dificulten la movilidad en el distrito capital.		
Inventario y diagnóstico de la malla vial, y el espacio público construidos en la ciudad.	Instituto de desarrollo urbano	Acuerdo 02 de 1999 (sistema de información de la malla vial)

CAMBIOS TECNOLÓGICOS

El Distrito Capital ha centrado su atención en la ejecución de proyectos de alta calidad técnica, tanto en lo relacionado con el diseño, como en los aspectos que tienen que ver con construcción y conservación, con la finalidad de optimizar sus recursos, es así que a partir del año 2002, el IDU ha introducido aportes importantes en la ingeniería vial, como la caracterización dinámica de materiales y otros conceptos, los cuales se han ido afianzando en los controles de calidad de los proyectos de infraestructura vial, desde el reglamento técnico IDU-2002 y posteriormente en los documentos de "ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES DE MATERIALES Y CONSTRUCCIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C – IDU ET", versiones 2005, 2011, 2018 y actualizaciones.

Estas especificaciones contemplan un listado de ítems para materiales y actividades de construcción que, comúnmente y de manera masiva, se realizan en las obras de Infraestructura vial (vías) y actividades de espacio público, indicando las condiciones técnicas de calidad para los materiales y actividades de obra. Documentos evolucionan ante la permanente transformación del conocimiento sobre los materiales y sus técnicas de aplicación.

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS EN COLOMBIA EN LA INTERVENCIÓN DE MALLA VIAL

En la intervención de la malla vial en Colombia uno de los insumos más utilizados es el cemento asfaltico, con las nuevas tecnologías se han venido realizando diferentes estudios en el campo de la modificación con polímeros la cual genera el aprovechamiento efectivo del asfalto teniendo como objetivos principal que se busca con la modificación de los asfaltos con polímeros, es contar con ligantes más viscosos a temperaturas elevadas para reducir las deformaciones permanentes (ahuellamiento), de las mezclas que componen las capas de rodamiento, aumentando la rigidez.

Por otro lado, disminuir el fisuramiento por efecto térmico a bajas temperaturas y por fatiga, aumentando su elasticidad, además de tener alta resistencia al envejecimiento, a los cambios de temperatura y ser altamente impermeable y flexible, entre otras características que aumentan la vida útil y reducen los costos de mantenimiento.

NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS EN EL DISTRITO CAPITAL.

Por otra parte, el Fondo de Desarrollo Local dentro de la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y de espacio público, establece la implementación de las nuevas tecnologías relacionadas con materiales, equipos o procesos constructivos, que el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, viene normalizando a través de las "Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción Para Proyectos de Infraestructura Vial y Espacio Público en Bogotá D.C – IDU ET", Versiones 2005, 2011, 2018 y actualizaciones, lo anterior planteado dentro de los escenarios de estudios y diseños, construcción o conservación.

Teniendo en cuenta el Boletín No. 3 Mejoras Mecánicas de las mezclas asfálticas este boletín presenta la gestión realizada por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, con relación a las "mejoras mecánicas de mezclas asfálticas con desechos de llantas" y en cumplimiento de lo establecido en la Resolución conjunta de la Secretaría Distrital de Ambiente y de Movilidad N° 6981 del 27 de diciembre de 2011 "Por la cual se dictan lineamientos para el aprovechamiento de llantas y neumáticos usados, y llantas no conforme en el Distrito Capital".

De la misma manera el Fondo de Desarrollo Local plantea tener en cuenta la resolución 1115 de 2012 por medio de la cual se adoptan los lineamientos Técnico - Ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital, en vista que el sector transporte es considerado como uno de los ejes de la economía del país y siendo una fuente de empleo también se ha convertido en una actividad que genera grandes impactos ambientales, según los estudios realizados por la Autoridad Ambiental Competente que demuestran que esta actividad aporta cerca del 80% de la contaminación en el Distrito Capital.

Lo anterior, en razón a que en este sector se consumen combustibles y lubricantes derivados del petróleo y se industrializan residuos peligrosos como baterías, aceites y llantas. Frente al residuo de las llantas y de acuerdo a los resultados obtenidos en el "Diagnóstico ambiental sobre el manejo actual de llantas y neumáticos usados generados por el parque automotor de Bogotá", se llamó la atención respecto a este residuo en razón a que en todas las etapas del ciclo de vida de las llantas se requiere de un gran número de materias primas y procesos que impactan el componente suelo, hídrico y atmosférico y así mismo en todas las etapas se producen residuos y desechos que generan un impacto negativo, especialmente por su inadecuado manejo y disposición.

Teniendo en cuenta la problemática ambiental generada, se hace necesario la búsqueda de alternativas de aprovechamiento de este residuo, encontrándose una oportunidad en el uso como insumo para la fabricación de la mezcla de asfalto a partir del grano de caucho reciclado, acorde a los excelentes resultados en otros países del mundo, en donde "Estudios previos realizados con caucho natural y sintético en algunos países como Estados Unidos, España, Sudáfrica entre otros demostraron que el caucho sintético es el más apropiado para este uso en particular" (Andes, 2011) Así mismo, teniendo en cuenta que para la producción de "1m3 de mezcla asfáltica con GCR se requieren aproximadamente 3 llantas y media, y para la producción de una tonelada de GCR se necesita de 250 llantas", convirtiéndose en una excelente alternativa que aporta a la solución frente al impacto ambiental negativo, generado por la disposición inadecuada de las llantas usadas.

Por lo anterior el Fondo de Desarrollo Local considera necesario el uso e implementación de nuevas tecnologías, teniendo presente que los proponentes interesados en participar en el presente proceso tengan experiencia en la utilización, implementación y supervisión de estas.

3.7. ANALISIS DE BIENES NACIONALES RELEVANTES

Atendiendo a lo dispuesto en el Decreto 680 de 2021 Por el cual se modifica parcialmente el artículo 2.2.1.1.1.3.1. y se adiciona el artículo 2.2.1.2.4.2.9. al Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en relación con la regla de origen de servicios en el Sistema de Compra Pública y con el que se pretende promover una mayor participación de los proveedores de bienes y servicios de origen colombiano en las compras de las entidades públicas y restablecer el equilibrio de lo nacional frente a lo extranjero, a continuación se realizará la verificación y análisis de los bienes relevantes dentro del presente proceso licitatorio teniendo en cuenta:

1. El análisis del sector económico y de los oferentes, y, toda aquella información adicional con la que cuente la Entidad Estatal en la etapa de planeación del Proceso de Contratación;
2. El porcentaje de participación de los bienes en el presupuesto del Proceso de Contratación; y
3. La existencia de los bienes en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, en los términos del Decreto 2680 de 2009 o las normas que lo modifiquen, aclaren, adicionen o sustituyan.

De acuerdo con el decreto 680 de 2021 podemos establecer dentro del presente proceso de obra pueden ser prestados por personal o talento humano colombiano, todo a su vez que estos servicios surgen de la profesionalización, preparación y/o formación laboral de las personas que desarrollan dichas actividades.

Adicional a lo anterior y teniendo en cuenta lo estipulado en los documentos tipo transversales de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – con las modificaciones de la Resolución 465 de 2024 − versión vigente a partir del 03/02/2025, en su documento denominado Matriz 4- Bien relevantes infraestructura de transporte, se establecen unos pasos para determinar posibles bienes relevantes dentro de los procesos de infraestructura de transporte, sin embargo el presente proceso no cuenta con una totalidad exacta de elementos finales a utilizar, ya que se intervendrán los parques de acuerdo al diagnóstico que se realice una vez adjudicado el contrato y a lo largo de la ejecución, es decir que los elementos registrados en el presupuesto funcionaran como una bolsa a monto agotable.

Para determinar los bienes nacionales relevantes, la Entidad tuvo en cuenta tanto los *insumos* como los materiales producidos con dichos insumos, tal como se presenta de forma enunciativa a continuación:

TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	**LISTADO DE BIENES COLOMBIANOS RELEVANTES SECTOR TRANSPORTE**	
	Insumos	**Elementos o materiales producidos**
6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA.	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Geosintéticos
	Arena	Geomallas
	Arena de río	Geoceldas
	Arena de peña	Tubería
	Cemento	Postes metálicos
		Postes en concreto
		Prefabricados de concreto
		Prefabricados metálicos

Por lo anterior se realiza el análisis a la bolsa de elementos para determinar posibles bienes relevantes:

1. Se identificó el Presupuesto reportado por la lista de posibles elementos, bienes y servicios a utilizar durante la ejecución del proyecto, el cual corresponde a $8.387.674.761
2. Se calculó el valor parcial de los bienes, multiplicando el valor unitario de cada uno por la cantidad requerida.
3. Se calculó el valor total realizando la sumatoria de los valores parciales de los bienes requeridos en el proyecto.
4. Se determinó el porcentaje de participación de cada bien su valor parcial divido por el valor total.
5. Se determinó el porcentaje acumulado entendido como la sumatoria de los porcentajes de participación definidos en el numeral anterior, se realizó organizando los ítems de

mayor porcentaje de participación a menor y se procedió a realizar la sumatoria en el mismo orden para determinar el siguiente punto.

6. Se identificaron los bienes o insumos cuyo porcentaje acumulado está dentro del ochenta por ciento (80%) o un valor aproximado por debajo.
7. Se identificaron los bienes o insumos que cumplen con la condición anterior y en relación con estos se calculó el promedio de su porcentaje de participación. El promedio se calculó mediante la fórmula de excel denominada *promedio*.
8. Se identificaron los bienes relevantes correspondientes a los bienes cuyo porcentaje de participación es igual o superior al promedio calculado en el paso anterior.
9. Se verifico si uno o varios de los bienes que cumplan con lo previsto en el numeral anterior se encuentran incluidos en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, en los términos del Decreto 2680 de 2009.

A continuación, se presenta los bienes analizados para el presente proceso licitatorio:

DESCRIPCION	UND	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL	%CD	% ACUMULADO	PROMEDIO
LOSA DE CONCRETO MR41 (SUMINISTRO, FORMALETEADO, COLOCACIÓN Y ACABADO. NO INCLUYE ACERO, CURADO, JUNTAS)	M3	772,96	$ 875.661,00	$ 676.850.927,00	18,75%	18,75%	8,62%
MEZCLA ASFÁLTICA DENSA EN CALIENTE MD12 CON CEMENTO ASFÁLTICO 60-70 (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN MECANICA CON VIBROCOMPACTADOR Y COMPACTADOR DE LLANTAS)	M3	319,72	$ 1.241.977,00	$ 397.084.886,00	11,00%	29,74%	
(DOVELAS) ACERO LISO PARA TRANSFERENCIA DE LOSAS D= 1" (NO INCLUYE CANASTILLA). SUMINISTRO E INSTALACIÓN.	KG	44738,93	$ 7.882,00	$ 352.632.246,00	9,77%	39,51%	
MEZCLA DENSA EN CALIENTE MD20 ASFALTO 80-100 (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN MECANICA)	M3	258,32	$ 1.341.971,00	$ 346.657.949,00	9,60%	49,11%	
MEZCLA ASFALTICA CON ASFALTO CAUCHO (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y	M3	194,99	$ 1.556.215,00	$ 303.446.363,00	8,40%	57,51%	

DESCRIPCION	UND	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL	%CD	% ACUMULADO	PROMEDIO
COMPACTACIÓN MECANICA)							
GEOTEXTIL TEJIDO CON RESISTENCIA A LA TENSION METODO TIRA ANCHA SENTIDO LONGITUDINAL: ENTRE 90 KN/M Y 110 KN/M. PARA SEPARACION SUBRASANTE/CAPAS GRANULARES. (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION).	M2	8794,72	$ 30.940,00	$ 272.108.637,00	7,54%	65,05%	
ACERO DE REFUERZO FY=60000 PSI. SUMINISTRO E INSTALACIÓN. DE ACUERDO A LO ESTIPULADO POR LA NSR-10, NORMA ASTM A-706, ICONTEC 2289 PARA EL ACERO PDR-60. INCLUYE TODOS LOS COSTOS DE SUMINISTRO DE MATERIALES (REFUERZO (G60) FIGURADO, CORRUGADO, INCLUYE EL ALAMBRE DE AMARRE), EQUIPOS, TRANSPORTES, MANEJO, ALMACENAMIENTO, DESPERDICIOS Y MANO DE OBRA.	KG	38648	$ 5.591,00	$ 216.080.968,00	5,98%	71,04%	
SUBBASE GRANULAR CLASE A (SBG_A) (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR)	M3	690,19	$ 175.866,00	$ 121.380.955,00	3,36%	74,40%	
GEOTEXTIL NO TEJIDO CON RESISTENCIA A LA TENSION GRAB: ENTRE 850 N Y 980 N. PARA SEPARACION SUBRASANTE/CAPAS GRANULARES. (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION).	M2	8794,72	$ 13.158,00	$ 115.720.926,00	3,20%	77,60%	
RAMPA TIPO A B10 INCLUYE BASE EN MORTERO 1:5, DESARROLLO: 1M.	UN	115	$ 966.133,00	$ 111.105.295,00	3,08%	80,68%	
GEOCOMPUESTO PARA DRENAJE, CONFORMADO POR GEODREN (RED DRENANTE DE	ML	770	$ 142.844,00	$ 109.989.880,00	3,05%	83,73%	

DESCRIPCION	UND	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL	%CD	% ACUMULADO	PROMEDIO
POLIETILENO DE ALTA DENSIDAD PEAD-HDPE Y GEOTEXTIL NO TEJIDO) CON ALTURA DE 1.0 M Y TUBERIA FLEXIBLE CORRUGADA DE DRENAJE CON DIAMETRO DE 100 MM. (INCLUYE COLOCACION BASE GRANULAR CLASE C).							
CONCRETO 3000 PSI GRAVA COMÚN PARA PIEZA REMATE TIPO HOMBROS PARA RAMPA (PREMEZCLADO. INCLUYE SUMIN., BOMBEO CON AUTOBOMBA, FORMALETEO Y COLOCACIÓN. NO INCL. REFUERZO, CURADO).	M3	140,4055796	$ 738.210,00	$ 103.648.803,00	2,87%	86,60%	
BASE GRANULAR CLASE A (BG_A) (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR)	M3	517,65	$ 191.915,00	$ 99.344.800,00	2,75%	89,35%	
SARDINEL TIPO A10 (SUMINISTRO E INSTALACIÓN. INCLUYE 3CM MORTERO 2000 PSI)	ML	998,6	$ 82.015,00	$ 81.900.179,00	2,27%	91,62%	
SUBBASE GRANULAR CLASE B (SBG_B) (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR)	M3	405,8	$ 170.143,00	$ 69.044.029,00	1,91%	93,53%	
LOSA DE CONCRETO MR43 (SUMINISTRO, FORMALETEADO, COLOCACIÓN Y ACABADO. NO INCLUYE ACERO, CURADO, JUNTAS)	M3	74,17	$ 890.453,00	$ 66.044.899,00	1,83%	95,36%	
TUBERIA PVC U.M. EXT CORRUGADO/INT LISO U.M. NORMA NTC 3722-1 D=12" (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN)	ML	365,8090301	$ 176.674,00	$ 64.628.945,00	1,79%	97,15%	
PLACA CUBIERTA D=1.70M POZO INSPEC. (PREFABRICADA. INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN. INCLUYE TAPA)	UN	28	$ 1.895.915,00	$ 53.085.620,00	1,47%	98,62%	

DESCRIPCION	UND	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL	%CD	% ACUMULADO	PROMEDIO
SARDINEL FUNDIDO EN SITIO EN CONCRETO PREMEZCLADO DE 3000PSI. SUMINISTRO Y CONSTRUCCION. (GRAVA COMÚN) E=0.20M H=0.35M (INCLUYE FORMALETA METÁLICA, ACERO DE REFUERZO Y ALAMBRE NEGRO).	ML	800,11	$ 62.386,00	$ 49.915.662,00	1,38%	100,00%	

Teniendo en cuenta lo anterior, y de conformidad con la metodología dispuesta en la Resolución No. 304 de 2021, a continuación, se muestra la búsqueda de los bienes relevantes en el registro de productores de bienes nacionales, la cual se realizó con fecha 17/06/2025 y se aplica sobre los bienes que tienen un porcentaje de participación mayor al promedio de participación de los bienes que conforman el 80% de los costos, que para el caso es el 8,62% de participación.

Cabe destacar que para componentes de servicios tales como transporte o cuadrillas de personal, a pesar de que tengan una alta participación en el presupuesto de los proyectos no aplica su búsqueda en el registro de productores de bienes nacionales

LOSA DE CONCRETO MR41



MEZCLA ASFÁLTICA MD12



DOVELAS DE ACERO LISO



MEZCLA ASFÁLTICA MD20



De conformidad con la consulta del Registro de Productores de Bienes Nacionales, se determinó que los bienes relevantes para el desarrollo de la obra, no se encuentran incluidos en dicho

registro de conformidad con el numeral 3 del artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015. Por tal motivo, se otorgará el puntaje de apoyo a la industria nacional a los Proponentes que se comprometan a vincular al desarrollo del objeto contractual un porcentaje de empleados o contratistas por prestación de servicios colombianos, de al menos el cuarenta por ciento (40%), del personal requerido para el cumplimiento del contrato.

En el caso de Proponentes Plurales, todos, varios o cualquiera de sus integrantes podrá vincular un porcentaje de empleados o contratistas por prestación de servicios colombianos, de al menos el cuarenta por ciento (40%), del personal requerido para el cumplimiento del contrato. Además de la incorporación del bien nacional relevante o del porcentaje de personal colombiano requerido para la ejecución del contrato, tratándose de Proponentes Plurales, su composición deberá estar acorde con lo exigido por la noción de Servicios Nacionales prevista en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, de lo que dependerá la franja del puntaje aplicable en lo referente al apoyo de la industria nacional.

De acuerdo con el decreto 680 de 2021 podemos establecer dentro del presente proceso de obra pueden ser prestados por personal o talento humano colombiano, todo a su vez que estos servicios surgen de la profesionalización, preparación y/o formación laboral de las personas que desarrollan dichas actividades.

3.8. ANALISIS DE RIESGOS

Para el presente procedimiento contractual, en atención a la Ley 1150 de 2007 y los artículos 2.2.1.1.1.3.1 y 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, entiéndase por Riesgo la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que afecten el desarrollo del mismo, generando una variación sobre el resultado esperado, tanto en relación con los costos como con las actividades a desarrollar en la ejecución contractual.

Corresponderá al contratista seleccionado la asunción del Riesgo previsible propio de este tipo de contratación asumiendo su costo, siempre que el mismo no se encuentre expresamente a cargo de la entidad en el contrato.

De acuerdo con procedimiento de la referencia y teniendo en cuenta lo estipulado en los documentos tipo transversales de licitación de obra pública de infraestructura de transporte – con las modificaciones de la Resolución 465 de 2024 − versión vigente a partir del 03/02/2025, se estableció la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el presente procedimiento mediante el documento denominado Matriz 3 – Riesgos.

3.9. ANÁLISIS AMBIENTAL

La Guía de Contratación Sostenible GCO-GCI-IN001 de la Secretaria Distrital de Gobierno tiene como objetivo brindar los lineamientos generales para la incorporación de criterios sostenibles en los procesos de contratación de la Secretaría Distrital de Gobierno, por medio de la implementación de las fichas de contratación sostenible, con el fin de potenciar los impactos ambientales y sociales positivos en la adquisición de bienes y servicios institucionales.

Con ello busca extender su responsabilidad en la inclusión de criterios de sostenibilidad en otros procesos diferentes a los priorizados coloca a disposición un listado de especificaciones técnicas y obligaciones específicas que pueden incluir en diferentes tipos de contratación, de manera que pueden seleccionar según el contexto y aplicabilidad correspondiente.

La contratación pública sostenible, ha estado enmarcada por lineamientos establecidos desde las Políticas de Producción Más Limpia y Mercados Verdes, cuya finalidad se han caracterizado por fomentar la producción de bienes y servicios amigables con el ambiente, previniendo y minimizando los impactos negativos y riesgo a la salud los seres humanos y otras especies, garantizando los derechos humanos y las cadenas de valor.

Al unificar las directrices mencionadas anteriormente, nace la Política de Producción y Consumo Sostenible, cuyo objetivo es orientar el cambio de los patrones de producción y consumo de la sociedad colombiana hacia la sostenibilidad ambiental, contribuyendo a la competitividad de las empresas y al bienestar de la población.

Dentro de las estrategias de su implementación se encuentran las compras públicas sostenibles de bienes y servicios sostenibles y a su vez el consumo responsable.

Para el propósito de esta guía, se han diseñado fichas de contratación sostenible, en donde se priorizan los criterios ambientales a incluir en los contratos de la Entidad con un grado de incidencia ambiental, sea por el ejercicio de un servicio a contratar o por los residuos generados por el mismo.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el presente contrato se incluye la Ficha de contratación sostenible No. 26. “Criterios sostenibles para incluir en otros procesos de manera voluntaria”, la cual debe ser cumplida durante la ejecución del proyecto.

4. ESTUDIO DE MERCADO

Para el presente proyecto, se tendrán en cuenta los precios de referencia del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, quien es la entidad distrital que encabeza el sector de infraestructura de transporte en la ciudad de Bogotá D.C. y posee una base de datos de precios para actividades de obra actualizada al mes de junio de 2025.

Estas actividades guardan relación con las actividades planteadas en el contrato y así atender las necesidades planteadas en el plan de desarrollo local vigente

4.1. PRECIOS DE REFERENCIA DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU

A través del Acuerdo Numero 002 de 2022, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU crea la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación – DTINI la cual tiene como finalidad administrar, actualizar y mantener el sistema de información de Precios Unitario de Referencia para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial y de espacio público, con el fin de proporcionar una herramienta confiable a los usuarios internos y externos.

Dicha herramienta surge a partir del análisis económico de los materiales, maquinaria, equipos, mano de obra y demás insumos necesarios para la planeación y desarrollo de los presupuestos para las obras de infraestructura vial y de Espacio público acorde con las necesidades y particularidades de cada uno de los proyectos en la ciudad de Bogotá D.C.

A partir de lo anterior, esta entidad realiza un proceso de actualización de los insumos de la Base de precios unitarios de referencia del IDU, a partir del análisis de estudios de mercado, comienza mediante el seguimiento, análisis y comprensión del comportamiento del mercado de la construcción de obras civiles; el cual permite evaluar y definir la canasta de insumos a actualizar.

Esto se realiza a través del análisis del mercado (tendencias de las variaciones y análisis de las relaciones de causalidad de los indicadores), para lo cual se revisan indicadores económicos como el Índice de Precios al Consumidor - IPC, la Tasa Representativa del Mercado - TRM, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV, el índice de Precios del Productor - IPP y un indicador que ofrece un panorama general del comportamiento de la producción nacional como lo es el IPOC.

Posteriormente a la definición de la canasta de insumos a actualizar, se realiza el diseño de la recolección, el acopio y análisis de la información, y publicación de resultados, a través de las siguientes fases:

- Planeación operativa: En esta fase se procede a realizar el alistamiento de los insumos a ser actualizados mediante estudios de mercado, para lo cual se prepara la estrategia operativa de recolección de cotizaciones.

- Definición de criterios metodológicos de análisis: En esta fase se llevan a cabo dos procesos que están correlacionados y orientados a la definición de precios; por análisis estadístico y por análisis técnico.
  Recolección y procesamiento de información: Durante esta fase, cada recolector conforme a la cantidad de insumos y cotizaciones distribuidas realiza las actividades necesarias para la obtención de cotizaciones.

- Análisis y validación de la información obtenida: A partir de los criterios metodológicos definidos, se lleva a cabo el análisis estadístico y técnico, los cual implica organizar, procesar, validar, resumir e interpretar el conjunto de datos, con el propósito de producir conocimiento, tomar decisiones y evaluar la integridad de la información de los precios de los insumos frente a la realidad inmediata del mercado. Producto de los ejercicios de análisis se definen los precios finales para cado uno de los insumos objeto de actualización.

- Cargue de la información y generación de productos: Una vez obtenidos los precios de los insumos actualizados, en CivilData se realizan las actividades necesarias para llevar a cabo el cargue de información de insumos y la actualización de APUs, así como las validaciones de consistencia mediante el archivo manual.

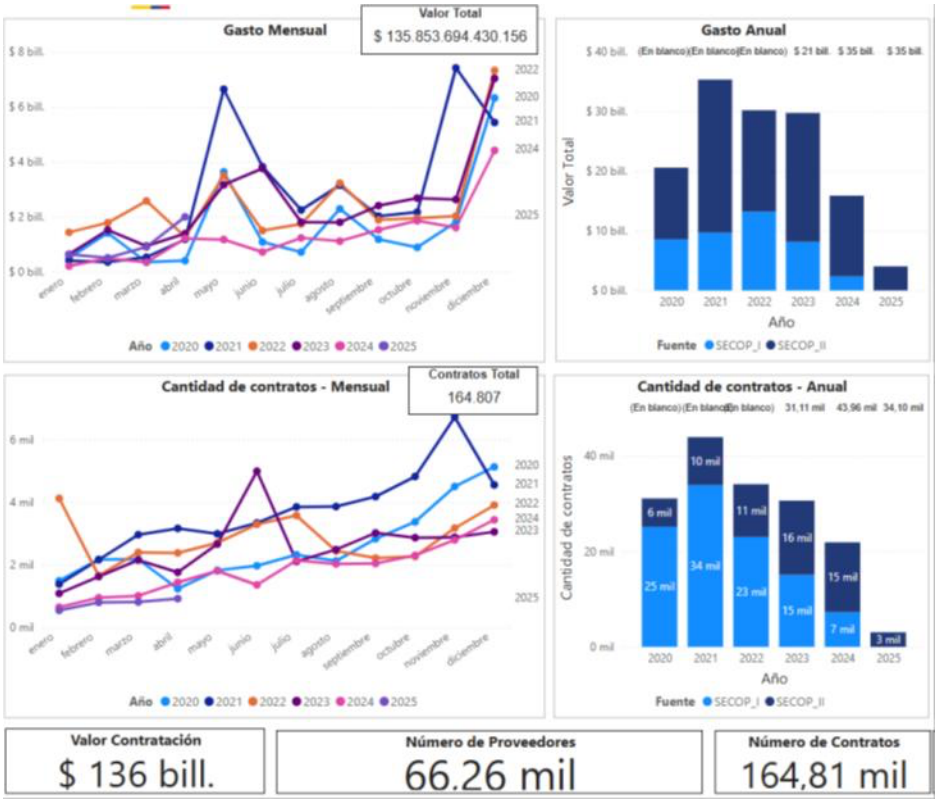
Para este proceso, la entidad tomara la información disponible el día 17 de junio de 2025, la cual corresponde al sistema de información de Precios Unitarios de Referencia 2025-I Fase I con Fecha de publicación: 7 de mayo de 2025 y Fecha de último ajuste parcial: 27 de junio de 2025 y puede consultarse en el siguiente enlace: https://www.idu.gov.co/page/siipviales/economico/portafolio

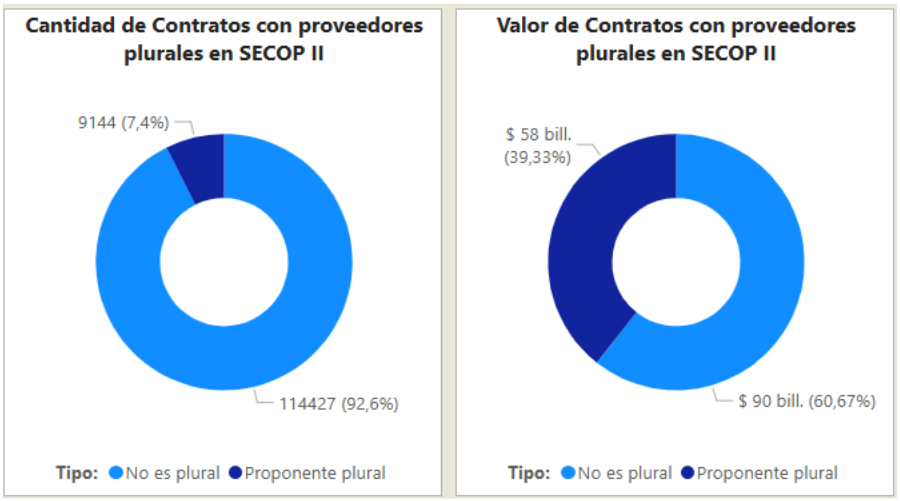
5. ESTUDIO DE LA OFERTA

5.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS PROVEEDORES DEL BIEN Y SERVICIO EN EL MERCADO NACIONAL

Actualmente, existen empresas legalmente constituidas que cumplen con los requisitos normativos y técnicos necesarios para ofrecer los servicios demandados. La oferta a nivel nacional está compuesta por aquellas empresas debidamente autorizadas y habilitadas para desarrollar actividades en el sector de la construcción.

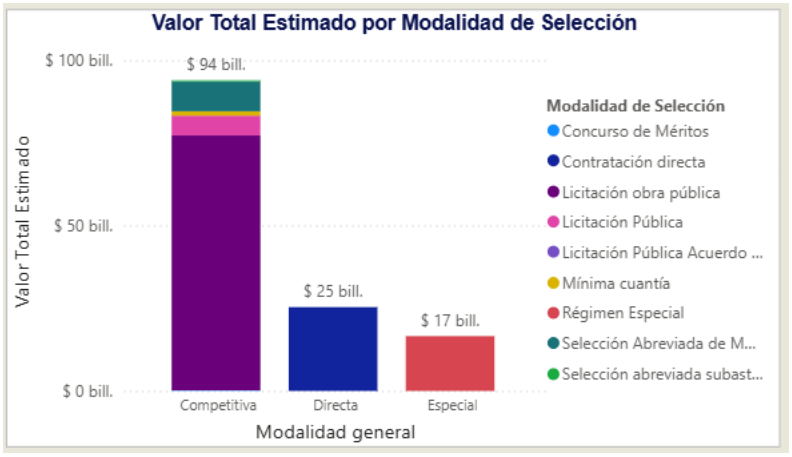
Para llevar a cabo el análisis de la oferta, la entidad evalúa la actividad económica del sector correspondiente, con el fin de identificar a los potenciales proveedores. Este proceso incluye la revisión de contratistas que han participado en procesos contractuales previos a nivel nacional y departamental, celebrados con entidades públicas, lo cual permite establecer un marco de referencia sobre la capacidad y experiencia del mercado proveedor.





El número de contratos relacionados que fueron adjudicados a oferentes plurales fue del 7.4%, mientras que el número de contratos adjudicados a oferentes no plurales fue de 92.6%. Sin embargo, los oferentes no plurales tuvieron una participación importante en el presupuesto adjudicado (39.33%), que los oferentes plurales (60.67%).

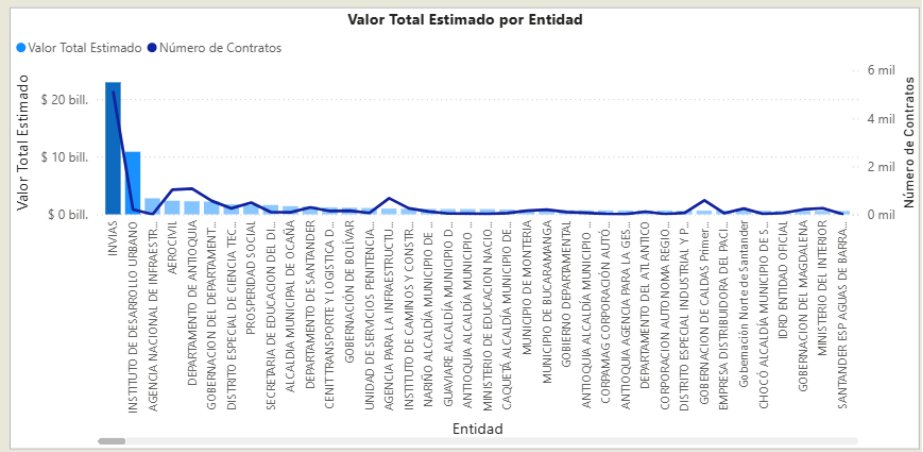
Se evidencia que la modalidad de contratación mayormente empleada en los procesos de obra pública es la licitación obra pública, y en menor medida la selección abreviada de menor cuantía, de acuerdo con las cuantías de las entidades contratantes.



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2024			2025		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos
7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	$ 6.727.228.908.993	4,95%	1839	$ 739.509.076.429	0,54%	101898
721015 - Servicios de apoyo para la construcción	$ 3.028.072.063.381	2,23%	1100	$ 300.533.842.891	0,22%	38573
721021 - Control de plagas	$ 59.518.597.727	0,04%	209	$ 6.465.204.762	0,00%	4271
721029 - Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones	$ 725.898.738.059	0,53%	267	$ 144.342.244.564	0,11%	38767
721031 - Instalación y reparación de servicios de bandas transportadoras	$ 604.815.639	0,00%				171
721033 - Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura	$ 2.913.134.694.187	2,14%	263	$ 288.167.784.212	0,21%	20116

Las entidades estatales que mayor cantidad de contrataciones realizaron en el código UNSPSC relacionados con el objeto contractual propuesto son, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, el Instituto Nacional de infraestructura, AEROCIVIL y el departamento de Antioquia.

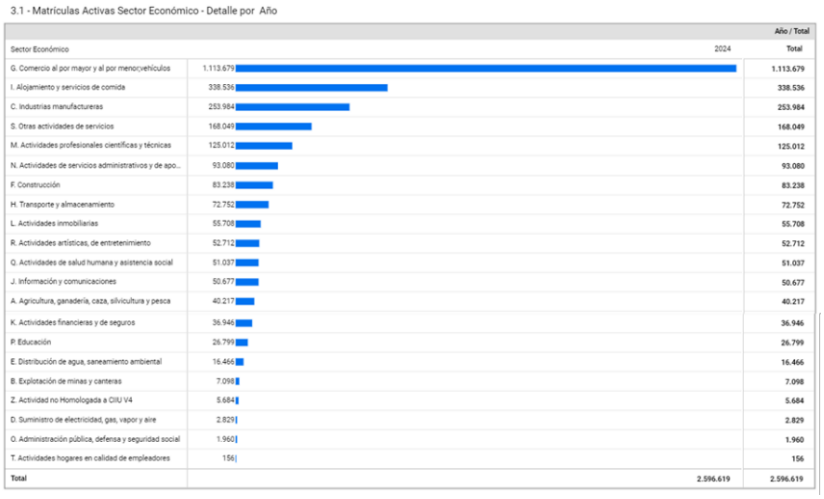


Como lo muestra la siguiente grafica se presentan los principales contratistas a nivel nacional, que han contratado con las entidades del estado bajo procesos competitivos, para el código UNSPSC objeto de análisis en esta sección. Se destacan Constructora concreto SA, Unión Temporal Ciudad Aérea, Consorcio vial MH 053, Consorcio CC 2023, Consorcio SAICOLOSO 2020, Consorcio Antioquia al mar, Consorcio CC L1 entre otros.

Según cifras del Registro Único Empresarial y Social (RUES), actualmente en Colombia se encuentran registradas y activas un total de 1.156.544 empresas. A continuación, se presenta la distribución del número de empresas por departamento y tamaño de la empresa:

ACTIVIDAD ECONÓMICA	GRAN EMPRESA	MEDIANA	PEQUEÑA EMPRESA	MICROEMPRESA	NO DETERMINADA	TOTAL
AMAZONAS	2	5	40	732	319	1.098
ANTIOQUIA	327	1.111	4.755	62.072	81.144	149.409
ARAUCA	5	28	299	1.924	617	2.873
ATLANTICO	598	1.653	5.124	54.201	16.435	78.011
BOGOTA	3.880	11.336	41.786	247.590	161.015	465.607
BOLIVAR	58	378	2.002	32.520	10.648	45.606
BOYACA	21	81	593	9.996	5.598	16.289
CALDAS	52	218	1.029	6.506	5.608	13.413
CAQUETA	2	27	109	1.353	877	2.368
CASANARE	20	127	681	5.613	2.261	8.702
CAUCA	59	103	427	5.123	2.442	8.154
CESAR	31	138	623	8.506	3.870	13.168
CHOCO	0	2	10	776	2.320	3.108
CORDOBA	48	175	735	8.106	3.392	12.456
CUNDINAMARCA	415	1.133	3.299	22.310	13.679	40.836
GUAINIA	1	0	7	83	75	166
GUAJIRA	8	41	257	4.873	1.884	7.063
GUAVIARE	1	1	33	345	234	614
HUILA	41	144	745	8.963	3.709	13.602
MAGDALENA	69	226	663	10.184	4.769	15.911
META	42	252	1.199	10.502	5.167	17.162
NARIÑO	4	7	70	2.278	8.453	10.812
NORTE DE SANTANDER	52	256	900	11.604	7.522	20.334
PUTUMAYO	0	1	25	807	2.069	2.902
QUINDIO	21	126	525	4.905	2.285	7.862
RISARALDA	71	288	1.182	8.557	6.884	16.982
SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	10	54	180	1.865	754	2.863
SANTANDER	18	101	592	15.009	27.955	43.675
SUCRE	12	105	374	4.827	1.764	7.082
TOLIMA	34	160	887	11.954	4.781	17.816
VALLE DEL CAUCA	53	409	2.806	42.328	64.524	110.120
VAUPES	0	0	5	47	42	94
VICHADA	0	1	14	250	121	386
TOTAL	5.955	18.687	71.976	606.709	453.217	1.156.544

En la siguiente tabla se presenta en número de matrículas mercantiles activas en la actualidad, clasificadas por actividad económica, donde se muestra que la actividad económica con mayor número de empresas activas es "Comercio al por mayor y al por menor; vehículos" con 1.113.679 registros y la de menor participación es "Actividades hogares en calidad de empleadores" con 156 registros. A su vez, la "Construcción" cuenta con 83.238 registros:



3.1 - Matrículas Activas Sector Económico - Detalle por Año

Sector Económico	2024	Año / Total
G. Comercio al por mayor y al por menor;vehículos	1.113.679	1.113.679
I. Alojamiento y servicios de comida	338.536	338.536
C. Industrias manufactureras	253.984	253.984
S. Otras actividades de servicios	168.049	168.049
M. Actividades profesionales científicas y técnicas	125.012	125.012
N. Actividades de servicios administrativos y de apo...	93.080	93.080
F. Construcción	83.238	83.238
H. Transporte y almacenamiento	72.752	72.752
L. Actividades inmobiliarias	55.708	55.708
R. Actividades artísticas, de entretenimiento	52.712	52.712
Q. Actividades de salud humana y asistencia social	51.037	51.037
J. Información y comunicaciones	50.677	50.677
A. Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	40.217	40.217
K. Actividades financieras y de seguros	36.946	36.946
P. Educación	26.799	26.799
E. Distribución de agua; saneamiento ambiental	16.466	16.466
B. Explotación de minas y canteras	7.098	7.098
Z. Actividad no Homologada a CIIU V4	5.684	5.684
D. Suministro de electricidad, gas, vapor y aire	2.829	2.829
O. Administración pública, defensa y seguridad social	1.960	1.960
T. Actividades hogares en calidad de empleadores	156	156
Total	2.596.619	2.596.619

5.2. CONTRATOS DE OBRA

En contratos de obra se encuentra definidas en el estatuto general de la Contratación Pública, y es una de las actividades en las cuales se pueden clasificar las empresas cuando se inscriben en el registro único de proponentes.

En este sentido, a continuación, se relacionan los proponentes que han participado en alguno de los procesos de construcción que ha adelantado el IDU, la UMV y los Fondos de Desarrollo Local:

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
OFAN INGENIERÍA S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PROYECTOS DE INGENIERÍA S.A. – PROING S.A.	Cali	Constructor	TECNOLOGÍA Y ELÉCTRICOS
PALACIO OFICINA DE CONSTRUCCIONES S.A.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CARCÓN INGENIERÍA S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
A & D ALVARADO & DURING S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
A.E INGENIEROS CIVILES S.A.S	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
ABENGOA COLOMBIA S.A.S.	Bogotá	Constructor	SERVICIOS PETROLEROS ENERGÉTICOS Y DE CONSTRUCCIÓN
ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
AGAMA S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
AGUASCOL S.A E.S.P	Medellín	Constructor	SERVICIOS PÚBLICOS
ALCA INGENIERIA S.A.S	Bogotá	Constructor	INTERVENTORÍA CONSULTORÍA E INGENIERÍA CIVIL
AMEZQUITA NARANJO INGENIERIA & CIA SCA	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ANDINA DE CONSTRUCCIONES Y ASOCIADOS S.A.	Sabaneta	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
APIROS S.A.S.	Bogotá	Constructor	OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
ARQUITECTOS E INGENIEROS ASOCIADOS S.A - A.I.A S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ARQUITECTURA Y CONCRETO S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ASESORÍAS DISEÑOS Y CONSTRUCCIONES S.A. ADYCOR S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ASFALTADORA COLOMBIA S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ATILA INGENIERÍA EU	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
BASE Y ANCLAJE S.A.S - BASA-S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
BUITRAGO MONTOYA Y CIA S EN C	Barranquilla	Constructor	ASESORÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS, INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
C&G INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES S.A.S	Bogotá	Constructor	SERVICIOS PETROLEROS ENERGÉTICOS Y DE CONSTRUCCIÓN
C3 CONSTRUCCIONES Y CONTRATOS S.A.S.	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CADSA S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CAPITALYS INFRAESTRUCTURA S.A.	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CARCON INGENIERÍA S.A.S.	Bucaramanga	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CASTRO TCHERASSI S.A.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CI GRODCO S EN C A INGENIEROS CIVILES	Bogotá	Constructor	VIAL
CIVILIA S.A.	Bogotá	Constructor	SERVICIOS PETROLEROS ENERGETICOS Y DE CONSTRUCCION
CNV CONSTRUCCIONES S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
COMPAÑÍA DE MEZCLAS ASFÁLTICAS G4 S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONALVIAS CONSTRUCCIONES S.A.S.	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
CONASCON INGENIERIA LTDA	BARRANQUILLA	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONCALI COLOMBIA S.A.S.	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONCIVILES S.A.	Cali	Constructor	
CONCRETOS Y ASFALTOS S.A CONASFALTOS S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONINSA & RAMÓN H. S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONINSA RAMÓN H. S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS, SERVICIOS INMOBILIARIOS
CONSTRUCCIONES AR&S LTDA.	Bogotá	Constructor	ASESORIA, CONSULTORIA Y SERVICIOS, INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
CONSTRUCCIONES CF SAS	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES NAMUS S.A.	Barranquilla	Constructor	
CONSTRUCCIONES TÉCNICAS DE INGENIERIA - CONTEIN LTDA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES TÉCNICAS SANTA MARÍA S.A.	CALI	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES TECNIFICADAS S.A. - CONSTRUCTEC S.A.	Bogotá	Constructor	VIAL
CONSTRUCCIONES Y EXPLANACIONES S.A.S CONEXPLAN S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES Y TRACTORES S.A CONYTRAC S.A.	Sabaneta	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCCIONES Y VIAS INGENIEROS CONTRATISTAS S.A.S - CONVIAL S.A.S	Envigado	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCOES E COMERCIO CAMARGO CORREA S.A. SUCURSAL COLOMBIA	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA CARPOL LTDA	Popayán	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.	Itagüí	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA DE OBRAS DE VIVIENDA E INGENIERÍA – COVEIN	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
CONSTRUCTORA EMG INGENIEROS LTDA.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA FG S.A	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA MECO S.A. SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
CONSTRUCTORA MORICHAL LTDA	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA NORBERTO ODEBRECHT S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA PRECOMPRIMIDOS S.A.	Itagüí	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA RUMIE LTDA.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUCTORA YACAMÁN VIVERO S.A.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONSTRUIR INGENIERÍA S.A.S.	Cali	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
CONSTRUSEÑALES S.A.	Barranquilla	Constructor	SERVICIOS PETROLEROS ENERGETICOS Y DE CONSTRUCCION
CONVEL S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CONZA S.A.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
COPCISA S.A. SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
COPISA COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
CORTES Y EXPLANACIONES S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
CPA CONSTRUCCIONES PREFABRICADAS S.A.	Palmira	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
D & S S.A	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
DESARROLLAMOS INGENIERIA LTDA,	Cali	Constructor	
DIATECO LTDA.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
DIRCO INGENIERIA LTDA	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
DISUCON LTDA	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
DRAGADOS IBE SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EBINGEL S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ECOVIAS S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
EDUARDO GIRONZA INGENIERIA CIVIL	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EESE INGENIERIA	Barranquilla	Constructor	VIAL
ELÉCTRICAS DE MEDELLÍN INGENIERÍA & SERVICIOS S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ELSAMEX INTERNACIONAL SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EMPRESA DE SERVICIOS DE INGENIERÍA S.A.S. E.S.I S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ENGICO LTDA	Envigado	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EQUIPO UNIVERSAL S.A.	Bogotá	Constructor	VIAL
EQUIPOS CONSTRUCCIONES Y OBRAS S.A- ECOBRAS S.A.	Villavicencio	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EQUIPOS E INGENIERÍA S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EQUIPOS Y CIMENTACIONES S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EQUIPOS Y TRITURADOS S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EQUIPOS Y VIAS S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ESTRUCTURACIÓN Y DESARROLLO DE PROYECTOS INMOBILIARIOS S.A E&D	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
EXPLANAN S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
FERNANDO CASTRO SPADAFFORA	Cali	Constructor	
FERROVIAL AGROMAN S.A. SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
GAICO INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, OBRAS DE INFRAESTRUCTURA URBANA Y EDIFICACIONES, VENTA Y ARRENDAMIENTO DE LOS MISMOS
GALANTE S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
GEOCONSTRUCCIONES S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
GESTIÓN DE PROYECTOS S.A. - GESPRO S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, INTERVENTORIA, CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
GISAICO S.A	Envigado	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
GRAVAS Y MAQUINARIA LTDA	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
GRUPO ODINSA S.A.- ORGANIZACIÓN DE INGENIERIA INTERNACIONAL S.A.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
HAG S.A	Guarne	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
HCT INGENIEROS ASOCIADOS LTDA.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
HIDROESTRUCTURAS LTDA	Cali	Constructor	
HM INGENIERÍA LTDA	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ICI INVERSIONES & CONSTRUCCIONES INDUSTRIALIZADAS S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
IMGEOCOSTA	Barranquilla	Constructor	GEOSINTETICOS ARTICULOS DE PLASTICO
INCA S.A.S	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INCIVILCO S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INDEMAC S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INFERCAL S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGECON S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGELAS LTDA. – INGENIEROS ELECTRICISTAS Y CIVILES ASOCIADOS	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
INGENIERÍA HERNÁNDEZ BERNAL S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
INGENIERÍA INMOBILIARIA S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERIA TOTAL S.A.S	Medellín	Constructor	SERVICIOS PUBLICOS
INGENIERIA Y CONTRATOS S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERIA Y MONTAJE ELECTROMECÁNICOS S.A. INMEL S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERÍA Y SUMINISTROS BROCA LTDA.	Barrancabermeja	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERÍA Y VÍAS S.A.S INGEVIAS	Envigado	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERÍAS ALIADAS S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIERÍAS Y SERVICIOS, INCER S.A	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGENIEROS CONSTRUCTORES E INTERVENTORES – ICEIN S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGEOMEGA S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
INGOMON S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
JCR INGENIERÍA ELÉCTRICA S.A.S.	Sabaneta	Constructor	TECNOLOGÍA Y ELÉCTRICOS
JGI S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
JMV INGENIEROS S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
LATCO S.A.	Cali	Constructor	
LUGÓN INGENIERÍA S.A	Medellín	Constructor	OMERCIALIZACIÓN DISTRIBUCIÓN Y ENAJENACIÓN DE MAQUINARIA
LV ESTRUCTURAS DE CONCRETO S.A.	Cali	Constructor	COMPRA, VENTA, COMERCIALIZACIÓN Y ALQUILER DE EQUIPOS, MAQUINARIA Y ELEMENTOS TÉCNICOS O TECNOLÓGICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN
MAGMA S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD VIAL S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MAQUINARIA Y CONSTRUCCIONES - MAYCO S.A.S	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MARÍA JULIANA LOZANO SEPULVEDA	Cali	Constructor	
MARTÍNEZ Y HOYOS INGENIERÍA LTDA.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
MASERING S.A.S	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MATIZ ARQUITECTURA S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MEGAPROYECTOS S.A.	Sabaneta	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MEYAN S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MHC - MARIO HUERTAS COTES	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MILU PROYECTOS ESPECIALIZADOS	Medellín	Constructor	SERVICIOS PETROLEROS ENERGÉTICOS Y DE CONSTRUCCIÓN
MINCIVIL S.A.	Chía	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MOTA-ENGIL COLOMBIA S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MURCIA MURCIA S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
MUVEK S.A.S.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORÍA CONSULTORÍA E INGENIERÍA CIVIL
NESTOR RAMÍREZ CUARTAS	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
OBRAS CIVILES COLOMBIANAS S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
OBRAS CIVILES E INMOBILIARIAS S.A. OCEISA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
OBRAS CIVILES S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
OBRAS Y DISEÑOS S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
OGENSA LATINA S.A.S	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
ORTÍZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS S.A SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PAECIA S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PALACIO OFICINA DE CONSTRUCCIONES S.A.	BARRANQUILLA	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PATIÑO Y CIA S.A	Envigado	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PAVCOL S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES, SERVICIOS PETROLEROS ENERGÉTICOS Y DE CONSTRUCCIÓN
PAVIMENTAR S.A.	Medellín Copacabana	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PAVIMENTO UNIVERSAL S.A	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PBR TECHNOLOGY SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	TUBERÍAS DE DISTRIBUCIÓN-MOVIMIENTO DE TIERRAS Y TRABAJOS HIDRÁULICOS CON MAQUINARIAS ESPECIALES
PEDRO GÓMEZ INFRAESTRUCTURA S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
POLO ASOCIADOS SOLUCIONES DE INGENIERÍA S.A.S.- POLO ASOCIADOS S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PÓRTICOS S.A INGENIEROS CIVILES	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PROCOPAL S.A.	Medellín Girardota	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PRODECON	Cali	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PROINCOL INGENIERIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
PROYECTAR INGENIERIA S.A.	Cali	Constructor	
PROYECTOS Y VÍAS S.A.S PROVIAS	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
RAHS INGENIERIA S.A. Y CIPRECON S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
RAMÍREZ Y CIA S.A	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
REGENCY S.A.	Cali	Constructor	
RESTITUBO S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
REX INGENIERIA S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
ROVER ALCISA COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SAINC INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.	Cali	Constructor	
SERAVEZZA LTDA.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SERVICIOS DE INGENIERIA EQUIPOS Y TIERRAS S.A.S SIETE S.A.S	Sabaneta	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Nombre	Ciudad	Sector	Actividad
SIERRA PÉREZ & CÍA S. EN C.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SNC LAVALIN INTERNATIONAL SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SOLETANCHE BACHY CIMAS S.A.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
SÓLIDOS INGENIEROS CIVILES S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SORELLANZA CONSTRUCTORES S.A.S.	CALI	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
STECKERL ACEROS S.A.S	Barranquilla	Constructor	HIERROS, ACEROS Y METALICOS
SUBSUELOS S.A.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
SUMMACON S.A.S.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
TECHINT INTERNATIONAL CONSTRUCTION CORP. TENCO	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
TECNIDESARROLLO S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
TERMOTÉCNICA COINDUSTRIAL S.A.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
TIPIEL S.A.	Bogotá	Constructor	INTERVENTORIA CONSULTORIA E INGENERIA CIVIL
TRADECO INDUSTRIAL SUCURSAL COLOMBIA	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
TRIMECA TRINELCA S.A.S	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
UNIÓN ELECTRICA S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
VALORCON S.A.	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
VARELA FIHOLL & CIA. LTDA.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
VÉRTICE INGENIEROS S.A.S.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
VÍAS S.A.	Medellín	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
VIÑAS RUSSI & CÍA S.A.S	Barranquilla	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES
YAMIL SABBAGH CONSTRUCCIONES S.A.S.	Bogotá	Constructor	INFRAESTRUCTURA OBRAS CIVILES Y EDIFICACIONES

Así mismo para los contratos de obra, se realiza el análisis de proponentes de acuerdo con la localización:

Ciudad	Cantidad	Porcentaje
Bogotá	77	39.9%
Barranquilla	24	12.4%
Medellín	49	25.4%
Cali	24	12.4%
Sabaneta	5	2.6%

Ciudad	Cantidad	Porcentaje
Bucaramanga	1	0.5%
Envigado	5	2.6%
Popayán	1	0.5%
Itagüí	2	1.0%
Palmira	1	0.5%
Villavicencio	1	0.5%
Guarne	1	0.5%
Barrancabermeja	1	0.5%
Chía	1	0.5%
TOTAL	**193**	**100.0%**

Se puede concluir que los constructores agremiados en la Cámara Colombiana de la Infraestructura - CCI se localizan mayoritariamente en la ciudad de Bogotá (39,9%), seguido de Medellín (25,4%) en un segundo nivel, y Cali (12,4%) y Barranquilla (12,4%). Entre estas 4 ciudades acumulan el 90,2% de los afiliados a la CCI en la actividad de consultoría. En cuanto a los sectores incluidos en la actividad de la construcción de los agremiados de la CCI, se tiene en la siguiente tabla la distribución:

Sector	Cantidad	Porcentaje
Infraestructura, Obras Civiles y Edificaciones	151	78.2%
Servicios Petróleos Energéticos y de Construcción	5	2.6%
Servicios Públicos	2	1.0%
Interventoría, Consultoría e Ingeniería Civil	11	5.7%
Obras de Infraestructura Urbana y Edificaciones, Venta y Arrendamiento de los Mismos	1	0.5%
Asesoría, Consultoría y Servicios	2	1.0%
Vial	4	2.1%
Geosintéticos Artículos de Plástico	1	0.5%
Tecnología y Eléctricos	1	0.5%
Comercialización Distribución y Enajenación de Maquinaria	1	0.5%
Compra, Venta, Comercialización y Alquiler de Equipos, Maquinaria y Elementos Técnicos o Tecnológicos para la Construcción	1	0.5%
Tuberías de Distribución - Movimiento de Tierras y Trabajos Hidráulicos	1	0.5%
Hierros, Aceros y Metálicos	1	0.5%
Sin Clasificación	11	5.7%
TOTAL	**193**	**100.0%**

De acuerdo con la información anterior, se encuentra que los sectores de mayor incidencia son infraestructura obras civiles y edificaciones (78,2%), mientras que el resto de las actividades tienen una incidencia mucho menor. En esta actividad de infraestructura, obras civiles y edificaciones se encuentran los constructores que pueden ser contratistas de obra del Fondo, UMV y el IDU, al igual que en las clasificaciones de constructores viales.

Actualmente, existen empresas legalmente constituidas que cumplen con los requisitos normativos y técnicos necesarios para ofrecer los servicios demandados. La oferta a nivel nacional está compuesta por aquellas empresas debidamente autorizadas y habilitadas para desarrollar actividades en el sector de la construcción.

Para llevar a cabo el análisis de la oferta, la entidad evalúa la actividad económica del sector correspondiente, con el fin de identificar a los potenciales proveedores. Este proceso incluye la revisión de contratistas que han participado en procesos contractuales previos a nivel nacional y departamental, celebrados

6. ESTUDIO DE LA DEMANDA

6.1. ADQUISICIONES RELACIONADAS CON EL BIEN O SERVICIO

En la última década, la ciudad ha realizado inversiones con el fin de hacerle frente a los problemas estructurales de la movilidad en Bogotá y poder así ofrecer un transporte público asequible en el que se disminuyen los niveles de congestión, al mismo tiempo que se ofrece la infraestructura vial adecuada para hacer de Bogotá una ciudad competitiva. Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes, entre otras por el crecimiento continuo de la población, la urbanización en la periferia, el crecimiento sostenido del parque automotor, el mal estado de las vías, la ausencia de medidas de la gestión de demanda de tráfico eficaces, la falta de conciencia y corresponsabilidad ciudadana entre otros.

Una vez consultada la plataforma "Colombia Compra Eficiente SECOP II", se presenta una relación y un análisis de diferentes procesos que durante los últimos cinco (5) años se han desarrollado en diferentes entidades públicas de orden distrital y que cuentan con características similares al proceso que actualmente se encuentra desarrollando el FDLSF.

ENTIDAD CONTRATANTE	No. PROCESO	OBJETO	PRESUPUESTO
ALCALDIA LOCAL DE SAN CRISTOBAL	FDLSC LP-002-2024	REALIZAR LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL, ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL, BOGOTÁ, D.C. A TRAVÉS DEL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE	$ 10.791.127.273
ALCALDIA LOCAL DE USAQUEN	FDLUSA-LP-003-2023	CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS Y A MONTO AGOTABLE LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD DE USAQUÉN EN BOGOTÁ CON OBRAS Y ACTIVIDADES DE CONSERVACION	$ 11.922.980.583

ENTIDAD CONTRATANTE	No. PROCESO	OBJETO	PRESUPUESTO
ALCALDIA LOCAL DE ENGATIVÁ	FDLE-LP-391-2022	CONTRATAR POR PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE DEL MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA LOCALIDAD DE ENGATIVÁ	$ 8.716.487.273
ALCALDÍA LOCAL DE SUBA	FDLSLP-1-2022(71638)	EJECUTAR LAS ACTIVIDADES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y ESPACIO PUBLICO EN LA LOCALIDAD DE SUBA EN LA CIUDAD DE BOGOTA D.C Y LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE SE DETALLEN EN EL ANEXO TÉCNICO GRUPO 1 Y GRUPO 2	$ 14.466.205.418
ALCALDIA LOCAL DE KENNEDY	FDLK-LP-004-2022	CONTRATAR LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS A MONTO AGOTABLE DE LA MALLA VIAL LOCAL Y SU ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO DE LA LOCALIDAD DE KENNEDY. GRUPO 1 Y 2	$ 39.248.610.898

Por otro lado, se presenta una relación y un análisis de diferentes procesos que durante los últimos cinco (5) años se ha desarrollado el FDLSF y que cuentan con características similares al proceso en mención:

ENTIDAD CONTRATANTE	NO. PROCESO	OBJETO	PRESUPUESTO	NUMERO DE PROPONENTES
ALCALDIA LOCAL DE SANTA FE	FDLSF-LP-001-2024	REALIZAR A MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SANTA	$ 10.760.400.000	9

ENTIDAD CONTRATANTE	NO. PROCESO	OBJETO	PRESUPUESTO	NUMERO DE PROPONENTES
		FE EN BOGOTÁ D.C. DE CONFORMIDAD CON LOS PLIEGOS DE CONDICIONES, ESTUDIOS PREVIOS Y DEMÁS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN EL ANEXO TÉCNICO		
ALCALDIA LOCAL DE SANTA FE	FDLSF-LP-001-2023	REALIZAR A MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL DE LA LOCALIDAD DE SANTA FE, SU ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO, Y LA INTERVENCIÒN DE PUENTES VEHICULARES Y/O PEATONALES DE ESCALA LOCAL SOBRE CUERPOS DE AGUA, DE LA LOCALIDAD DE SANTA FE EN BOGOTA D.C.	$ 7.048.860.000	8
ALCALDIA LOCAL DE SANTA FE	FDLSF-LP-005-2022	REALIZAR A MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL Y SU ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO, DE LA LOCALIDAD DE SANTA FE EN BOGOTA D.C.	$ 3.216.362.901	5
ALCALDIA LOCAL DE SANTA FE	FDLSF-LP-001-2020	REALIZAR A MONTO AGOTABLE, POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS FIJOS SIN FORMULA DE REAJUSTE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL Y SU ESPACIO PÚBLICO	$ 2.683.711.597	63

ENTIDAD CONTRATANTE	NO. PROCESO	OBJETO	PRESUPUESTO	NUMERO DE PROPONENTES
		ASOCIADO, DE LA LOCALIDAD DE SANTA FE EN BOGOTA D.C.		

Todos los proyectos fueron desarrollados bajo la filosofía de Proyectos Urbanos Integrales PUI y Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, DOTS, en donde se prioriza al ser humano sobre el vehículo, de tal manera, que la estructura urbana que resulte logre la intermodalidad en el sistema de transporte, el espacio público y la articulación de los equipamientos.

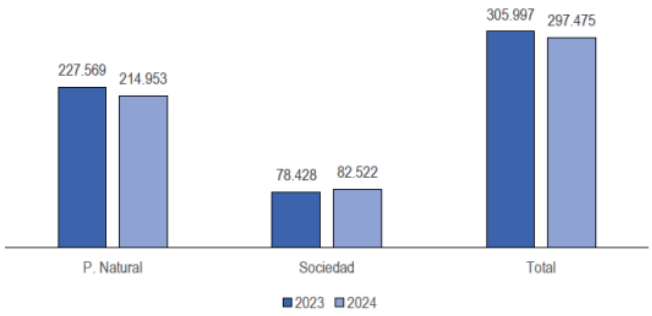
7. NORMATIVIDAD DIFERENCIAL PARA PROCESOS DE CONTRATACIÓN

A continuación, se transcriben apartes de varios documentos que contienen datos estadísticos acerca de las temáticas que el Decreto 1860 de 2021 establece para fomentar la inclusión de cierta población dentro de los procesos de contratación estatal.

7.1. CRITERIOS DIFERENCIALES PARA MIPYMES, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES.

Según la información reportada por Confecamaras, En 2024 se registraron 297.475 nuevas empresas, lo que representa una ligera disminución del 2,8% en comparación con las 305.997 creadas en 2023. Del total registrado, el 72,3% correspondió a personas naturales y el 27,7% a sociedades. La creación de empresas por personas naturales disminuyó un 5,5%, pasando de 227.569 en 2023 a 214.953 en 2024. Por el contrario, las sociedades mostraron un crecimiento del 5,2%, aumentando de 78.428 en 2023 a 82.522 en 2024.

Creación de empresas según organización jurídica



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%**

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%**

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.

Tabla 4. 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%**

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%).

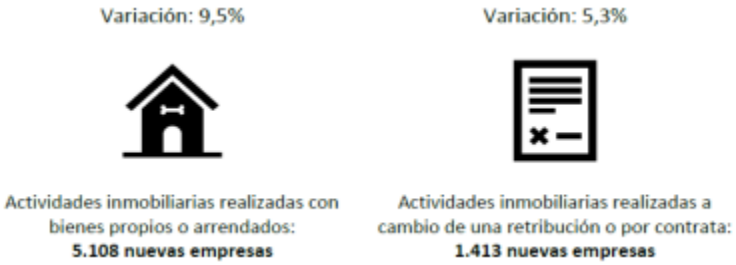
Empresas creadas por subsectores económicos

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%**

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:



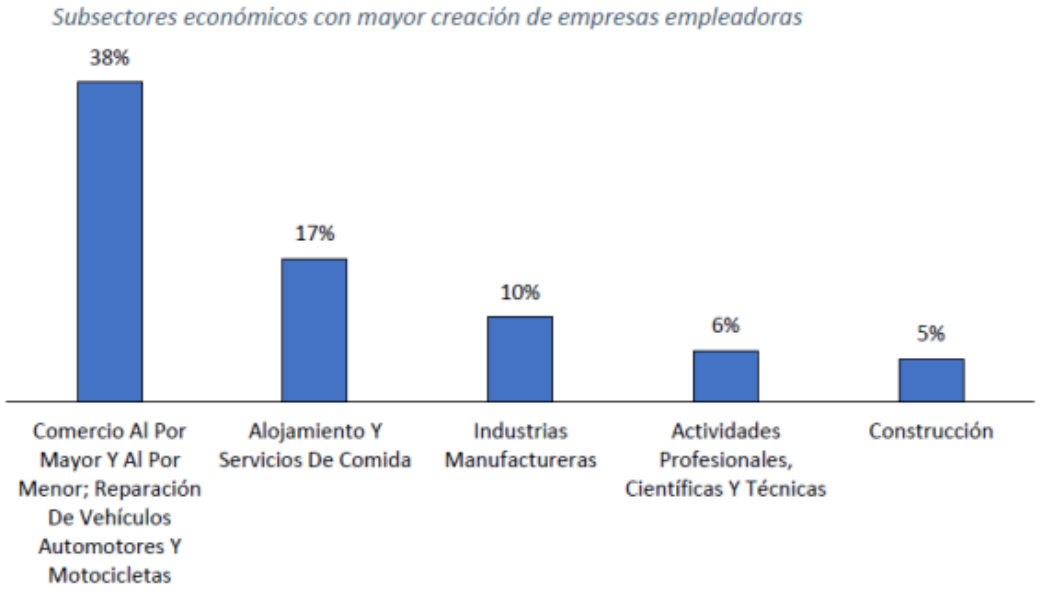
Por otro lado, al interior del subsector de actividades profesionales, científicas y técnicas, las siguientes actividades económicas contribuyeron de mayor manera en la variación registrada:



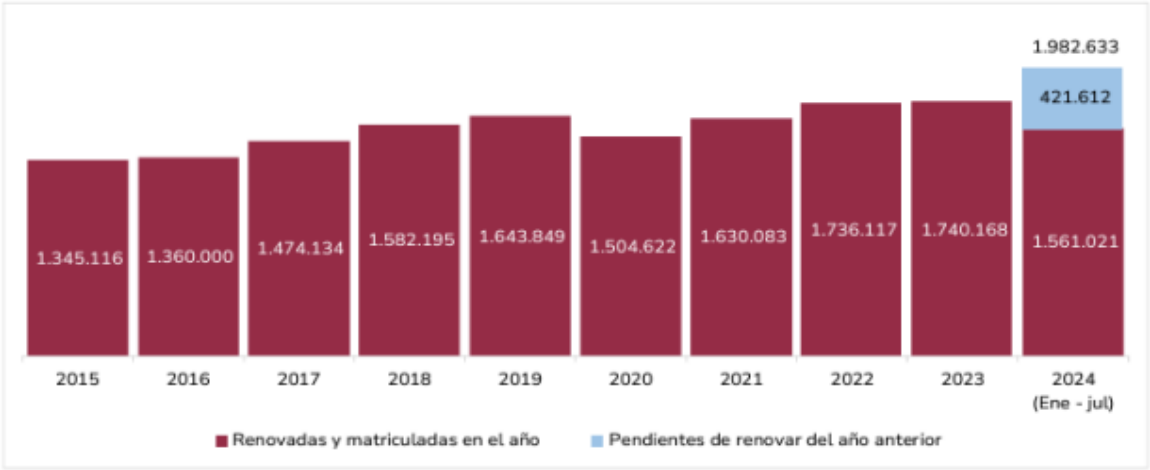
El subsector comercio al por mayor y al por menor presentó la mayor caída en la creación de empresas, principalmente en actividades como: comercio al por menor de artículos deportivos, en establecimientos especializados (-25,5%), comercio al por mayor de desperdicios, desechos y chatarra (-20,0%); comercio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

Creación de empresas y 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.



Gráfica 1. Evolución de las empresas activas 2015 -2024



Sumando las empresas renovadas o matriculadas entre enero y julio de 2024 y las empresas pendientes por renovar de 2023, hay 1.982.633 empresas activas actualmente.

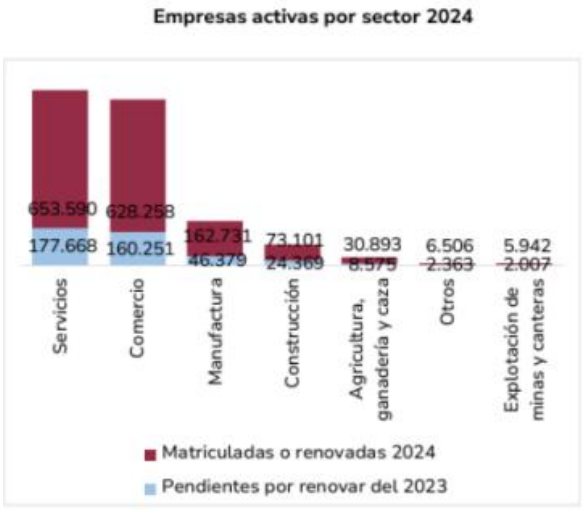


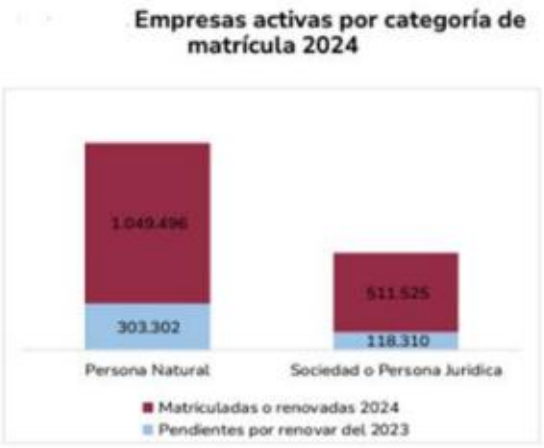
Las empresas activas entre enero y julio de 2024 se ubican principalmente en Bogotá (24,4%), seguido de Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca con 12,9%, 8,9% y 6,7%, respectivamente.

Las microempresas componen el 95,4% del tejido empresarial entre enero y julio de 2024. Las pequeñas empresas representan el 3,5%. Las medianas y grandes empresas son el 0,8% y 0,3% del total nacional de empresas, respectivamente



Servicios fue el sector que más empresas agrupó (41, 9%) entre enero y julio de 2024. En segundo lugar, se ubicó el comercio con el 39,8% de empresas. La manufactura y la construcción aglomeraron el 11% y 5% de empresas, respectivamente. Finalmente, las empresas en las demás actividades económicas fueron el 3%.





Las personas naturales representaron el 68,2% (1.352.798) de las empresas activas entre enero y julio de 2024.

Por otro lado, de las personas naturales activas el 57,3% reporta ser de género femenino, el 41,5% de género masculino y un 1,1% no reporta información.

Entre enero y julio de 2024 el número de empresas matriculadas disminuyó un 1,6% frente al mismo período de 2023. En julio de 2024 las matrículas aumentaron un 5,2% frente al mismo mes del año anterior.

El número de empresas que cancelaron su matrícula mercantil entre enero y julio de 2024 aumentaron un 21,6% respecto al mismo periodo del año anterior.

El número de empresas que cancelaron su matrícula mercantil entre enero y julio de 2024 aumentaron un 21,6% respecto al mismo periodo del año anterior.

Un micronegocio es la unidad económica (empresa, negocio o persona) con máx. 9 personas ocupadas que desarrolla una actividad productiva de bienes o servicios.

Incluye operaciones económicas realizadas por unidades informales, subterráneas, ilegales o que forman parte de la producción de los hogares para su consumo final propio.

En 2023 el número de micronegocios aumentó un 0,7%. La proporción de mujeres propietarias de micronegocios se ha mantenido alrededor del 36% en los últimos.



Si bien los micronegocios han decrecido en el sector de la construcción, esto puede reflejar una mayor formalización o crecimiento del empleo en el sector, lo que lleva a que haya menor dependencia de actividades informales en el sector de la construcción.

De acuerdo con el Boletín Dinámica empresarial No. 31, emitido en octubre de 2024 por la secretaría distrital de desarrollo económico, las empresas de servicios crecieron 1,2 % en octubre de 2024. Así mismo, el total de empresas con matrícula mercantil activa y vigente en Bogotá fue de 411.599, lo que representó un aumento de 0,2 % frente al mismo mes de 2023, cuando se reportaron 410.738.

En el décimo mes del año, servicios fue el sector con mayor participación entre las empresas con matrícula mercantil activa y vigente en Bogotá con una participación de 47,3 %, seguido por el sector comercio con 32,5 %, industria con 17,3 %, y otros sectores con 2,9 %.

En el sector servicios, el número de empresas con matrícula activa y vigente aumentó 1,2 %, pasando de 192.132 empresas en octubre de 2023 a 194.485 en el mismo mes de 2024. Las tres localidades con mayor participación dentro de esta actividad fueron: Chapinero 14,5 %, Suba 13,5 % y Usaquén 13,2 %. Por su parte, las localidades que registraron los mayores incrementos en su participación en el sector fueron: Chapinero con 0,4 puntos porcentuales (p.p.) y Suba y Fontibón con 0,2 p.p., cada una.

Empresas con matrícula activa y vigente en Bogotá según localidad
octubre 2024

Localidad	Empresas	Total actividades económicas			Empresas	Servicios		
		Partc. (%) oct-2024	Var. anual (%) oct-24/23	Contrib. a la var. anual oct-24 (p.p.)		Partc. (%) oct-2024	Var. anual (%) oct-24/23	Contrib. a la var. anual oct-24 (p.p.)
Usaquén	41.319	10,0	1,1	0,1	25.597	13,2	2,5	0,3
Chapinero	39.262	9,5	1,7	0,2	28.153	14,5	2,6	0,4
Santa Fe	14.925	3,6	1,6	0,1	6.548	3,4	0,5	0,0
San Cristóbal	8.831	2,1	-0,8	0,0	3.243	1,7	-1,9	0,0
Usme	7.162	1,7	2,2	0,0	2.726	1,4	1,6	0,0
Tunjuelito	7.262	1,8	1,2	0,0	2.515	1,3	5,7	0,1
Bosa	17.631	4,3	0,4	0,0	6.367	3,3	2,2	0,1
Kennedy	41.061	10,0	0,4	0,0	15.901	8,2	0,9	0,1
Fontibón	20.402	5,0	1,5	0,1	10.546	5,4	3,1	0,2
Engativá	36.461	8,9	-0,1	0,0	16.398	8,4	1,0	0,1
Suba	50.387	12,2	0,1	0,0	26.219	13,5	1,7	0,2
Barrios Unidos	19.140	4,7	-1,1	-0,1	8.303	4,3	-0,6	0,0
Teusaquillo	14.219	3,5	-1,3	0,0	8.468	4,4	-1,1	-0,1
Los Mártires	17.383	4,2	0,5	0,0	4.356	2,2	0,3	0,0
Antonio Nariño	8.072	2,0	0,1	0,0	2.622	1,3	0,9	0,0
Puente Aranda	19.603	4,8	-0,8	0,0	6.982	3,6	0,5	0,0
La Candelaria	4.046	1,0	1,5	0,0	1.969	1,0	2,6	0,0
Rafael Uribe Uribe	11.792	2,9	-1,1	0,0	4.306	2,2	-0,5	0,0
Ciudad Bolívar	13.747	3,3	0,9	0,0	5.260	2,7	1,4	0,0
Sin localidad*	18.894	4,6	-3,9	-0,2	8.006	4,1	-4,2	-0,2
Bogotá	**411.599**	**100,0**	**0,2**	**0,2**	**194.485**	**100,0**	**1,2**	**1,2**

El 92,3 % de las matrículas vigentes en octubre de 2024 fueron microempresas, 5,4 % correspondió a empresas pequeñas, 1,5 % a medianas y el 0,8 % restante a empresas grandes.

En los primeros diez meses del año 2024, se crearon 60.566 empresas, mientras que en el mismo periodo de 2023 se crearon 62.956 empresas, lo que representó una disminución de 3,8 %. Del total de empresas creadas hasta el cierre de octubre, 49,8 % pertenecían al sector servicios, 30,6 % a comercio, 15,3 % a industria, 1,0 % al sector agropecuario y minero y el restante 3,3 %, a otras actividades.

En la creación de empresas del sector servicios se destacó la participación de Suba, la cual aportó 13,6 %; mientras que, en los sectores de comercio se destacó Kennedy 12,8 %; y en industria, la localidad que se destacó fue Suba con un aporte de 11,7 %.

Creación de las empresas según género de representante legal

Por género del representante legal, las mujeres aportaron el 42,6 % de las empresas creadas mientras los hombres registraron 51,5 %; para el 5,9 % restante, no fue posible determinar el género. El 51,2 % de las empresas creadas por mujeres perteneció al sector servicios, 31,6 % a comercio, 12,9 % a industria y 4,3 % a otros sectores.

En los documentos precontractuales de varias entidades, se empiezan a evidenciar los criterios diferenciales en requisitos habilitantes y en puntaje para Mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres.

Adicionalmente a la información previamente presentada, Colombia compra eficiente expidió un análisis sectorial para la actualización del documento tipo infraestructura transporte modalidades de selección licitación pública, selección abreviada de menor cuantía y mínima cuantía, infraestructura de transporte, incluido en la versión del 03/02/2025 de los documentos tipo de infraestructura de transporte y el cual contiene análisis de los criterios diferenciales escogidos en favor de las mipymes y los emprendimientos de empresas de mujeres, el cual se encuentra disponible en: https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/anexo_memoria_justificativa_vf.pdf

El estudio de criterios diferenciales se presenta como resultado de mesas de trabajo realizadas para socializar los principales aspectos a modificar en los Documentos Tipo de Infraestructura de Transporte, asistieron alrededor de 150 entidades del Orden Nacional (alcaldías y gobernaciones) y del orden Distrital (IDU, INVIAS, Secretaría distrital de Movilidad), entre otras.

En las mesas de trabajo llevadas a cabo se analizaron observaciones, peticiones o solicitudes de aclaración por parte de ciudadanos, de Entidades Públicas Especializadas y observaciones al interior de la agencia nacional de contratación pública Colombia Compra eficiente. Así mismo, se analizaron los requisitos habilitantes técnicos, financieros y jurídicos que se requieren y se plantean los nuevos requisitos habilitantes a requerir.

Con base en el estudio de criterios diferenciales de Colombia compra eficiente, a continuación, se indican los criterios diferenciales, que son escogidos como requisitos habilitantes en favor de las mipyme y se presenta los argumentos por los cuales se acogen.

"Según la OIT "Las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (comúnmente conocidas como pymes) engloban más de dos tercios de la totalidad del empleo en el mundo y, además, generan la mayor parte de los nuevos puestos de trabajo", en torno a ello en los últimos años se han adoptado medidas tendientes a fortalecer las pequeñas y medianas empresas como motor de crecimiento, desarrollo y reactivación económica

La OIT manifiesta que, si bien las Mipyme son un elemento fundamental en la generación de empleo en América Latina, sus niveles de productividad tienden a ser menores en relación con otras regiones del mundo. En este sentido, el ambiente de negocios en el que estas empresas operan en la región comúnmente frena su productividad e impide su desarrollo y competitividad. Al respecto, este organismo señala que, en la fase de recuperación, las políticas públicas orientadas a las Mipyme deben tener en cuenta las problemáticas en el ambiente de negocios de cada país. Algunos de los obstáculos más comunes son: la competencia desleal por parte de los competidores informales, la falta de acceso a financiamiento, la escasa participación de la mujer

en el mercado laboral, la falta de innovación, entre otros. Estos factores impiden a las Mipyme alcanzar su más amplio potencial productivo, por lo que las políticas implementadas en la fase de recuperación deben considerar las características y limitantes del entorno del mercado.

Bajo esta perspectiva y en la búsqueda de fortalecer las Mipyme en Colombia, se expidió la Ley 2069 del 31 de diciembre de 2020, "Por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia", la cual establece un marco regulatorio que propicia el emprendimiento, crecimiento, consolidación y sostenibilidad de las empresas, con el fin de aumentar el bienestar social y generar equidad. Según la exposición de motivos del proyecto que originó la Ley de Emprendimiento, esta norma "[…] propone facilitar el acceso de las Mipyme a la modalidad de contratación de mínima cuantía, la limitación de estos procesos a Mipyme, define la posibilidad de establecer criterios diferenciales a favor de las Mipyme en los procesos de contratación pública, amplía el ámbito de aplicación de las medidas de compras públicas a Entidades que hoy están excluidas, establece la creación de un sistema de información e indicadores para evaluar la efectividad de las medidas adoptadas y define la inclusión de factores de desempate en los procesos de contratación pública que priorizan este segmento"

Los criterios seleccionados en los documentos tipo de infraestructura de transporte y acogidos por la entidad, son:

1. Número de contratos aportados para acreditar la experiencia
2. Índices de capacidad financiera
3. índices de capacidad organizacional.

7.2. FOMENTO A LA EJECUCIÓN DE CONTRATOS ESTATALES POR PARTE DE POBLACIÓN SUJETA DE PROTECCIÓN ESPECIAL CONSTITUCIONAL.

El OBSERVATORIO DISTRITAL DE VÍCTIMAS DEL CONFLICTO ARMADO (ODVCA), realiza verificación de la información y presenta boletines periódicos respecto a las víctimas en la ciudad de Bogotá D.C.

El 50,2% (177.744) de las víctimas son adultos de 29 a 59 años y 20,5% (72.429) jóvenes de 18 a 28 años, es decir, población económicamente activa, mientras que, 17% (61.322) se encuentran en edad escolar de 6 a 17 años.



Fuente: Registro Único de Víctimas (RUV), Bogotá D.C 30 de septiembre de 2024

De acuerdo con los datos del RUV, el 85% (300.770) de las víctimas no se identifican con pertenencia étnica; el 9,5% (33.578) se identifican como comunidad negra o afrocolombiana; el 5% (17.681) como perteneciente a algún pueblo indígena; el 0,36% (1.273) como población Rrom o gitana; el 0,09% (333) como raizales del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina; y el 0,04% (124) como palenqueros(as).



Fuente: Registro Único de Víctimas (RUV), Bogotá D.C 30 de septiembre de 2024

Del total de población víctima que se ubica en la ciudad y se encuentra registrada en el RUV, 16.936 tiene alguna discapacidad, es decir, el 4,8% del total.

Pese a que los datos de la Unidad para las Víctimas identifican 353.759 víctimas en Bogotá, debido a las formas de adquisición de los datos no se cuenta con información específica sobre la localidad de residencia de 96.129 de ellas, es decir, el 27,2% de la población que se ubica en la ciudad. Las localidades con más víctimas del conflicto armado en la ciudad son Kennedy (36.813), Ciudad Bolívar (36.721), Bosa (35.137), Suba (29.882) y Engativá (19.816).

Por su parte, las localidades con mayor tasa de víctimas del conflicto armado por cada 1.000 habitantes son la Candelaria con 81 víctimas por cada 1.000 habitantes, Santa Fe con 67 y Los Mártires con 60. Con respecto a la disminución de las personas en la ciudad de Bogotá las personas han salido de todas las localidades en una proporción similar.

Al analizar los hechos victimizantes declarados por las personas víctimas del conflicto armado que se ubican en Bogotá D.C., se identifica que el mayor porcentaje de eventos se relacionan con el desplazamiento forzado con un 75,3% (319.952), seguido de amenaza el 9,2% (39.169), homicidio 8,5% (35.980), desaparición forzada 1,9% (8.183). El resto de los hechos concentra el 5,1%.

Hecho victimizante	Eventos
Desplazamiento forzado	319.952
Amenaza	39.169
Homicidio	35.980
Desaparición forzada	8.183
Pérdida de muebles o inmuebles	3.739
Acto terrorista / atentados / combates / enfrentamientos / hostigamientos	2.950
Delitos contra la libertad y la integridad sexual en desarrollo del conflicto armado	2.850
Sin Información	2.050
Abandono o despojo forzado de tierras	1.969
Secuestro	1.814
Confinamiento	1.788
Lesiones personales físicas	1.130
Vinculación de niños, niñas y adolescentes a actividades relacionadas con grupos armados	1.080
Minas antipersonal munición sin explotar y artefacto explosivo improvisado	901
Lesiones personales psicológicas	815
Tortura	628

Fuente: Registro Único de Víctimas (RUV), Bogotá D.C. 30 de septiembre de 2024
Esta información no se puede sumar ya que corresponde a personas por cada hecho victimizante

De acuerdo con el siguiente gráfico, del universo de 352.218 víctimas de desplazamiento forzado que se ubicaban en Bogotá D.C en 2023, el 79% (277.531) no supera la situación de vulnerabilidad

De acuerdo con la información de la Encuesta Multipropósito Bogotá (EMB 2021), el índice de pobreza multidimensional IPM de las víctimas ubicadas en el distrito capital es 6,5 puntos porcentuales mayor al de la ciudad en general, es decir, las víctimas enfrentan carencias múltiples en términos de acceso a derechos y lo hacen en mayor proporción que el promedio de habitantes de Bogotá. IPM para las víctimas del conflicto armado en Bogotá D.C: 10,3%. IPM para Bogotá D.C: 3,8%

En la siguiente tabla se muestra el porcentaje de víctimas con privaciones en cada dimensión del IPM. En amarillo se encuentran los indicadores con mayor porcentaje de privación.

IPM por dimensiones en población víctima del conflicto armado

Dimensiones	Indicador	Hogares víctimas con privación	Porcentaje	Bogotá
Condiciones educativas	Analfabetismo	5.489	8,90%	1,8%
	Bajo logro educativo	42.734	30,00%	21,6%
Condiciones de la niñez y la juventud	Inasistencia escolar	2.920	2,00%	1,3%
	Rezago escolar	31.020	21,80%	18,7%
	Barreras de acceso a los servicios de cuidado a la primera infancia	10.628	7,50%	5,7%
	Trabajo infantil	1.141	0,80%	0,7%
Trabajo	Trabajo informal	92.875	65,20%	54,1%
	Desempleo de larga duración	22.768	16,00%	12,1%
Salud	Sin aseguramiento a salud	24.476	17,20%	13,1%
	Barreras de acceso a salud dada una necesidad	5.419	3,80%	4,3%
Vivienda y servicios públicos	Sin acceso a fuentes de agua mejorada	1.190	0,80%	0,4%
	Inadecuada eliminación de excretas	1.712	1,20%	0,7%
	Material inadecuado de pisos	1.043	0,70%	0,5%
	Material inadecuado de paredes	944	0,70%	1%
	Hacinamiento crítico	13.029	9,10%	5,8%

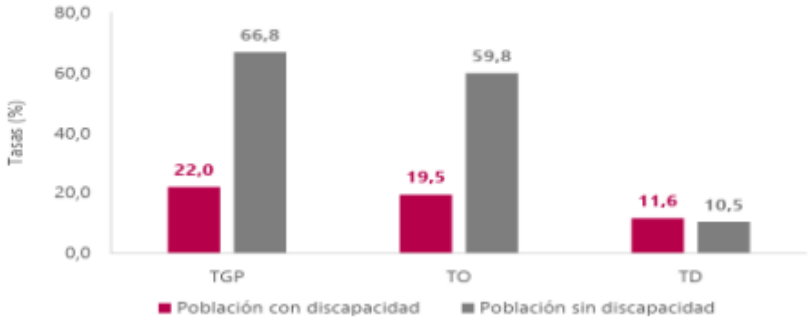
A continuación, se desagrega la información de las víctimas categorizadas en Sisbén IV por cada localidad:

Víctimas del conflicto armado en Sisbén por localidad y grupo

	SISBÉN A		SISBÉN B		SISBÉN C		SISBÉN D			
Localidad	Víctimas	% Total Víctimas por loc	Víctimas	% Total Víctimas por loc	Víctimas	% Total Víctimas por loc	Víctimas	% Total Víctimas por loc	Total Víctimas en Sisbén	% Total Víctimas por loc
Usaquén	661	16,9%	1.766	45,2%	1.169	29,9%	315	8,1%	3.911	44,5%
Chapinero	456	22,6%	871	43,1%	566	28,0%	129	6,4%	2.022	45,8%
Santa Fe	684	23,1%	1.322	44,6%	787	26,5%	174	5,9%	2.967	37,0%
San Cristóbal	1.505	19,0%	3.599	45,5%	2.325	29,4%	477	6,0%	7.907	63,1%
Usme	3.102	21,0%	6.526	44,2%	4.355	29,5%	788	5,3%	14.772	73,9%
Tunjuelito	644	15,8%	1.853	45,5%	1.295	31,8%	281	6,9%	4.074	60,2%
Bosa	3.704	14,6%	11.184	44,1%	8.873	35,0%	1.573	6,2%	25.335	65,0%
Kennedy	3.374	15,4%	9.539	43,4%	7.478	34,1%	1.569	7,1%	21.961	54,2%
Fontibón	488	16,5%	1.216	41,2%	971	32,9%	280	9,5%	2.953	40,8%
Engativá	1.480	13,6%	4.182	38,4%	4.099	37,6%	1.135	10,4%	10.896	51,3%
Suba	2.339	13,7%	7.125	41,7%	5.992	35,0%	1.644	9,6%	17.100	52,5%
Barrios Unidos	336	18,6%	787	43,6%	539	29,9%	142	7,9%	1.804	38,0%
Teusaquillo	241	18,4%	568	43,4%	405	30,9%	96	7,3%	1.310	30,6%
Los Mártires	402	19,9%	890	44,1%	586	29,1%	138	6,8%	2.016	37,8%
Antonio Nariño	147	14,8%	548	46,5%	375	31,8%	81	6,9%	1.178	41,7%
Puente Aranda	386	15,0%	1.099	42,7%	899	34,9%	192	7,5%	2.576	34,7%
Candelaria	79	18,5%	165	38,7%	139	32,6%	43	10,1%	426	26,9%
Rafael Uribe Uribe	1.552	17,1%	4.007	44,1%	2.955	32,5%	565	6,2%	9.080	62,5%
Ciudad Bolívar	6.181	22,7%	12.104	44,4%	7.665	28,1%	1.287	4,7%	27.238	68,9%
Sumapaz	27	19,7%	54	39,4%	53	38,7%	3	2,2%	138	97,8%
NS/NI	8.287	21,7%	16.068	42,1%	11.095	29,1%	2.719	7,1%	38.169	38,4%
Total	**36.100**	**18,2%**	**85.473**	**43,2%**	**62.621**	**31,7%**	**13.631**	**9,6%**	**197.825**	**52,0%**

El DANE en la gran encuesta integrada de hogares (GEIH), plantea la tasa de participación, de ocupación y de desocupación de la población en condición de discapacidad y los que no tienen esa condición diferencial.

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) de la población con discapacidad y sin discapacidad
Total nacional
Trimestre enero – marzo 2025



Respecto a la población con discapacidad, se presenta la siguiente información relacionada con empleo.

Durante el trimestre enero – marzo 2025, la tasa global de participación (TGP) de la población con discapacidad fue de 22,0%, en comparación con la TGP de la población sin discapacidad de 66,8%, lo que significó una diferencia negativa de 44,8 puntos porcentuales (p.p.) entre ambas poblaciones.

En cuanto a la tasa de ocupación, se evidencia que hay una diferencia negativa de 40,3 p.p. entre la población con discapacidad y sin discapacidad, para la primera, esta tasa fue de 19,5% y para la segunda de 59,8%.

Por otro lado, al observar la tasa de desocupación se evidencia que existe una diferencia de 1,1 p.p. dada por una tasa de 11,6% para la población con discapacidad y 10,5% para las personas sin discapacidad.

De este resultado se destaca que hay una gran diferencia en la tasa global de participación y en la tasa de ocupación, pero no hay una diferencia tan marcada en la tasa de desocupación.

Esto nos indica que dentro de la población con discapacidad hay una alta proporción de población económicamente inactiva que está compuesta por todas las personas en edad de trabajar que no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener actividad remunerada.

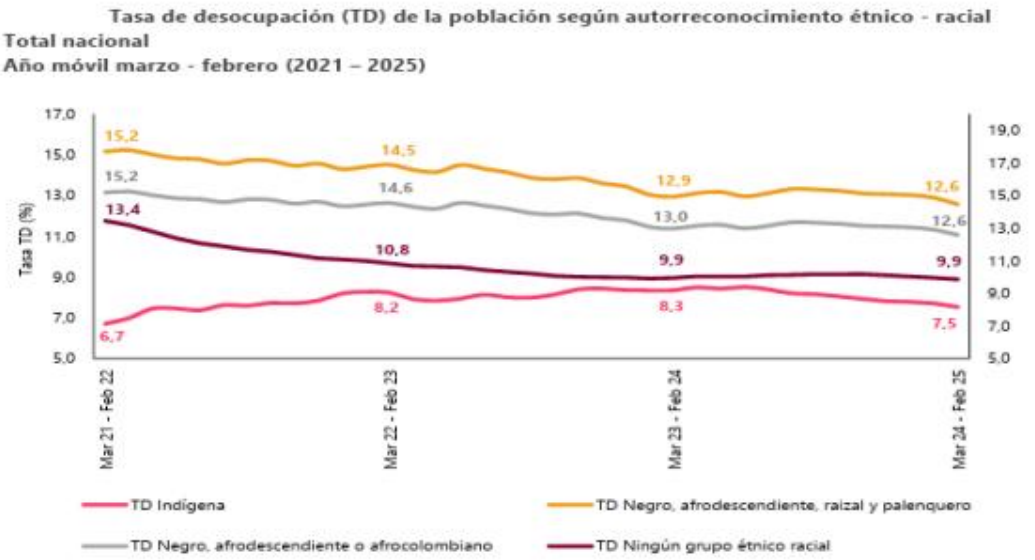
En contraste, aquellas personas en condición de discapacidad que tienen la capacidad y están interesados en trabajar tiene una tasa de desempleo un 1% por encima de la tasa de desocupación de personas sin discapacidad, siendo la mayor restricción de los discapacitados su capacidad y su interés laboral, en los que pueden influir aspectos culturales y familiares.

Según la guía para la promoción de empleo inclusivo de la ANDI, tenemos que de grupos vulnerables en Colombia están conformados de la siguiente manera:

- Jóvenes: 12.6 Millones de personas (25.9% de la población).
- Personas con discapacidad: 3 Millones de personas (6.3% de la población).
- Mujeres: 24.6 Millones de personas (50.5% de la población).
- Víctimas del conflicto armado: 8.2 Millones de personas (16.8% de la población).
- Personas en proceso de reintegración: 49354 personas (0.1% de la población).
- Población en condición de pobreza: 13.5 Millones de personas (28% de la población).
- Población afrodescendiente: 5.7 Millones de personas (11.7% de la población).

La participación en el mercado laboral de las comunidades étnicas que están representadas en Colombia, tuvieron un claro proceso de empeoramiento debido a la pandemia, la accesibilidad y las locaciones remotas que hacen precarizar el acceso a la oportunidad laboral justa, barreras que el Estado se ha comprometido a enfrentar mitigando los trasfondos de educación, rezago escolar, hacinamiento crítico, pobreza, inamovilidad, desplazamiento forzado y violencia.

El DANE publica información referente al Mercado Laboral de los Grupos Étnico-Raciales según autorreconocimiento, de la siguiente manera.



Según sexo, la TGP para los hombres Negro, Afrodescendiente, Raizal y Palenquero; y Negro, Afrodescendiente o afrocolombiano fue 77,1%, mientras que para las mujeres fue 53,4%.

Por su parte, para los hombres Indígenas fue 76,9% y para las mujeres 55,7%.

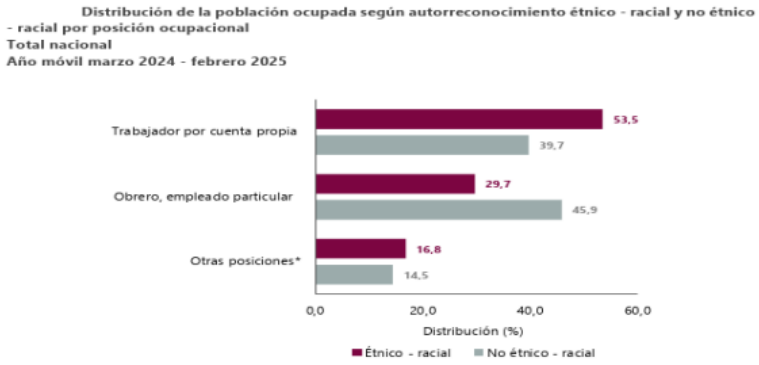
Para las personas que se autorreconocen en un grupo étnico, durante el periodo de referencia, la tasa de ocupación (TO) para la población Indígena fue 61%, seguida por las poblaciones Negro, Afrodescendiente, Raizal y Palenquero 56,6% y Negro, Afrodescendiente o afrocolombiano con 56,6%.

Según sexo, la TO para los hombres Negro, Afrodescendiente, Raizal y Palenquero fue 70,6%, y Negro, Afrodescendiente o afrocolombiano fue 70,5%, mientras que para las mujeres fue 43,9% y 44,8%, respectivamente. Por su parte para los hombres Indígenas fue 71,9% y para las mujeres 50,7%.

Para el periodo diciembre 2023 - noviembre 2024 la tasa de desocupación (TD) para la población Negro, Afrodescendiente o afrocolombiano fue y Negro, Afrodescendiente, Raizal y Palenquero fue 12,6%, seguida de la población Indígena con 7,5%.

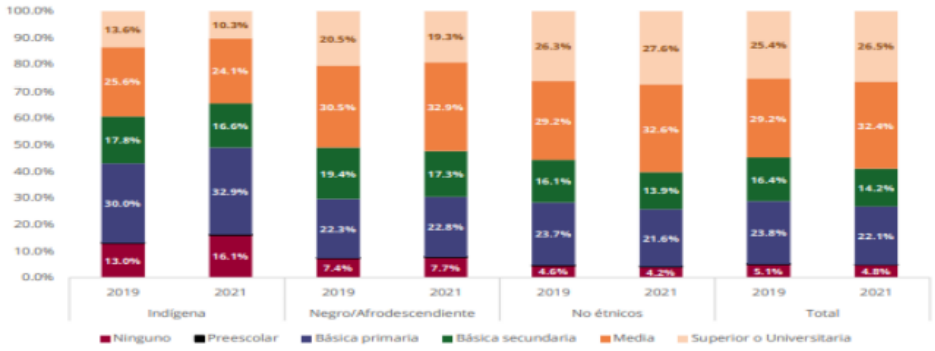
Según sexo, para los hombres que se autorreconocen como Negro, Afrodescendiente, Raizal y Palenquero esta tasa fue 8,5%; Negro, Afrodescendiente o afrocolombiano esta tasa fue 8,5%, mientras que para las mujeres fue 18% y 17,9%, respectivamente. Por su parte, para los hombres Indígenas la TD se ubicó en 6,9% y en 9% para las mujeres.

De manera general se observa que no hay diferencias significativas en las tasas de participación, de ocupación y de desocupación entre los diferentes grupos étnicos afrodescendientes, raizal y palenquero. Sin embargo, los indicadores de empleo de estos grupos étnicos tienen un desempeño menor al compararlos con aquella población que no se identifica con ningún grupo étnico. En contraste, los indígenas muestran una menor tasa de desocupación y mejores indicadores que la población que no se auto reconoce como parte de algún grupo étnico y que la población de otros grupos étnicos.



En términos generales las poblaciones étnicas presentan una mayor cantidad de trabajadores independientes y menor participación como empleados.

Las poblaciones étnicas tienden a concentrarse en la educación obligatoria primaria y media. Sin embargo, estas poblaciones tienen mayores dificultades en el acceso a la educación superior.



Teniendo en cuenta, la información presentada y previamente resumida, se observa que hay oferta laboral de población protegida constitucionalmente, que puede apoyar a las empresas a ejecutar contratos estatales, especialmente en lo que se refiere a servicios no calificados.

En este orden de ideas, el artículo 2.2.1.2.4.2.16. del decreto 1860 que hace referencia al Fomento a 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, establece:

> *"(…) En los Procesos de Contratación, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos fomentarán en los pliegos de condiciones o documento equivalente que los contratistas destinen al cumplimiento del objeto contractual la provisión de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.*
>
> *La participación de los sujetos anteriormente mencionados en la ejecución del contrato se fomentará previo análisis de su oportunidad y conveniencia en los Documentos del Proceso, teniendo en cuenta el objeto contractual y el alcance de las obligaciones.*
>
> *Esta provisión se establecerá en un porcentaje que no será superior al diez por ciento (10%) ni inferior al cinco por ciento (5%) de los bienes o servicios requeridos para la ejecución del contrato, de manera que no se ponga en riesgo su cumplimiento adecuado.*

Previo análisis de oportunidad y conveniencia, la Entidad Estatal incorporará esta obligación en la minuta del contrato del pliego de condiciones o documento equivalente, precisando las sanciones pecuniarias producto del incumplimiento injustificado de esta a través de las causales de multa que estime pertinentes. El supervisor o el interventor, según el caso, realizará el seguimiento y verificará que las personas vinculadas al inicio y durante la ejecución del contrato pertenezcan a los grupos poblacionales enunciados anteriormente. (…)"

Así mismo, el parágrafo dos de este mismo artículo establece:

"(…) PARÁGRAFO 2. Para efectos de los Procesos de Contratación regidos por documentos tipo, con sujeción a la potestad prevista en este artículo, la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente regulará el porcentaje de sujetos de especial protección constitucional que el contratista destinará al cumplimiento de las obligaciones, las condiciones para incorporarlos a la ejecución del contrato y las sanciones pecuniarias producto del incumplimiento injustificado de la obligación (…)".

Con base en lo anteriormente expuesto, la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, deberá indicar las condiciones para que las entidades estatales cumplan con lo que indica artículo 2.2.1.2.4.2.16 referente al Fomento a 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, para los procesos sujetos a pliegos tipo.

En los estudios de criterios diferenciales y en las publicaciones relacionadas con los pliegos tipo de infraestructura de transporte, no se identifica una postura en la que se regule el porcentaje de sujetos de especial protección constitucional, que se destinará al cumplimiento de las obligaciones, así como tampoco se establecen las sanciones pecuniarias producto del incumplimiento injustificado de la obligación.

Sin embargo, el anexo 5 minuta del contrato, incluido dentro de los documentos tipo de obra pública, en la obligación general No. 2 establece la obligatoriedad de destinar a la ejecución del contrato un porcentaje mínimo dentro del rango de cinco por ciento (5 %) al diez por ciento (10%) sin perjuicio de que el contratista incorpore un porcentaje superior al definido por la Entidad, para la provisión de bienes o servicios por parte de alguno o algunos de los siguientes sujetos de especial protección constitucional: población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación, víctimas de conflicto armado interno, mujeres cabeza de hogar, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, así como la población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, entre otros sujetos identificados por la Ley o la jurisprudencia de esta manera. En este mismo numeral establece algunas condiciones para la incorporación a la ejecución del contrato.

De la misma manera, en el anexo 5 – minuta del contrato, numeral 2 de la cláusula 15 - multas, se establece una multa en SMMLV, por cada día de incumplimiento de acuerdo con lo que determine la entidad en ese anexo.

El panorama general de las poblaciones protegidas constitucionalmente muestra que hay una gran diversidad de población que podría considerarse de alguna forma protegida por la constitución. Así mismo el perfil de la población protegida constitucionalmente, muestra que pueden desempeñarse en diversas áreas en el sector productivo principalmente en trabajos no calificados, aunque también se identifica una proporción con la capacidad de llevar a cabo trabajos calificados.

Teniendo en cuenta, la información presentada y previamente resumida, se observa que hay oferta laboral de población protegida constitucionalmente, que puede apoyar a las empresas a ejecutar contratos estatales.

Los contratos de obra pública hacen uso de una alta cantidad de personal no calificado y no especializado, dentro del cual se podrían tener en cuenta a la población sujeta de protección especial constitucional, que podrían aprender oficios alrededor del sector de la construcción.

Por consiguiente, es procedente exigir para el presente proceso la obligación de provisión de bienes o servicios por parte de población sujeta de protección especial constitucional en por lo menos un 5% para los contratos de obra pública, contemplando lo establecido en los documentos tipo de obra pública de infraestructura de transporte.

7.3. INCORPORACIÓN DE PUNTAJES ADICIONALES EN FAVOR DE LAS MIPYME Y LOS EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES.

El Capítulo III del Título I de la Ley 2069 de 2020 crea una serie de incentivos para las Mipyme y los emprendimientos y empresas de mujeres interesadas en celebrar contratos con el Estado. En ese sentido, el artículo 51 de la Ley 2069 de 2020 incorpora la posibilidad de aplicar criterios diferenciales para el acceso de las Mipyme al sistema de compras y contratación pública, asimismo. el artículo 32 de manera análoga a lo dispuesto en el artículo anterior, repula criterios diferenciales para los emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras y contratación pública. Los criterios diferenciales a los que se hace alusión están dirigidos a estimular la participación de Mipyme y los emprendimientos y las empresas de mujeres en los procesos de contratación, en la medida que su aplicación busca garantizar que estos puedan, efectivamente, vincularse como proveedores al mercado de compras públicas. Los criterios diferenciales en favor de las Mipyme y los emprendimientos y empresas de mujeres buscan reducir las asimetrías entre estos y las grandes empresas para vincularse como proveedores al mercado de compras públicas.

En relación con los criterios diferenciales debe señalarse que, incluye requisitos habilitantes diferenciales y puntajes adicionales. Los puntajes adicionales suponen una ventaja en la fase competitiva de los procesos de contratación, lo que se traduce en mayores oportunidades para las Mipyme y los emprendimientos y empresas de mujeres de quedar adjudicatarios del contrato a celebrar. Esto resulta un asunto importante para la economía nacional, considerando que las Mipyme representan el noventa y nueve coma seis por ciento (99,6%) del tejido empresarial del país, generando además el ochenta por ciento (80%) del empleo, tal como se manifestó en la exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la Ley 2069 de 2020 y que en Colombia el noventa y dos por ciento (92%) de las mujeres empresarias tienen categoría de Mipyme

Así las cosas, el Decreto 1860 de 2021 reglamenta los puntajes adicionales, al señalar que teniendo en cuenta los criterios de clasificación empresarial. podrán establecerse puntajes adicionales para las Mipyme y emprendimientos y empresas de mujeres, los cuales no podrán superar el cero coma veinticinco por ciento (0,25%) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones, este porcentaje límite para el puntaje adicional se acoge, garantizando que su implementación no distorsione la competencia en los procesos de contratación para la escogencia del ofrecimiento que, en razón de sus condiciones técnicas y económicas, sea el más favorable para la Entidad Estatal.

Se considera relevante incorporar en los documentos contractuales, sobre el cual recaen estos puntajes adicionales tanto para los oferentes que ostenten la calidad de Mipyme como para los proponentes que ostenten la calidad de emprendimiento y/o empresa de mujeres por la importancia que revisten estos sujetos para la actividad económica del país. Asimismo, se considera pertinente definir de forma estándar en los documentos contractuales de esta contratación, el puntaje adicional que se le asigna a los proponentes por acreditar cualquiera de las dos calidades, con el fin de garantizar una aplicación correcta, adecuada y proporcional de los incentivos contemplados en la Ley 2069 de 2020 y su Decreto Reglamentario.

Es importante señalar que la incorporación de puntajes adicionales no solo promueve una mayor participación de las Mipyme y los emprendimientos y empresas de mujeres en el sistema de compras públicas, sino que además incrementa las posibilidades de que estos actores del mercado sean proveedores del Estado, ya que les otorga una ventaja significativa para que sean adjudicatarios de los procesos de selección.

Por consiguiente y teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se plantean los puntajes por criterios diferenciales, tal como están establecidos en los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, que corresponden a 0,25 puntos para Mipymes y 0,25 puntos para emprendimientos y empresas de mujeres.

8. ANÁLISIS DE CRITERIOS DE EVALUACIÓN PONDERABLES

8.1. FACTORES DE CALIDAD.

"En los actuales documentos tipo, se disminuyeron las ponderaciones sobre los aspectos de oferta económica y se trasladaron a los factores de calidad, de manera que busque una relación más armónica entre calidad y precio.

Un análisis llevado a cabo por la agencia nacional de contratación pública – Colombia compra eficiente, el cual se realizó sobre una pequeña muestra de procesos que se adelantaron a través del SECOP I y II, mostró como fue el comportamiento de estos criterios en un segmento de procesos de construcción, mantenimiento de vías primarias, secundarias y terciarias, puentes y vías urbanas, con diferentes valores de presupuesto.

Allí se encontró que los criterios de calidad que más se aplican, son los correspondientes a Condiciones funcionales de la maquinaria, seguido de la implementación de un plan de calidad y sobre estos procesos se encontró que las entidades solicitan la aplicación principalmente y de manera simultánea de estos dos factores.

Con el fin de garantizar una adecuada gestión administrativa del proyecto que le permita una adecuada toma de decisiones y una estructura de trabajo acorde al nivel de complejidad del proyecto, el FDLSF ha determinado que, para el presente proyecto, se requiera como factor de calidad "Programa de Gerencia de Proyectos"

8.2. INCORPORACIÓN DE CRITERIOS AMBIENTALES Y SOCIALES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN.

"Introducir estos criterios en la contratación pública colombiana nace de la preocupación del Gobierno Nacional y Organismos Internacionales sobre abordar mecanismos de mitigación del cambio climatico, en donde es importante considerar los "Objetivos de Desarrollo Sostenible", planteados por la ONU, en los que se incluye el 12 que busca "Garantizar modalidades de Consumo y producción sostenibles" que destaca la importancia del desarrollo sostenible "(...)

Para reducir nuestros niveles de consumo, debemos cambiar nuestros hábitos de consumo, y una de las principales medidas que debemos adoptar es sustituir los sistemas de suministro energético por otros mas sostenibles. (...)"

Esta determinación conlleva a incorporar unos nuevos criterios en los factores de calidad, que se hace conforme a los principios de selección objetiva y a la determinación del ofrecimiento más favorable, establecido en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, reglamentado por el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, en las cuales se establece que en los procesos de selección deben evaluarse, fuera de los requisitos habilitantes, los factores de calificación, valoración o

evaluación. Los cuales pueden ponderarse mediante la asignación de puntaje, por lo que la norma se refiere a factores que no otorgan puntaje para diferenciar los requisitos habilitantes de los mencionados factores de calificación. Lo anterior, bajo el entendido que son estos últimos los que determinan la oferta más favorable para la entidad y la que en consecuencia debe elegirse.

En su versión previa, los Documentos Tipo de Infraestructura de Transporte que se encuentran vigentes establecen como factores de calidad, con una asignación de 19 puntos al oferente que manifieste su intención de obtener el puntaje por este aspecto, para las siguientes consideraciones: a) Condiciones funcionales de la maquinaria, b) Plan de Calidad y c) Programa de Gerencia de Proyectos.

Con ocasión a la expedición del Decreto 142 de 2023, "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones", la Agencia incluye en la modificación que actualmente se realiza sobre los documentos de Infraestructura de Transporte, los factores de Calidad por Programas Ambientales y Sociales, en el marco del artículo 2.2.1.1.2.2.2 Ofrecimiento más favorable, del mencionado decreto, el cual establece:

El Decreto 142 de 2023 establece disposiciones para la incorporación de criterios ambientales y sociales en los procesos de contratación pública. Este decreto busca promover la sostenibilidad en las adquisiciones del Estado, considerando aspectos como la protección del medio ambiente, el desarrollo social y económico sostenible, así como la equidad y la transparencia en los Procesos de Contratación.

El Decreto 142 de 2023 modificó y adicionó el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el propósito de promover el acceso al sistema de compras públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria. También, incluyó el Título de emprendimiento comunal e incorporó criterios sociales y ambientales en la valoración de la oferta más favorable, de conformidad con el objeto del contrato.

Bajo estas consideraciones, en la modificación planteada se incorporaron los criterios ambiéntales y sociales como factores de calidad, en los cuales se determina otorgar un puntaje de 20 puntos al oferente que se comprometa, mediante la suscripción del Formato correspondiente a incorporar los factores ambientales y sociales durante la ejecución del contrato, en el evento de resultar favorecido en el proceso de selección al cual aplica. De igual

manera, se continua con la inclusión de los demás factores de calidad, otorgándoles un puntaje menor.

En consecuencia, con las consideraciones ambientales y de sostenibilidad, vigentes y que guardan coherencia con el cambio climático, la Agencia promueve la estructuración de Procesos de Contratación sostenibles con el ambiente, teniendo en cuenta la importancia de minimizar el impacto ambiental y de contribuir con el uso eficiente de recursos y la adaptación al cambio climatico, es por esto que ha creado la "Guía de compras públicas sostenibles con el ambiente".

Las compras públicas amigables con el medio ambiente generan beneficios económicos, ambientales, sociales y financieros, y resultan aplicables a la mayoría de los sectores económicos, incluyendo las obras civiles, en este aspecto conviene indicar que una compra es sostenible "cuando satisface la necesidad y contribuye a la protección del medio ambiente, la reducción en el consumo de recursos, o la inclusión y la justicia social durante el desarrollo de un proceso de compra pública".

La incorporación del "FACTOR DE CALIDAD POR PROGRAMAS ADICIONALES AMBIENTALES Y SOCIALES, para licitación de obra pública y de selección abreviada de menor cuantía, involucra la acreditación de un puntaje adicional, sobre un rango de Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes, para los proponentes que acrediten el cumplimiento de este aspecto, con la suscripción del Formato 14.

De acuerdo con las características del objeto a contratar y con el principio de proporcionalidad y razonabilidad, la Entidad debe elegir las opciones previstas para otorgar el puntaje del factor de calidad por "Criterios Ambientales y Sociales", de acuerdo con los rangos de SMMLV en los cuales se enmarque el proceso de Selección que se adelante. La Entidad no podrá incluir criterios, documentos, compromisos o aspectos distintos a los señalados.

Para la acreditación del compromiso y asignación de puntaje el proponente deberá presentar el Formato 14 – Criterios Ambientales y Sociales, debidamente suscrito y bajo la gravedad de juramento conste el compromiso que en este sentido asume.

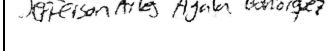
Las opciones se relacionan en el documento base licitación de obra pública, las cuales serán seleccionadas de acuerdo con el presupuesto del proceso de selección.

8.3. CONDICIONES PARA EL SEGUIMIENTO DEL CUMPLIMIENTO DE LOS FACTORES DE CALIDAD

Para evidenciar el cumplimiento de los anteriores criterios en la ejecución de las obras, en los tres rangos descritos, será responsabilidad de la interventoría del contrato asegurar su realización y, adicionalmente, comprobará, para el inicio de la ejecución del contrato, que el futuro

Contratista los incluirá como programas adicionales a los componentes de Gestión Ambiental y Gestión Social definidos en el Documento base y la legislación vigente, mediante la presentación de los siguientes documentos:

- Informe mensual sobre cumplimiento de los criterios establecidos en los numerales anteriores, dando un porcentaje o estableciendo indicadores de gestión ambiental y social.
- Cronograma de Proyección Vs. Ejecución, de las actividades que se incluyen con las debidas justificaciones en los retrasos, tanto para los temas ambientales, como sociales.
- Constancias y/o hojas de asistencia de la comunidad, empleados y autoridades que participaron en los programas de educación y capacitación ambiental.
- Constancias y/o hojas de asistencia de la comunidad, empleados y autoridades que participaron en los programas y convocatorias del área de Gestión Social.
- Constancias y/o copia de contratos que acrediten la vinculación de personal de la comunidad, descrito en estos numerales.
- Presentación de los documentos, fichas o todos aquellos que acrediten el cumplimiento de cada uno de los componentes descritos en el presente programa

Elaboró	**Dependencia**	**Firma**
Jefferson Arles Ayala Bohórquez Profesional de Infraestructura	FDLSF – Oficina de Infraestructura	
Aprobó	**Dependencia**	**Firma**
Margarita Herrera Profesional de Planeación	FDLSF – Oficina de Infraestructura	
Revisó	**Dependencia**	**Firma**
John Jairo López Gavilán Profesional Especializado – Componente Técnico	FDLSF – Oficina de Planeación	
Aprobó	**Dependencia**	**Firma**
Margarita Rico Pinto Profesional Especializado de Planeación	FDLSF – Oficina de Planeación	