En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, según el cual, las entidades estatales en la etapa de planeación deben realizar un análisis para conocer el sector relativo al objeto que se pretende contratar y siguiendo las indicaciones dadas por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente mediante instructivo publicado en su página oficial, se hace el siguiente análisis del sector:

**OBJETO**

"**MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES, POR EL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE**".

## 1. PERSPECTIVA LEGAL

Para la ejecución del objeto que se pretende contratar, se debe celebrar un contrato de obra con persona natural o jurídica, o figuras asociativas tipo consorcio o unión temporal, consideradas legalmente capaces de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y según lo dispuesto en el artículo 32 ordinal 1º de la ley 80 de 1993, cuya idoneidad le permita cumplir cabalmente con el objeto de la presente contratación; las personas jurídicas deben estar legalmente constituidas, en cuyo objeto social, se encuentre prevista la realización de actividades iguales, similares o afines a las previstas en este proceso, necesarias para cumplir con el objeto de la presente contratación, que no estén incursos en las prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades consagradas en la Constitución Política, en los Artículos 8° y 9° de la Ley 80 de 1993, Ley 1474 de 2011 y demás normas concordantes.

Que dentro de los propósitos establecidos en el **PLAN DE DESARROLLO 2024 - 2027** adoptado mediante el acuerdo 1162 del 30 de mayo de 2024, tiene incluida la actividad: "Intervención, mantenimiento, modernización y construcción de bulevares", cuya línea estratégica es "DESARROLLO FÍSICO - AMBIENTAL", y está enmarcado dentro del programa de "MOVILIDAD".

El Estudio mencionado, planteó las soluciones técnicas viables, las cuales cuentan con todo el sustento técnico - legal desde el ámbito constructivo Nacional Colombiano para vías y carreteras, basadas en la normatividad vigente, de la cual se exponen los referentes más relevantes para el caso a continuación:

- Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS, adoptadas mediante Resolución 4561 de 29 noviembre de 2022, modificadas por Resolución 6044 de 20 diciembre de 2024.
- Manual de Diseño de Cimentaciones Superficiales y Profundas para Carreteras, INVIAS, versión 2012
- Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte de Colombia, "Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", adoptado mediante la Resolución 20243040045005 de 2024, que actualiza el Manual de 2017 e incorpora el Anexo 76 – Manual de Señalización Vial de Colombia, incluyendo las disposiciones específicas

sobre señalización temporal en zonas de obra, calles y carreteras afectadas por intervenciones viales, conforme a las normas técnicas y de seguridad vial establecidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Ministerio de Transporte.

- MANUAL DE MITIGACIÓN E IMPACTO URBANO del municipio de Manizales y los artículos 101 y 102 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002)
- Las "Especificaciones técnicas" que para tal efecto tiene adoptada la Secretaría de Infraestructura del municipio de Manizales pueden ser consultadas en este Despacho.

Por lo anterior, esta contratación se regirá por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 (numeral 1, del artículo 2), el Decreto Nacional 1082 de 2015, y en lo que no se encuentre particularmente regulado, se aplicaran las normas vigentes aplicables a la materia, en conjunto con las reglas previstas en el pliego de condiciones, adendas, resoluciones y documentos que se expidan con ocasión de presente proceso contractual.

Por lo anterior, esta contratación se regirá por la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 (numeral 5, del artículo 2), el Decreto Nacional 1082 de 2015, y en lo que no se encuentre particularmente regulado, se aplicaran las normas vigentes aplicables a la materia, en conjunto con las reglas previstas en la invitación pública, adendas, resoluciones y documentos que se expidan con ocasión de presente proceso contractual.

Teniendo en cuenta la cuantía definida para el presente proceso, la modalidad a utilizar es la Selección Abreviada, Procedimiento de Menor Cuantía, de conformidad con lo estipulado en la ley 1150 de 2007 articulo 2 numeral 2 literal b), **Selección abreviada.** ***"****La Selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o* ***la cuantía*** *o destinación del bien, obra o servicio, puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual. (…) b) Se entenderá por menor cuantía los valores que a continuación se relacionan, determinados en función de los presupuestos anuales de las entidades públicas expresados en salarios mínimos legales mensuales…"* y en lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.

## 2. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

Las inversiones en proyectos estratégicos que garantizan un mecanismo para atender de manera oportuna el despeje y limpieza de aludes que se presentan a causa de los constantes eventos naturales, los cuales imposibilitan el tránsito en las vías en el área urbana del municipio, permiten el desarrollo constante de las dinámicas urbanas que giran en torno a las principales vías de la ciudad, contribuyendo de esta forma a un flujo constante de las actividades diarias que realiza la comunidad.

Así mismo, la administración municipal en la ejecución de los recursos públicos busca contar con todo el apoyo de la comunidad, como pieza fundamental del quehacer administrativo, que acrecienten el orgullo y sentido de pertenencia por cada una de las labores que día a día la administración realiza en torno al mejoramiento de la infraestructura municipal.

Es por esto por lo que se requiere entonces, la utilización de sectores como el de la construcción para la atención de dichas necesidades de infraestructura. El sector de la construcción de obras civiles y de infraestructura se constituye como uno de los más importantes en el desarrollo del país ya que proporciona elementos de bienestar básicos en una sociedad al construir vías, puentes, presas, obras de estabilidad, obras de embellecimiento, plantas generadoras de energía eléctrica, industrias, así como viviendas, escuelas, hospitales, instituciones estatales de seguridad y lugares para el esparcimiento y la diversión.

Así mismo, utiliza insumos provenientes de otras industrias como el acero, hierro, cemento, arena, cal, madera, aluminio, etc., por este motivo es uno de los principales motores de la economía del país ya que beneficia a 66 ramas de la actividad comercial a nivel nacional.

Dicho sector está compuesto por dos grandes grupos a saber:

- Construcción de obras civiles Públicas y Privadas.
- Construcción de vivienda.

Siendo estos dos grandes grupos los dinamizadores de las distintas ramas de la economía con las que tiene relación de forma directa e indirecta.

La industria constructora es, por lo tanto, un elemento básico en el desarrollo del entorno económico que proporciona soluciones para el diseño de una estructura sólida que garantice una óptima utilización de los recursos de las Compañías para que éstas cumplan con éxito su actividad económica.

La correcta explotación de los recursos locales, la incorporación de tecnologías avanzadas y la minimización del impacto ambiental, son algunos de los factores determinantes en el éxito de cualquier estrategia de desarrollo que se aplique a la industria.

**Participación en el Producto Interno Bruto (PIB) y su relación con el sector**

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

- 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%.



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

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%.

**Tabla 6. Construcción**
**Tasas de crecimiento en volumen[1]**
**Primer trimestre 2025[Pr]**

| 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 |
| Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales | -7,0 | -3,4 |
| Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2] | 3,8 | 0,2 |
| Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3] | -3,7 | -0,7 |
| **Construcción** | **-3,5** | **-1,8** |

**Fuente:** DANE, PIB_T

[Pr]preliminar

[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

[2]Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.

[3]Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

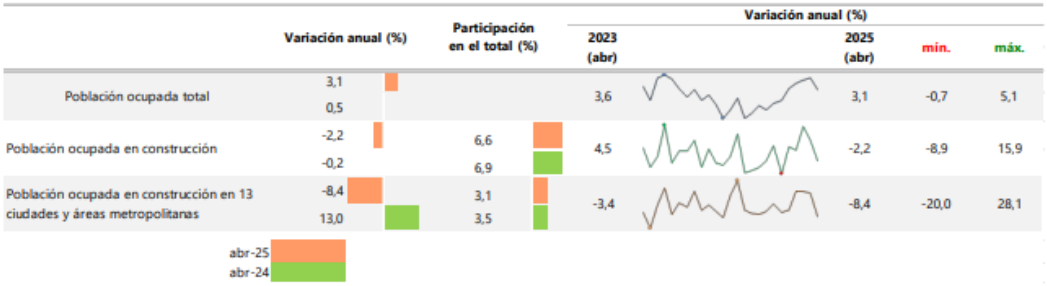
## Empleo generado por el sector

Según el Boletín Técnico Indicadores económicos alrededor de la construcción (IEAC) elaborado por el DANE, en el primer trimestre de 2025pr, publicado el 06 de junio de 2025; 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

**Gráfico 4. Variación y participación anual de la población ocupada y en la rama de actividad construcción 2023 – 2025 (abril)**




**Fuente:** DANE, GEIH.
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* 13 áreas: Bogotá D.C, Medellín - Valle de Aburrá, Cali - Yumbo, Barranquilla - Soledad, Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca, Manizales y Villa María, Pasto, Pereira, Dos Quebradas y La Virginia, Cúcuta, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia, Ibagué, Montería, Cartagena, Villavicencio.

## INFRAESTRUCTURA VIAL

Según la BUSINESS MAIL: Edición 191 - Perspectivas 2024 de la Cámara de Comercio Colombo Americana: El sector de construcción e infraestructura es uno de los pilares fundamentales de la economía colombiana. En los últimos años ha experimentado un crecimiento significativo, contribuyendo a la generación de empleo y al desarrollo del país. No obstante, durante el resto de 2023 y a lo largo de 2024, se espera que el sector enfrente una serie de desafíos cruciales que merecen una atención especial, incluyendo factores locales e internacionales.

### Factores locales (Nacionales)

La inflación se presenta como uno de los principales desafíos que el sector de construcción e infraestructura enfrentará en Colombia durante 2024. El incremento en los costos de insumos y materiales,

que en muchos casos han crecido mucho más que el porcentaje de inflación cubierto en los contratos de concesión podría poner en peligro la sostenibilidad financiera de los proyectos. Por otro lado, hay varias concesiones cuya interconectividad con otras vías, dependen de obras a realizarse por el Instituto Nacional de Vías (Invías). Por último, se ha dado un mensaje confuso al mercado con respecto a cambiar el contrato de concesión más grande que se haya hecho en el sector de transporte en Colombia, la primera línea del metro de Bogotá. Ese contrato contó con múltiples estudios que tomaron varios años, cumplió con una estructuración rigurosa, alcanzó las múltiples aprobaciones técnicas y financieras tanto de las entidades de planeación como de hacienda de la nación y del distrito, además de asegurar la aprobación y el apoyo de la Banca Multilateral, logró atraer a múltiples actores del mundo y en este momento supera el 25% de avance en obra.

**Factores externos y su influencia**

Los conflictos globales, como los que involucran a Ucrania, Rusia, Israel y Palestina, que tienen el potencial de escalar e involucrar a otros países, plantean amenazas con respecto al acceso y a los costos de muchos insumos básicos para la industria, pues se ven afectadas las cadenas de valor, los tiempos de entrega y, por supuesto, los costos.

Estas condiciones, a su vez, pueden afectar la liquidez de los mercados de deuda, afectando tanto la disponibilidad como las tasas de los créditos requeridos para desarrollar estos proyectos.

**Proyectos en el horizonte**

Con respecto al portafolio de proyectos en Colombia, se observa un alto nivel de actividad. Hay avances de proyectos ya en desarrollo como vías, aeropuertos, proyectos férreos, como en la planeación de los mismos, pues según lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan Plurianual de Inversiones, tanto el Departamento Nacional de Planeación (DNP), como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), han presentado un portafolio de proyectos que se encuentran en estudios de prefactibilidad y factibilidad.

Este portafolio abarca un alto énfasis en el sector férreo, que comprende seis grandes proyectos por más de 32 billones de pesos, también se incluyen dos APPs a contratarse por la ANI, seis obras públicas a cargo del Invías, nueve proyectos fluviales de navegabilidad y restauración que incluyen 207 instalaciones fluviales, que requieren más de 500,000 millones de pesos, proyectos aeroportuarios en los que se espera invertir 1,3 billones de pesos, proyectos marítimos y portuarios, que abarcan el dragado de acceso para los principales puertos del país, y, finalmente, 13 proyectos de infraestructura social en los que se encuentran hospitales, colegios, agua y saneamiento básico, en los que se espera invertir seis billones de pesos.

Estos proyectos representan no solo oportunidades de inversión y crecimiento económico, ya que el DNP estima que, por cada billón de pesos invertido en infraestructura, se generan 1,95 billones de pesos en producción nacional.



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

También, contribuyen al desarrollo, inclusión, competitividad, y generación de empleo, puesto que, por cada billón de pesos invertido se generan aproximadamente 30,000 puestos de trabajo, y promueven el desarrollo sostenible en el país.

**Inversión pública y privada**

Claramente, el modelo de asociaciones público-privadas (APPs) ha tenido un gran éxito en el país, pues desde la emisión de la Ley 1508 de 2012, Colombia logró estructurar, adjudicar y financiar 46 contratos de APP que, como se comentó anteriormente, han requerido de aproximadamente 100 billones de pesos de inversión (uno de los casos más exitosos en Latinoamérica).

Es importante resaltar que la estructura del contrato de APPs exige que sea en inversionista privado quien asuma el riesgo de la financiación (entre muchos otros riesgos como diseño, construcción, etc.), y establece que al mismo no se le remunerará sino hasta que la infraestructura esté disponible y ésta cumpla con todos los indicadores de calidad y disponibilidad.

Esto significa que la nación se apalanca en el inversionista privado para que asuma todos los riesgos iniciales de desarrollo del proyecto, permitiendo así ejecutar proyectos que el país, por limitaciones fiscales, estaría imposibilitada de ejecutar.

Adicionalmente, estos contratos establecen estrictos indicadores de operación y mantenimiento futuros, que, si no se cumplen, generan multas y sanciones al concesionario, asegurando de esta forma que el activo no solo se construya, sino que el mismo preste un excelente servicio a la comunidad durante todo el plazo de la concesión.

Esta colaboración estratégica entre el sector público y privado no solo maximiza la eficiencia en la implementación de proyectos que requieren de una gran inversión de capital, sino que también impulsa el crecimiento económico y la prosperidad del país.

Es importante destacar que, la sostenibilidad y las consideraciones ambientales desempeñan también pilares importantes en el desarrollo de estos proyectos y por eso ahora, se ha buscado hacer un énfasis en proyectos férreos eléctricos, en el transporte fluvial y en la conversión energética, priorizando reducción de emisiones y la gestión responsable de los recursos naturales.

En última instancia, el sector está llamado a ser no solo un motor de crecimiento económico, desarrollo y generación de empleo, sino también un factor para un futuro más sostenible y en armonía con el entorno natural, apalancando una Colombia más próspera, más justa y sostenible.

Fuente: https://amchamcolombia.co/business-mail/edicion-191-perspectivas-2024/panorama-del-sector-de-construccion-e-infraestructura-en-colombia-en-2024-una-apuesta-por-el-desarrollo/

**Los gremios y asociaciones más importantes son:**

- CAMACOL - Cámara Colombiana de la Construcción: es una asociación nacional sin ánimo de lucro que reúne empresas, entidades y personas relacionadas con la Cadena de Valor de la construcción. Fundada en 1957 como iniciativa de un grupo de industriales y empresarios colombianos reunidos en la primera convención nacional de constructores para velar por los intereses de la colectividad de esta industria. http://camacol.co/
- CCI - Cámara Colombiana de la Infraestructura: es una asociación del gremio que propone el desarrollo socioeconómico del país a través de la infraestructura moderna y eficiente, que defiende la institucionalidad, los principios éticos y la transparencia. Además, busca el equilibrio en las relaciones contractuales, propende por el fortalecimiento de las empresas que intervienen en la cadena de valor y su recurso humano. http://www.infraestructura.org.co/
- Asocreto - Asociación Colombiana de Productores de Concreto: Se fundó en 1985 con el objetivo de promover el buen uso del concreto, actualizar sobre sus nuevas tecnologías en el gremio de la construcción y velar por la buena imagen de la industria concretera de Colombia. http://www.asocreto.org.co/Sitio2/ •
- Asogravas - Asociación Colombiana de Productores de Agregados Pétreos: fue creada en 1986 como una entidad sin ánimo de lucro para ser vocera del gremio minero ante las autoridades administrativas, jurisdiccionales y el Congreso de la República. También defiende los derechos e intereses legítimos ante personas de derecho privado. http://www.asogravas.org/
- CCCS - Consejo Colombiano de Construcción Sostenible: es una red de empresas, personas y entidades que le apuestan y promueven el cambio del gremio de la construcción para propiciar un entorno responsable en el medio ambiente desde 2008, año de su fundación.
- Sociedad Colombiana de Ingenieros: es una corporación sin ánimo de lucro, de carácter académico, científico y gremial, cuya misión es el mejoramiento de la calidad de vida y el bienestar de la humanidad mediante el avance de las ciencias y de la ingeniería.
- Sociedad Colombiana de Arquitectos: es una asociación de carácter civil, de interés profesional, sin ánimo de lucro, cuya finalidad consiste en fomentar la arquitectura y el urbanismo, cultivar la ética profesional del arquitecto y orientar las relaciones de los arquitectos con el Estado, con la comunidad a la cual sirven y de los arquitectos entre sí.
- Consejo Profesional Nacional de Ingeniería: Entidad pública que tiene la función de inspeccionar y vigilar el ejercicio de la ingeniería, de sus profesiones afines y de sus profesiones auxiliares en general, en el territorio nacional.

## 3. PERSPECTIVA TÉCNICA:

Las obras a realizar consisten en la remoción de desprendimientos de tierra ocasionados por el incremento de lluvias constantes en la ciudad, lo que equivale al retiro de material sobre vías con maquinaria pesada (Retrocargador, retroexcavadora, Minicargador tipo BOB-CAT y volquetas), personal, demoliciones, obras complementarias en estructuras en concreto, acero y actividades varias encaminadas a garantizar la movilidad.

El retiro de derrumbes y las obras encaminadas a garantizar la movilidad vehicular tiene como objetivo velar por un tránsito continuo, seguro y adecuado en las vías del área urbana del municipio, permitiendo a la comunidad un desarrollo constante de sus dinámicas diarias, contribuyendo de esta forma a un flujo sin interrupción y sin afectar los tiempos de desplazamiento.

Los proponentes deben estar inscritos en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio, en la siguiente clasificación: CÓDIGO UNSPSC: 72141003, el cual será válido también hasta el tercer nivel. Quienes estén interesados en el proceso de selección deberán, además, cumplir con las especificaciones técnicas del objeto descritas en el presupuesto anexo y tener en cuenta las "Especificaciones técnicas" que para tal efecto tiene adoptada la Secretaría de Infraestructura del municipio de Manizales y adoptar las medidas de seguridad establecidas en el MANUAL DE MITIGACIÓN E IMPACTO URBANO del Municipio de Manizales y los artículos 101 y 102 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y del Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, Dispositivos para la regulación de tránsito en calles carreteras y ciclo rutas de Colombia, específicamente en su aparte señalización en calles y carreteras afectadas por obras.

El Contratista adjudicatario se debe obligar a desarrollar el objeto del contrato con las siguientes especificaciones técnicas: cumplir con las especificaciones técnicas del objeto descritas en el presupuesto anexo y tener en cuenta las "Especificaciones técnicas" que para tal efecto tiene adoptada la Secretaría de Infraestructura del municipio de Manizales y adoptar las medidas de seguridad establecidas en el MANUAL DE MITIGACIÓN E IMPACTO URBANO del municipio de Manizales el artículo 102 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), modificado por el artículo 19 de la ley 1383 de 2010.

## 4. PERSPECTIVA ORGANIZACIONAL:

Para la realización del objeto planteado se requiere la contratación de una (1) persona natural o jurídica consorcio o unión temporal, que posea **experiencia general según lo determinado en el pliego de condiciones del proceso**, conforme se precisa en el pliego de condiciones del proceso, que se encuentren debidamente constituidas dando cumplimiento a los requerimientos de ley y estén en la capacidad de aportar para la ejecución del contrato el personal requerido con la experiencia indicada en el *Anexo 1 – Anexo Técnico* del presente proceso; así como garantizar cada una de las condiciones técnicas exigidas por el municipio de Manizales a través de la Secretaría de Infraestructura tal como se precisa en el Pliego de Condiciones.

Así mismo, el contratista debe ser una persona natural de profesión **INGENIERO** para lo cual deberá adjuntar copia de la tarjeta profesional y copia del certificado de vigencia de matrícula profesional expedida por el COPNIA o Consejo Profesional de Ingeniería de Transportes y Vías de Colombia en la respectiva rama de la ingeniería según corresponda, vigente a la fecha de cierre de este Proceso de Selección o una persona jurídica con una vigencia mínima del plazo de duración del contrato y un (1) año más cuyo objeto contenga las actividades descritas en el objeto del presente Proceso de Contratación. Además, cumplir con la experiencia específica solicitada en los Pliegos de Condiciones, la cual es afín al objeto de las obras.

En caso de tratarse de un proponente plural cada integrante deberá cumplir con lo exigido para la persona natural o jurídica, según sea el caso, esto es, si es persona natural debe poseer la profesión señalada para las personas naturales y si es jurídica lo consagrado para estas últimas. Se da la posibilidad de avalar a cualquiera de las anteriores que no cumpla el requisito, por medio de una persona natural que sí los cumpla.

Para la ejecución de las obras, el contratista a quien se le adjudique el contrato derivado del presente Proceso de Selección está obligado, como mínimo, a contar con el siguiente personal en la ejecución de la obra, so pena de declararse el incumplimiento y hacer efectivas las garantías.

- **Un (1) INGENIERO CIVIL Y/O DE VIAS Y TRANSPORTES, Ó CONSTRUCTOR EN INGENIERÍA Y ARQUITECTURA** como residente de obra, con tarjeta profesional mayor a tres (3) años a la apertura de las propuestas, quien será el residente de obra, con dedicación del 20%.
- **Un (1) TECNICO CONSTRUCTOR O TECNOLOGO EN OBRAS CIVILES O MAESTRO DE OBRA** como maestro de obra, con matrícula profesional mayor a cinco (5) años a la apertura de las propuestas, con dedicación del 50%.
- **Un (1) PROFESIONAL EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**, con tarjeta profesional mayor a un (1) año a la apertura de las propuestas, con dedicación del 20%.

## 5. PERSPECTIVA COMERCIAL:

- **PERSPECTIVA NACIONAL**

Colombia un país ubicado en el extremo noroccidental de América del Sur, el cual es atravesado por la cordillera de los Andes, y que ha sufrido grandes desastres y tragedias en consecuencia a las múltiples emergencias asociadas a inundaciones, crecientes súbitas y deslizamientos de tierra a causa de la diversidad de suelos, topografía, climas y las temporadas invernales por las que ha atravesado el país, lo que ha llevado a las consecuentes pérdidas humanas y materiales, además del deterioro importante al sistema vial, razón por la cual, las regiones más afectadas por este tipo de desastres han implementado medidas de atención y prevención con el fin de atender de manera oportuna estas situaciones.
En Colombia se volvió común decir que las tragedias o desastres naturales estaban anunciados, ya que en varias regiones del país es muy común escuchar sobre algún deslizamiento o taponamientos en las vías nacionales afectando la comunicación y por ende alterando el comercio.

Para no ir muy lejos, tragedias ocurridas en Mocoa el 1 de abril de 2017, los deslizamientos de tierra ocurridos en:

- Vía Bogotá – Villavicencio.
- Vía Manizales – Bogotá en el sector de Sabinas.
- Vía Bogotá – Girardot.
- Medellín - Santa Fe de Antioquia.

- Municipio de Rosas, departamento del Cauca 20 de abril 2019.
- Corregimiento entre el Ajizal y Los Gómez, Itagüí 25 de diciembre 2020.
- Vía Manzanares – Pensilvania 30 de diciembre 2020.
- Vía Panamericana entre Popayán y Pasto 28 de diciembre 2020.
- Vía Panamericana Popayán y Pasto 9 de enero 2023.

Son algunos de los ejemplos de los constantes deslizamientos que se presentan a nivel nacional y que afectan de una u otra manera la comunicación entre las principales ciudades del país, es por esto que los mandatarios en compañía de expertos y entidades encargadas de temas ambientales y de organización territorial han realizado planes de manejo e intervención con el fin atender de manera rápida, efectiva y oportuna dichos acontecimientos, tal como lo hace INVIAS – Instituto Nacional de Vías con los contratos de remoción y mitigación de derrumbes a nivel nacional.

- **PERSPECTIVA LOCAL**

Manizales está levantada sobre uno de los picos de la cordillera Central en donde la pluviosidad es alta, hay grandes fallas geológicas y sus montañas se caracterizan por tener suelos débiles y fáciles de fracturar. De ahí que esta ciudad, donde viven 500.000 personas en 180 barrios, tiene 300 puntos críticos considerados de alto riesgo para deslizamientos, dicho en palabras simples, Manizales es una ciudad que se derrumba con facilidad, esto hizo que la administración municipal llevara a cabo planes de mitigación del riesgo hasta convertirse en la ciudad donde se ha desarrollado uno de los mejores sistemas de prevención de riesgos del país, el cual cuenta, entre otras cosas, con 48 pluviómetros instalados en sus laderas que alertan en tiempo real la cantidad de lluvia que cae y 14 estaciones hidrológicas que monitorean constantemente el comportamiento del clima y su impacto en las montañas.

No obstante, a raíz de cada uno de estos deslizamientos (Mayo 26 y 27 de 2008, vía Panamericana - Abril 21 de 2008, La Esmeralda - Junio 5 de 2009, Cerro de Oro - Marzo 28 de 2011, Barrio Cervantes – Noviembre 5 de 2011, Avenida Centenario - Abril 19 de 2017, Cerro Sancancio, Barrio Centenario – Febrero 23 de 2022) la administración municipal con el fin de atender de manera oportuna y habilitar la infraestructura vial a partir de la remoción de deslizamientos realiza los contratos de retiro de derrumbes, materiales, escombros y obras para garantizar la movilidad en vías del área urbana de la ciudad de Manizales, los cuales se han desarrollado con observancia de la Ley de Emprendimiento y de la normatividad aplicable en la materia.

La Ley 2069 de 2020 *"Por medio de la cual se impulsa el emprendimiento en Colombia",* a través de su artículo 33, modificó el artículo 12 de la Ley 590 del 2000, y adoptó medidas dirigidas a promover el acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas. Estas suponen una serie de deberes para las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, quienes deberán cumplir lo dispuesto en los primeros seis (6) numerales del señalado artículo en los Procesos de Contratación que adelanten.

En aras del cumplimiento del artículo 33 de la Ley 2069 de 2020, el municipio de Manizales, ha adelantado convocatorias limitadas a Mipyme en anualidades anteriores y con objetos contractuales similares.

| RADICADO | VIGENCIA | Número de contrato | Objeto |
|---|---|---|---|
| MC-007 | 2021 | 2105040479 | MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES |
| MC-024 | 2022 | 2205240625 | MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES |
| MC-003 | 2023 | 2304130644 | MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES, POR EL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE |
| MC-035 | 2024 | 2407180886 | MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES, POR EL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE |
| MC-015 | 2025 | 2505210688 | MANTENIMIENTO DE VÍAS MEDIANTE EL RETIRO DE DERRUMBES, MATERIALES, ESCOMBROS Y OBRAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD VEHICULAR Y PEATONAL EN EL ÁREA URBANA DE LA CIUDAD DE MANIZALES, POR EL SISTEMA DE MONTO AGOTABLE |

Por otro lado, de conformidad con lo establecido en el mencionado artículo; la Administración del municipio de Manizales, ha logrado identificar las MIPYMES que podrán ser potenciales proveedoras directas o indirectas de los servicios que pretenden contratar.

Para tales efectos y según los CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DE LAS MICRO, PEQUEÑAS, MEDIANAS Y GRANDES del DECRETO 957 DE 05 JUNIO DE 2019

| SECTOR | MICRO | PEQUEÑA | MEDIANA |
|---|---|---|---|
| Servicios | Inferior o igual a 32.988 UVT. | Superior a 32.988 UVT e inferior o igual a 131.951 UVT. | Superior a 131.951 UVT e inferior o igual a 483.034 UVT. |

**UVT:** La unidad de valor tributario

Se tienen clasificadas de la siguiente manera:

| PROVEEDOR | MICRO | PEQUEÑA | MEDIANA |
|---|---|---|---|
| VAURAS INGENIERIA S.A.S | X | - | . |



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

| | | | |
|---|---|---|---|
| JOHN ESNEIDER CARDONA GUTIERREZ | - | X | - |
| MARIO ALBERTO DIAZ GIRANDO | - | X | - |
| CONSORCIO PROVIAL JAES | - | X | - |
| ACTIVA INGENIERIA E.U | X | - | - |
| JORGE HERNAN GUTIERREZ RIVERA | X | - | - |
| SYC S.A.S | X | - | - |
| LIBARDO ERAZO HIDALGO | X | - | - |
| RICARDO TABAREZ GONZALEZ | - | X | - |
| ROBLE INGENIERIA S.A.S | X | - | - |
| GLADYS STELLA AGUDELO PINEDA | - | X | - |
| CONSTRUCTORA PHAROS S.A.S | X | - | - |
| INNOVA PROYECTOS S.A.S | - | X | - |
| PRANA C&G CONTRUCCIONES S.A.S | X | - | - |
| VERTICAL DISEÑOS S.A.S | - | X | - |
| CONSORCIO ACEROS 1 | X | - | - |
| CONSORCIO WFP 010 | X | - | - |
| CARDENAS SANDOVAL LUIS GUILLERMO | - | X | - |
| GARCIA GIRALDO JOHN ALEXANDER | X | - | - |
| MH INGENIERIA & CONSTRUCCION S.A.S | - | X | - |
| HERRERA POSADA MILTON RICARDO | - | X | - |
| L.R. AMBIENTAL S.A.S. | - | X | - |
| GIRALDO HENAO JOSE ALBER | X | - | - |
| GAITAN NARANJO JOHNNY ANDRES | X | - | - |
| ESTRUCTECNIA S.A.S. | X | - | - |
| INCIVILPRO S.A.S. | X | - | - |
| PROYECTOS CIVILES, AMBIENTALES Y DE PETROLEOS S.A.S. | X | - | - |
| AXXIOS S.A.S. | X | - | - |
| LUIS GUILLERMO CARDENAS SANDOVAL | - | X | - |
| HERNAN ROPERO ALZATE. | - | X | - |

Datos obtenidos del análisis de contratos anteriores de la entidad, a través del certificado de inscripción y clasificación en el registro de proponentes.

## 6. PERSPECTIVA FINANCIERA

Analizando las empresas y los profesionales del sector de la construcción en nuestro país, podemos evidenciar el gran auge que ha mantenido este sector de la economía, gracias a las garantías y facilidades brindadas por el Estado. Todo lo anterior, nos garantiza la existencia de unas empresas y profesionales de la construcción, saludables financieramente, lo cual sumado a las exigencias de los procesos de selección son garantía de éxito para el proyecto.

En el sector de la construcción la lucha por la competitividad y la búsqueda de un desempeño eficaz y un desarrollo óptimo han hecho que este sector empresarial haya obtenido una expansión bastante significativa, manteniendo en estas empresas una disputa de costos e innovación de infraestructura.

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE en Colombia existen empresas relacionadas con el sector de la construcción, las cuales se dividen así: 23.044 de construcción de edificios residenciales, 4.598 de construcción de edificios no residenciales, 4.787 de construcción de carreteras y vías de ferrocarril, 3.586 de construcción de proyectos de servicio público, 36.972 de construcción de obras de ingeniería civiles, a esto se le suman el número significativo de constructores independientes que ofrecen sus servicios.

**Costo de insumos y materiales de la construcción**

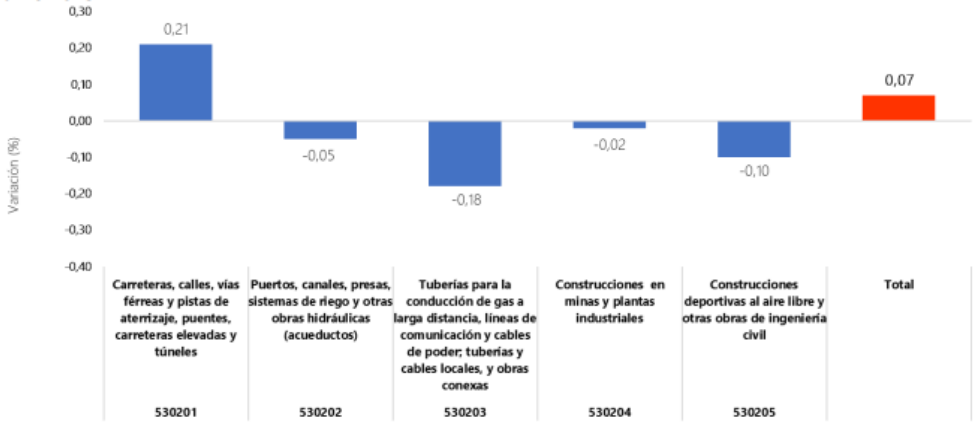
El índice de Costos de la Construcción de obras Civiles – (ICOCIV), es un indicador que permite conocer la variación promedio mensual de los precios de una canasta representativa de los insumos requeridos en la Construcción de Obras Civiles.

Según el Boletín Técnico Indicadores económicos alrededor de la construcción (ICOCIV) elaborado por el DANE, para el mes de Junio de 2025, publicado el 30 de julio de 2025, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación anual en el factor de “Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles” de 0.21%.



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

**Gráfico 1. Variación mensual del ICOCIV según agrupaciones CPC V 2.0 A.C.**
**Total nacional**
**Junio 2025**




**Fuente:** DANE, ICOCIV.

## Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) - Información I trimestre 2025

### Gráfico 21. Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costos - Total nacional - 2023-2025pr (abril)

**Gráfico 21. Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costos**
**Total nacional**
**2023 – 2025pr (abril)**

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

abr-25
abr-24

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

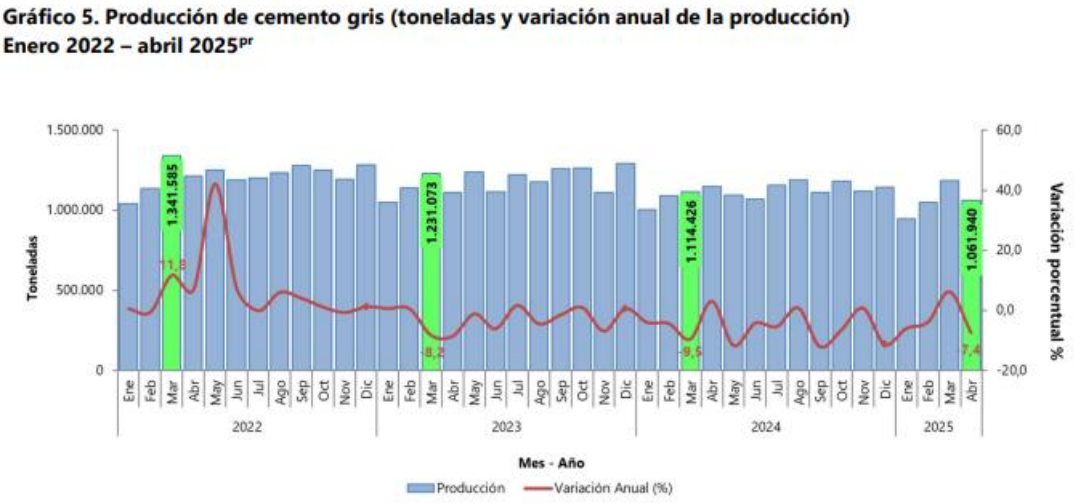


Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

**Producción de Cemento gris**

En abril de 2025, la producción total de cemento gris en el país alcanzó 1.061.940 toneladas, con una disminución de 7,4% respecto a abril de 2024.

**Gráfico 5. Producción de cemento gris (toneladas y variación anual de la producción) 2022 – abril 2025pr**




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

Por su parte en marzo de 2025, la producción de concreto premezclado fue 625.307 metros cúbicos y registró una disminución de 0,6% con relación a marzo de 2024. Este comportamiento es explicado principalmente por la disminución en la producción anual de Atlántico (-27,4%) y Antioquia (-14,7%) los cuales restaron en conjunto 4,7 puntos porcentuales a la variación total (-0,6%). La producción de concreto premezclado se concentró en Bogotá, D.C (39,1%), Antioquia (12,2%) y algunos departamentos que pertenecen al grupo del Resto (11,8%).

**Gráfico 8. Variación, contribución y participación anual de la producción total de concreto premezclado según departamentos (metros cúbicos) 2024– 2025pr (marzo)**



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

| | Variación anual (%) | Contribución (puntos porcentuales) | Participación (%) |
|---|---|---|---|
| Total | -0,6 | | |
| | -15,4 | | |
| Atlántico | -27,4 | -2,7 | 7,1 |
| | -26,4 | -2,9 | 9,7 |
| Antioquia | -14,7 | -2,1 | 12,2 |
| | -16,6 | -2,4 | 14,2 |
| Cundinamarca | -18,9 | -1,3 | 5,8 |
| | -29,8 | -2,5 | 7,1 |
| Santander | -19,1 | -1,0 | 4,2 |
| | -26,5 | -1,6 | 5,2 |
| Valle del Cauca | -5,2 | -0,4 | 6,6 |
| | -13,7 | -0,9 | 6,9 |
| Boyacá | -4,0 | -0,1 | 1,8 |
| | -26,6 | -0,6 | 1,8 |
| Tolima | 14,9 | 0,4 | 2,8 |
| | -24,2 | -0,7 | 2,4 |
| Bolívar | 15,1 | 0,8 | 5,8 |
| | 64,8 | 1,7 | 5,0 |
| Magdalena | 57,6 | 1,1 | 2,9 |
| | -11,2 | -0,2 | 1,9 |
| Bogotá, D.C. | 20,8 | 6,7 | 39,1 |
| | -8,0 | -2,4 | 32,1 |
| Resto[2] | -14,6 | -2,0 | 11,8 |
| | -19,9 | -2,9 | 13,7 |

2025 (Mar)[pr]
2024 (Mar)[pr]

**Fuente:** DANE, EC.

Pr: cifras provisionales

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

* Incluye la producción de concreto premezclado con los destinos a Bogotá, Soacha, Funza, Chía y Mosquera.

** En resto se encuentran agrupados los departamentos de: (Amazonas, Arauca, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Córdoba, Chocó, Guainía,Guaviare, Huila, La Guajira, Meta, N. de Santander, Nariño, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés, Sucre, Vaupés y Vichada).

## Mezcla Asfáltica

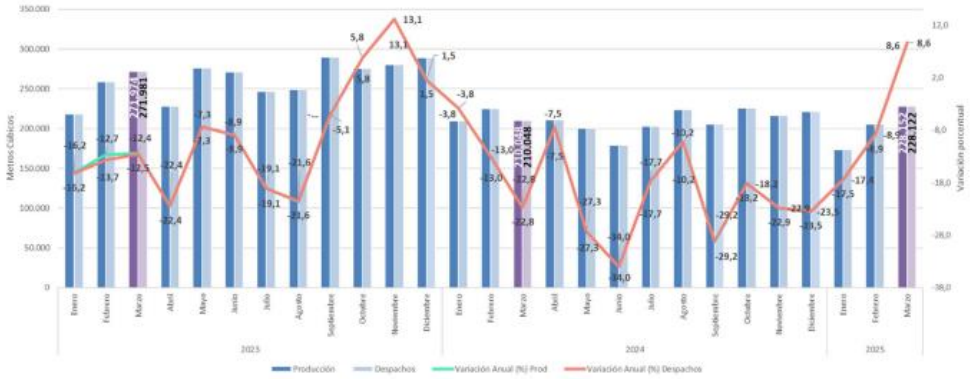
La mezcla asfáltica es uno de los principales insumos utilizados en el subsector de obras civiles especialmente en la construcción de vías. Su importancia se evidencia en la estructura de costos del Indicador de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), haciendo parte de los diez productos con mayor peso de la canasta de materiales utilizados para la construcción de obras civiles.

En abril de 2025, la producción de mezcla asfáltica fue 228.152 metros cúbicos y registró un incremento de 8,6% con relación a abril de 2024. Así mismo se despacharon 228.122 metros cúbicos al mercado nacional, lo que representó una variación de 8,6% con respecto a abril de 2024.



Calle 19 No. 21 _ 44. Manizales, Caldas, Colombia +57 (606) 892 80 00 - +57 (018000) 698 988
www.manizales.gov.co Alcaldía de Manizales. @CiudadManizales

**Gráfico 27. Producción y despachos de mezcla asfáltica (metros cúbicos)**
**Total nacional**
**Enero 2023 – Marzo 2025[pr]**




**Fuente:** DANE, IMA
Pr: cifras provisionales

El crecimiento de 8,6% de los despachos de mezcla asfáltica es explicado principalmente por los departamentos de Cundinamarca (71,9%), Antioquia (49,2%), Boyacá (426,2%) y Valle del Cauca (52,7%), los cuales aportaron en conjunto 23,1 puntos porcentuales a la variación total del indicador (8,6%).

**Gráfico 28. Variación y contribución mensual de los despachos de mezcla asfáltica, según departamentode destino.**
**2024 – 2025 [pr] (marzo)**

| | Variación anual (%) | Contribución (puntos porcentuales) |
|---|---|---|
| **Total Nacional** | 8,6 | |
| | -22,8 | |
| **Cundinamarca** | 71,9 | 7,6 |
| | -35,1 | -4,4 |
| **Antioquia** | 49,2 | 5,9 |
| | -47,0 | -8,2 |
| **Boyacá** | 426,2 | 4,8 |
| | -64,7 | -1,6 |
| **Valle del cauca** | 52,7 | 4,8 |
| | 14,2 | 0,9 |
| **Risaralda** | 39,7 | 0,4 |
| | -1,0 | 0,0 |
| **Santander** | -49,8 | -0,8 |
| | -73,5 | -3,6 |
| **Tolima** | -48,4 | -2,0 |
| | -59,7 | -4,7 |
| **Bogotá, D.C.** | -10,4 | -2,1 |
| | 13,2 | 1,8 |
| **Resto[1]** | -24,7 | -10,0 |
| | -8,2 | -2,8 |

2025 (mar)
2024 (mar)

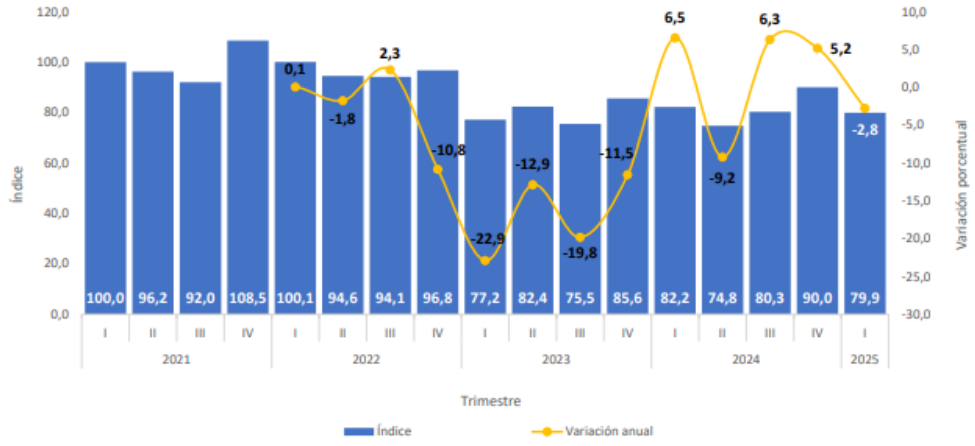
**Fuente:** DANE, IMA
Pr: cifras provisionales
[1]Reserva Estadística. En resto se encuentran agrupados los departamentos de Amazonas, Arauca, Atlántico, Bolívar, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Guainía, Guaviare, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Norte de Santander, Nariño, Putumayo, Quindío, San Andrés, Sucre, Vaupés y Vichada.

**Indicador de Producción de Obras Civiles**

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

Durante el primer trimestre de 2025, el grupo carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación a precios constantes de -2,8% y descontó 1,5 p.p a la variación anual.

**Gráfico 5. Índice y variación anual de la producción de las carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles**
**Total nacional – serie a precios constantes.**
**2021 (I trimestre) – 2025 (I trimestre[Pr])**




**Fuente**: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares

**DETERMINACIÓN DEL PRESUPUESTO OFICIAL.**

Se tiene además que el presupuesto fue elaborado por funcionarios de la Secretaría de Infraestructura y se certifica que:

Las cantidades de obra son el producto de los resultados arrojados por visitas técnicas desarrolladas por la Secretaría para atender las necesidades del sector. Dentro del análisis de los precios unitarios se toma en cuenta el rendimiento de las cuadrillas y desperdicios para precisar los valores que en todo caso están sujetos a los imprevistos y reajustes propios de la obra pública.

El valor estimado de las obras a ejecutar se realiza a partir de un análisis de precios unitarios (APUs) de la Secretaría de Infraestructura para el año 2025 (base crystal) donde se contempla el valor de los insumos, mano de obra y rendimientos, frente al valor de los insumos y la mano de obra y teniendo en cuenta que la ejecución de las obras se realizará en el año 2026 se realizó un ajuste con un aumento en el valor de la

mano de obra, insumos y equipos y de esta forma se estableció el valor unitario de los ítems contenidos en el presupuesto.

Para efectos de contar con un valor aproximado de la inversión a realizar, la entidad tuvo en cuenta variables consideradas para calcular el presupuesto oficial, el cual se calculó teniendo en cuenta las cantidades de obra estimadas, la Mano de obra, suministro de materiales, transportes y el A.U. (Administración, Utilidad), dentro del A.U se incluyen, entre otros, los siguientes impuestos que debe asumir el contratista:

Contribución especial de seguridad
Industria y Comercio
Impuesto del 4x1000
Impuesto de timbre (Decreto 175 de 2025) 0,5%
Estampillas:
- Pro Adulto Mayor 2% del valor de cada pago
- Pro Universidad 2% del valor de cada pago
- Tasa Pro Deporte y Recreación 0,5% del valor de cada pago y Estampilla
- Pro cultura 2% del valor de cada pago
- Justicia Familiar – 2% - Sobre el valor bruto del contrato
- Garantías
- Gastos fiduciarios

Así mismo, dentro del presupuesto oficial se encuentran incluidos la totalidad de los impuestos, tasas y contribuciones.

## 7. ANÁLISIS DE RIESGO:

El tipo de contrato a realizar presenta en sí mismo algunos factores de riesgo que pueden llegar a afectar el resultado esperado con la labor del contratista, para el cumplimiento de las obligaciones que pueda adquirir, así como los resultados óptimos en la prestación del servicio y la calidad de los resultados obtenidos se han definido los siguientes tipos de riesgos:

**VER ANEXO MATRIZ 3 – MATRIZ DE RIESGOS.**

Se firma en Manizales, en el mes de noviembre de 2025,

**CLAUDIA MARCELA CARDONA MEJIA**
Secretaria de Despacho
Secretaría de Infraestructura

**HECTOR JOSE BARAHONA CHAPARRO**
Profesional Universitario
Secretaría de Infraestructura

*Revisó:* *William Pérez Giraldo – Jefe de Oficina – Secretaría de Infraestructura*