ESTUDIO DEL SECTOR ECONÓMICO
LICITACION PUBLICA LP-SI-001-2026

OBJETO:
"MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN ESTADO DE DETERIORO DEL MUNICIPIO DE YARUMAL, ANTIOQUIA EN MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No. 680-FIP-2025, CON EL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL – FONDO DE INVERSIÓN PARA LA PAZ, EL CUAL ESTAR CONSTITUIDO EN DOS LOTES".

ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

La ley 1682 de 2013 Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias, define en su artículo 2 "La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos. La infraestructura de transporte está integrada entre otros por:

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.
2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera.
3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.
4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.
5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras
6. Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.
7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.
8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.
10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclo rutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.
11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Por todo lo anterior, puede dilucidarse que las grandes inversiones en infraestructura y en sistemas de movilidad son fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos pues aumentan la productividad, competitividad de las ciudades, además de tener impactos en el comportamiento del mercado laboral y teniendo en cuenta que el sistema de movilidad es integral es necesario realizar inversiones en infraestructura vial conjuntamente con el mantenimiento del mobiliario público con el que cuentan las ciudades, toda vez que esto no solo permite el goce de una movilidad eficiente y de calidad sino el acceso a demás servicios como salud, educación, recreación, entre otros.

De igual manera, es importante resaltar que Colombia ha tenido avances importantes en materia de infraestructura y buena parte de estos han venido como resultado de mecanismos como las Asociaciones Público-Privadas (APP) y mediante la Ley 1508 de 2012, ”Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones, se incentivó la inversión privada en el sector, lo que ha permitido una transformación en el desarrollo vial del país.

En el mismo sentido en los últimos años se ha visto cómo en la agenda y formulación de las políticas públicas de Colombia, las inversiones en Infraestructura vial y movilidad desempeñan un papel fundamental en el desarrollo nacional, convirtiendo al sector de la construcción en uno de los principales impulsadores de la actividad económica

SECTORES ECONÓMICOS
La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

<u>División según la economía clásica</u>
Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes: Sector primario o sector agropecuario.

- Sector secundario o sector Industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.
- Sector primario o agropecuario

Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.

Sector secundario o industrial

Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos.

Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo e industrial de transformación: Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.
Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

Sector terciario o de servicios

Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, las conexiones viales, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Es indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

Aunque los sectores anteriormente indicados son aquellos que la teoría económica menciona como sectores de la economía, es común que las actividades económicas se diferencien aún más dependiendo de su especialización. Lo anterior da origen a los siguientes sectores económicos, los cuales son:

- **Sector agropecuario:** Corresponde al sector primario mencionado anteriormente.
- **Sector de servicios:** Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente.
- **Sector industrial:** Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente.
- **Sector de transporte:** Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
- **Sector de comercio:** Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, San Andresitos, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional.
- **Sector financiero:** En este sector se incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.

- **Sector de la construcción:** En este sector se incluyen las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.
- **Sector minero y energético:** Se incluyen en él todas las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía; etc.).
- **Sector solidario:** En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.
- **Sector de comunicaciones:** En este sector se incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, empresas de publicidad, periódicos, editoriales, etc.).

Sector económico al cual pertenece:

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.

Por lo anterior, a continuación, se presentan algunas variables macroeconómicas que ayudan a ampliar el espectro del sector de análisis:

• Producto Interno Bruto PIB

Consultando el Boletín Técnico del DANE I trimestre 2024 preliminar, del 15 de mayo de 2024, se evidencia que en el primer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr. Las actividades económicas que contribuyeron al crecimiento positivo del valor agregado fueron:

- ✓ Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- ✓ Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- ✓ Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

En el primer trimestre de 2024pr, el valor agregado de la construcción crece 0,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr y esta dinámica se explica por la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que decrece 2,5% y por la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 7,6% y finalmente por las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 0,7%.

Respecto al trimestre inmediatamente el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, teniendo en cuenta el comportamiento de la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que crece 0,2%, la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 4,0% y finalmente las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 1,3% como se puede ver en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Construcción.

Tasa de crecimiento en volumen - primer trimestre 2024pr

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

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[5]

Agentes que componen el sector de la construcción:
Todo proyecto que se emprenda debe regirse por normas y estándares que con su aplicación lo harán viable, seguro y muy probablemente exitoso.

Las normas son documentos escritos, elaborados con la participación de los fabricantes de los productos, materiales y procesos, el gobierno, los usuarios y consumidores, las universidades y asociaciones de profesionales. Quienes, basados en resultados, experiencias y desarrollos tecnológicos, y en muchos casos con el apoyo de instituciones internacionales dedicadas, elaboran

especificaciones técnicas y procesos en busca de diseños seguros y desarrollos industriales que permitan hacer las cosas bien, protegiendo el medio ambiente y la humanidad.

Todas las ingenierías, la construcción, el montaje, y su supervisión están regidos por normas que, al aplicarlas, las hacen seguras y confiables.

La aplicación de las normas establece procesos limpios y criterios que unifican los diseños haciéndolos verificables, sostenibles y más seguros.

En Colombia, Las normas Técnicas (NTC) y la NSR 10 establecen y regulan las especificaciones técnicas normativas en todos sus aspectos, con lo que se pretende que las estructuras sean seguras y capaces de resistir las condiciones climáticas, el tránsito, los esfuerzos y en general todas las condiciones a las que son sometidas cada infraestructura en específico.

Recordemos que:
Las normas establecen los criterios que deben tener los productos, los procesos, o servicios y definen su seguridad, sostenibilidad, fiabilidad y el nivel de calidad.

La Certificación es el procedimiento por medio del cual se asegura que un producto, proceso, sistema o servicio se ajusta a las normas

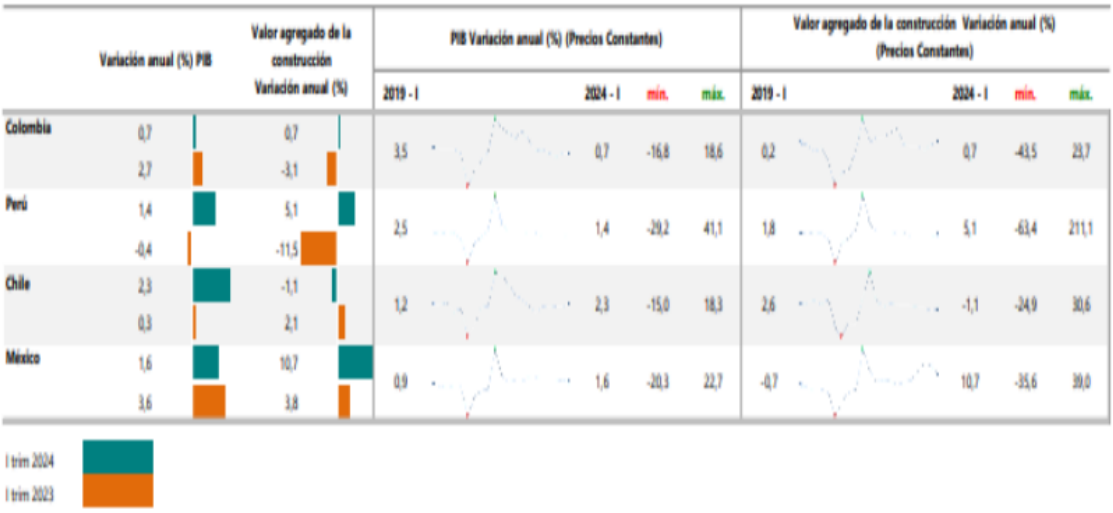
Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)
La importancia del sector de la construcción puede ser vista desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. Con relación al desarrollo económico, es el sector con mayor impacto en la actividad económica nacional, 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 7 de junio de 2024[6] , 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, los cuales se presentan a continuación:

6 Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Boletín Técnico Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) del 7 de junio de 2024.
Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IEAC/bol-IEAC-Itrim2024.pdf. Fecha de consulta: julio 2024

- Producto Interno Bruto (PIB)

Para el primer trimestre de 2024 (enero – marzo) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina y se observa que Chile registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 2,6%, seguido de México con 1,6%, Perú también presentó un incremento de 1,4% y Colombia creció 0,7%. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2023 para México de 10,7%, Perú de 5,1% y Colombia de 0,7%, mientras que Perú registró una disminución de 1,1%., el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr, como se puede apreciar en la siguiente gráfica:

Gráfica 2. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. Variación anual 2019 (I trimestre) – 2024 pr (I trimestre)

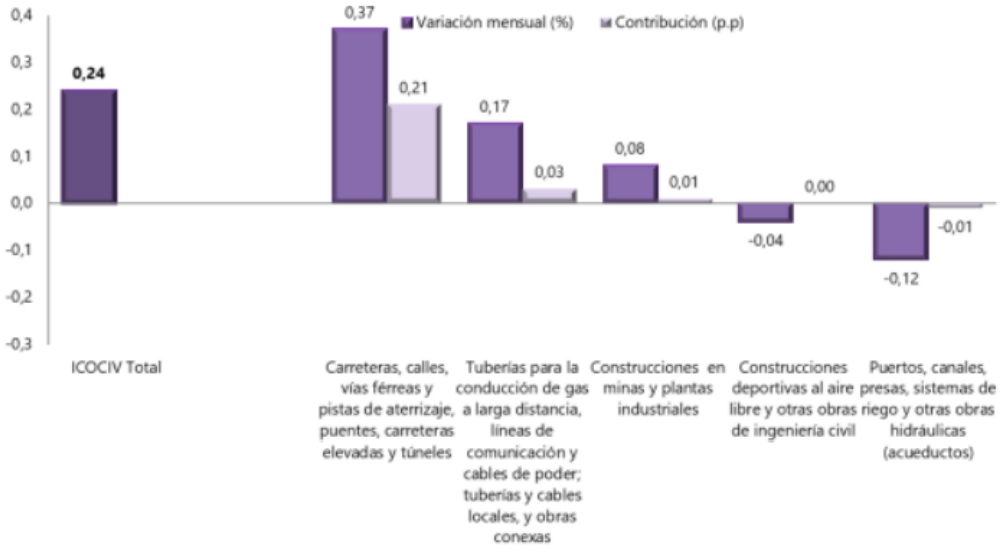


Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[7]

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV) Frente al Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)[8], el Boletín Técnico muestra que, en abril de 2024, el ICOCIV registró una variación mensual de 0,24%, con respecto marzo de 2024. El grupo según tipo de construcción correspondiente a carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación de 0,37% y aportó 0,21 puntos porcentuales a la variación total mensual del ICOCIV (0,24%).

8 Este índice calcula la variación promedio mensual de los precios de una canasta representativa de los insumos requeridos en la construcción de las obras civiles.

Gráfica 3. Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción. Total nacional. Abril 2024



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[9]

GREMIOS Y ASOCIACIONES QUE PARTICIPAN EN EL SECTOR

Según la necesidad concreta del Municipio de Yarumal – Antioquia las agremiaciones y asociaciones a considerar en el estudio son las de profesionales que agrupan las aéreas en arquitectura e ingeniería civil, cuyas decisiones afectan el mercado objeto de estudio del presente proceso a saber:

GREMIO		DESCRIPCIÓN
1	**El Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares – CPNAA**	Es el órgano del Estado creado por la Ley 435 de 1998, encargado del fomento, promoción, control y vigilancia del ejercicio de la profesión de la Arquitectura y de sus Profesiones Auxiliares en Colombia. Trabaja para satisfacer oportunamente las necesidades de sus usuarios, con el fin de fomentar, promocionar, controlar y vigilar el ejercicio de la profesión dentro de los postulados de la ética profesional.

GREMIO		DESCRIPCIÓN
2	**La 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. La SCA es Cuerpo Consultivo del Gobierno Nacional por Decreto 1782 del 8 de junio de 1954, ratificado por la Ley 64 de 1978, por el Decreto 2623 de 1995 y por la Ley 435 de 1998.Recibió el reconocimiento por parte del Estado e independencia de las actividades desarrolladas por la ingeniería y la arquitectura y como consecuencia la creación del Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares, fue creado mediante la Ley 435 del 10 de febrero de 1998. La SCA a nivel nacional tiene presencia en 27 Regionales.
3	**La Sociedad Colombiana de Ingenieros, SCI.**	Fue fundada el 29 de mayo de 1887, con personería jurídica concedida el 8 de mayo de 1886 y declarada por la ley 46 de 1904 como Centro Consultivo del Gobierno Nacional, es una corporación sin ánimo de lucro, de carácter Académico, científico y gremial.
4	**Sociedad Colombiana de Consultores**	Surge con el interés de orientar, asesorar, construir, desarrollar iniciativas y esfuerzos dirigidos a las instituciones bien sea de origen estatal o privado, con un enfoque jurídico e interdisciplinario desde las ciencias sociales, Económicas, naturales y exactas.
5	**Cámara Colombiana de infraestructura**	La Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) se crea el 10 de junio de 2003, como resultado de la fusión de cuatro gremios tradicionales en el país relacionados con el sector: la Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores (ACIC), la Asociación Colombiana de Empresas de Ingeniería y Consultoría (AICO), la Asociación de Consultores de Colombia (ASCOL) y la Asociación Colombiana de Concesionarios de Infraestructura y Servicios (CONCESIA).

Número de empresas por sector construcción 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

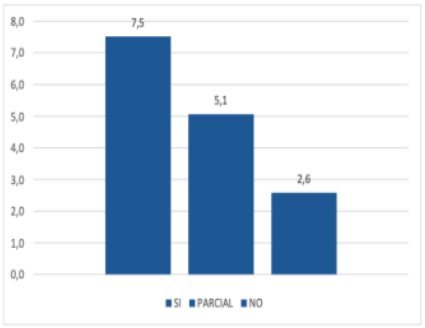
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[13]

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 y 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

Dinámicas de compra

De acuerdo con el Informe de Gestión del Observatorio de Contratación Estatal para el Segundo semestre de 2023, en el cual la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, hace un análisis sobre la implementación y Desarrollo de los Documentos Tipo en los diferentes, encontramos que, para la muestra de procesos analizados por esta subdirección, se ha venido utilizando eficazmente los documentos tipo, como se muestra en la gráfica que se presenta a continuación:

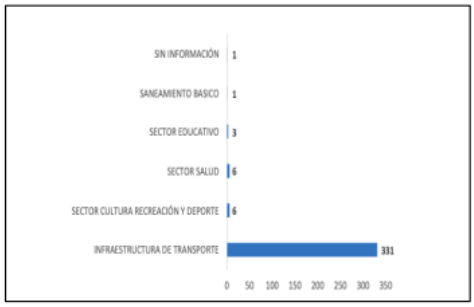
Gráfica 9. Oferente al cierre Promedio



Fuente: Cálculos S. EMAE

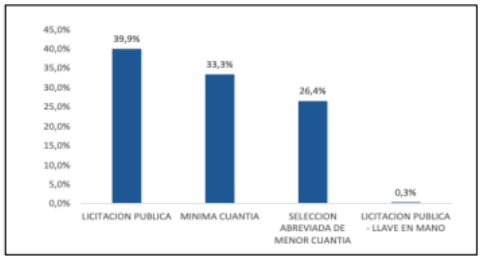
En el mismo sentido y como se puede ver en los gráficos que a continuación se presentan, se encontró que el sector que más ha venido implementando los documentos tipo es el de Transporte y la modalidad de selección con mayor porcentaje de procesos revisados fue la licitación pública con un 39,9%, seguido de la mínima cuantía con un 33,3% y las demás modalidades sumaron un 26,8%.

Gráfica 10. Sectores Cantidad



Fuente: Cálculos S. EMAE

Gráfica 11. Modalidades de Selección Porcentaje



Fuente: Cálculos S. EMAE

En el informe particular para el Sector Transporte, que elaboró la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico – EMAE, determinó que para las vigencias 2021, 2022 y 2023, los contratos asociados al Sector Transporte registrados en el SECOP I y II fueron 11.322, sumando 26.7 billones de pesos.

Gráfica 12. Valores y número de contratos por vigencias 2021, 2022 y 2023, Sector Transporte.

Vigencia	Valores	Número de Contratos
2021	$ 7.647.825.216.277	3484
2022	$ 9.016.125.768.889	3850
2023	$ 10.039.365.317.699	3988
Total	**$ 26.703.316.302.865**	**11.322**

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

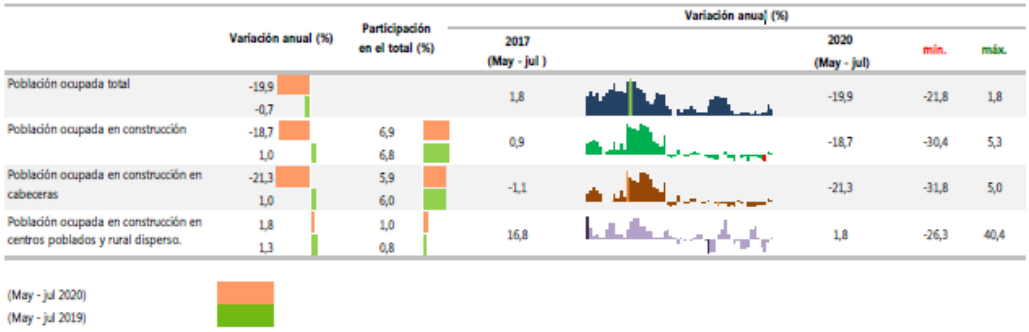
En dicho informe la Subdirección de EMAE indica que la distribución de los montos y el volumen de los contratos en las distintas vigencias, en 2021 se registraron 3.484 contratos con una cuantía de $7.6 billones de pesos; en 2022 se registraron 3.850 contratos por una cuantía de $9 billones de pesos y en 2023 3.988 contratos por 10 billones de pesos. Igualmente, el informe sugiere que esto representó un aumento del 10,5% en el número de contratos y un 18% en valor total de 2022 comparado con la vigencia 2021. En tanto el año 2023 frente al 2022 presentó un aumento más moderado de cerca del 11,4% del valor total y de 3,6% en la cantidad de contratos

EMPLEO

En el trimestre móvil mayo - julio 2020, el número de ocupados en el total nacional fue 17.864 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica participó con el 6,9% de los ocupados. Respecto al trimestre móvil mayo – julio 2019, la población ocupada en el total nacional disminuyó 19,9%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción disminuyeron 18,7%.

Para el trimestre móvil mayo - julio 2020, 1.228 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 85,9% estaban ubicados en las cabeceras (1.055 miles de personas) y el 14,1% (173 miles de personas) en centros poblados y rural disperso

Gráfico 4. Variación y participación anual de la población ocupada y en la rama de actividad construcción 2017 - 2020pr (may - jul)



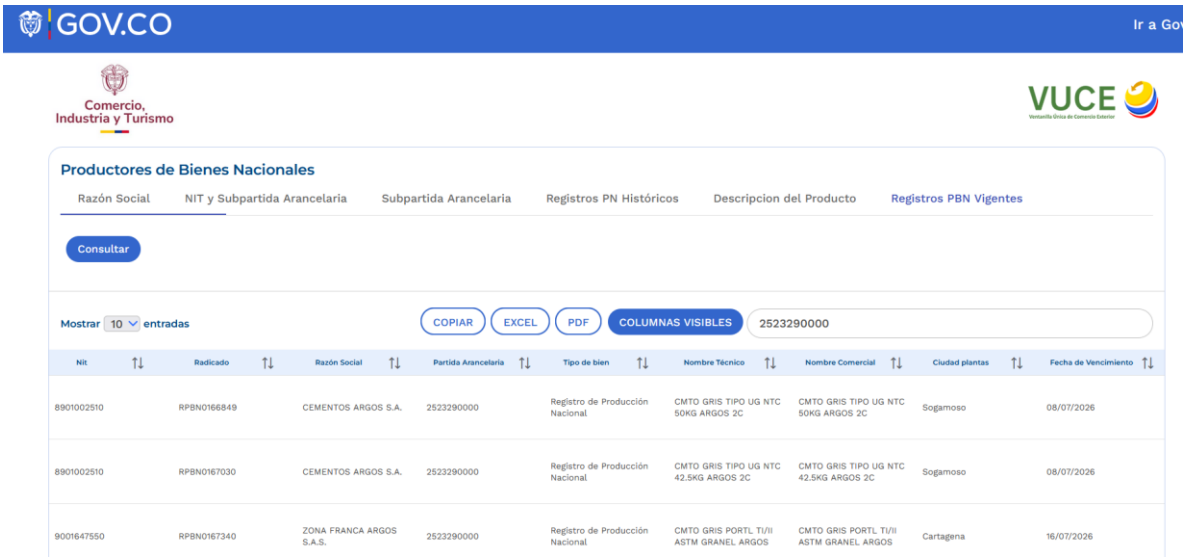
BIENES NACIONALES RELEVANTES

En aplicación de la metodología para identificar los bienes nacionales relevantes en el desarrollo de la obra, se obtuvo que los ítems o insumos relevantes corresponden a:

1. Cemento gris (50kg) portland tipo 1

En consecuencia, para soportar el proyecto de pliego de condiciones del proceso de selección, de conformidad con el numeral 3 del artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el artículo 2 del Decreto 680 de 2021, en fecha 05-febrero-2026 se procedió a realizar consulta en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, bajo el filtro de:

1. ‘ Cemento’, para el cual se encontró registros coincidentes de productos que cumplen con la descripción o especificación técnica del insumo requerido para el proyecto, por esto se observó que este bien relevante para el desarrollo de la obra se encuentra incluido en dicho registro.



8600025231	RPBN0170919	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo UG (Uso General) NTC 121: 2014	Cemento Hidráulico Uso General	Cúcuta	23/09/2026
8600025231	RPBN0170928	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo ART (Alta Resistencia Temprana) NTC 121: 2014	Cemento Hidráulico Uso Estructural	Cúcuta	23/09/2026
8600025231	RPBN0170929	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo ART (Alta Resistencia Temprana) NTC 121:2021	CEMENTO HIDRÁULICO USO ESTRUCTURAL	La Calera	23/09/2026
8600025231	RPBN0170930	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo UG (Uso General) NTC 121:2021	Cemento Hidráulico SuperResistente	La Calera	23/09/2026
8600025231	RPBN0170931	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Adición Puzolánica Activa	Adición Cementante	La Calera	23/09/2026
8600025231	RPBN0170932	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo ART (Alta Resistencia Temprana) NTC 121: 2014	Cemento Concretero Especial	Ibagué	23/09/2026
8600025231	RPBN0170933	CEMEX COLOMBIA SA	2523290000	Registro de Producción Nacional	Cemento Tipo ART (Alta Resistencia Temprana) NTC 121: 2014	Cemento Hidráulico Uso Estructural (producido en Planta Caracolito)	Ibagué	23/09/2026

Por consiguiente, para la asignación del puntaje de apoyo a la industria nacional se deberá tener en cuenta las consideraciones estipuladas en el Estudio Previo y el Pliego de Condiciones del proceso de selección, en los numerales alusivos a la “Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional”

ANÁLISIS ESPECÍFICO DEL OBJETO A CONTRATAR

El municipio de Yarumal, reconocido como un eje estratégico del norte de Antioquia por su papel en las dinámicas comerciales, agropecuarias e industriales de la subregión, enfrenta actualmente una situación crítica en materia de movilidad y acceso a servicios esenciales, derivada del deterioro avanzado de su infraestructura vial urbana. Esta problemática afecta especialmente a las comunidades más vulnerables que residen en la zona periférica del casco urbano, quienes dependen en gran medida de una red vial funcional para acceder a servicios de salud, educación, oportunidades laborales y programas de asistencia social. Desde una perspectiva social, la falta de pavimentación adecuada no solo limita las condiciones de tránsito, sino que perpetúa situaciones de inequidad, al restringir el desarrollo integral de sectores históricamente marginados. Las malas condiciones viales generan altos índices de accidentalidad, mayores tiempos de desplazamiento y deterioro en la prestación de servicios públicos básicos como el acueducto y el alcantarillado, agravando las condiciones de pobreza y exclusión.

El proyecto de pavimentación propuesto busca precisamente dignificar la vida de los yarumaleños, mediante la mejora integral de la infraestructura vial y la reposición de redes de servicios públicos con materiales actualizados y duraderos. Esta intervención contribuirá directamente a:

- ✓ Mitigar riesgos de accidentes de tránsito, protegiendo a peatones, ciclistas y conductores, especialmente en sectores donde transitan niños, personas mayores y personas con discapacidad. • Reducir la desigualdad en el acceso a servicios, garantizando una movilidad más rápida y segura hacia centros de salud, instituciones educativas y espacios comunitarios.

- ✓ Mejorar la calidad de vida urbana, al facilitar el transporte de productos, alimentos y materias primas, beneficiando tanto a productores locales como a comerciantes.
- ✓ Impulsar la reactivación económica y social, generando empleo directo e indirecto durante la ejecución de las obras y mejorando las condiciones para el desarrollo local.

ESTADO DE LAS VIAS A INTERVENIR

ID	Identificación de vía	Longitud (m)
1	Carrera 16 entre calles 20 y 21	60,00
Vía en pavimento asfáltico sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas la presencia de baches, grietas y fisuras que están dando lugar a la pérdida de la carpeta de rodadura, en muy mal estado general.		
2	Carrera 19 entre calle 12 y calle 13	57,30
Vía en concreto sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas la presencia de grietas y fisuras que están dando lugar a la pérdida de la carpeta de rodadura, en muy mal estado general.		
3	Carrera 19 entre calle 13 y calle 14	53,00
Vía en concreto sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas la presencia de grietas y fisuras que están dando lugar a la pérdida de la carpeta de rodadura, en muy mal estado general.		
4	Carrera 24 entre calle 14 y Calle 15	85,19
Vía en concreto, en mal estado, sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas baches y grietas, en muy mal estado general.		
5	Calle 12 entre carrera 18A y carrera19	96,00
Vía en concreto, con algunos sectores en pavimento asfáltico en mal estado, sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas grietas y fisuras en toda el área de la vía, en muy mal estado general.		
6	Calle 13 entre carrera 19 y carrera 20	160,00
Vía en concreto, sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas grietas y fisuras en toda el área de la vía, en muy mal estado general.		
7	Calle 14 entre carrera 15 y carrera 16	144,96
Vía en concreto sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas la presencia de grietas y fisuras que están dando lugar a la pérdida de la carpeta de rodadura, en muy mal estado general.		
8	Calle 23 entre carreras 18 y 19	90,90
Vía en pavimento asfáltico sobre terreno natural, con múltiples patologías, siendo la principal de ellas la presencia de baches, grietas y fisuras que están dando lugar a la pérdida de la carpeta de rodadura, en muy mal estado general.		

Valor del contrato: El valor del contrato será de CUATRO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS NOVENTA PESOS M/L ($ 4.998.878.390) de acuerdo con el presupuesto asignado que incluye todos los impuestos, gravámenes y retenciones a que haya lugar.

Valor LOTE 1: 3.545.979.361,36
Tramos de Intervención:

- Carrera 19 entre calle 12 y calle 13
- Carrera 19 entre calle 13 y calle 14
- Calle 12 entre carrera 18A y carrera 19
- Calle 13 entre carrera 19 y carrera 20
- Calle 14 entre carrera 15 y carrera 16

Valor LOTE 2: 1.452.899.028,56
Tramos de Intervención:

- Carrera 16 entre calle 19 y calle 20
- Carrera 24 entre Calle 14 y Calle 15
- Calle 23 entre carrera 18 y carrera 19

Plazo de ejecución: El plazo de ejecución del contrato será acorde a lo establecido en el AU en cada uno de los presupuestos por Lotes, obteniendo lo siguiente
LOTE 1, plazo de ejecución 6 MESES

LOTE 2, plazo de ejecución 3 MESES

Forma de pago: El contratante pagará al contratista el valor del contrato de acuerdo a su disponibilidad presupuestal, a través de actas parciales de avance de obra de acuerdo a los dineros pactados a través de la propuesta presentada por el contratista y aprobada por el municipio y al recibo a satisfacción por parte de la Interventoría y/o supervisor designado, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos por parte del contratista:

NOTA: LOS PAGO SE ENCUENTRAN SUJETO A LA APROBACION POR PARTE DE LA SUPERVISION DEL DPS.

a) Presentación de cuenta de cobro o factura legal.
b) Informe sobre las actividades realizadas, allegando con el mismo los soportes y/o productos según el caso y cuando corresponda.
c) Acreditar el cumplimiento de las obligaciones de pago de aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los demás parafiscales.

El pago se realizará a precios unitarios y en la modalidad de monto agotable.

Por su parte el supervisor del contrato deberá suscribir informe de supervisión y acta de recibo a satisfacción respecto del servicio prestado. Así mismo deberá verificar el cumplimiento para cada pago de las obligaciones de que trata el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007

Nota 1: Los anteriores pagos se efectuarán de acuerdo con la aprobación del Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC).
Nota 2: Las facturas de venta o documentos equivalentes deben cumplir como requisito mínimo con las normas fiscales vigentes establecidas por la DIAN y en el Estatuto Tributario.
Nota 3: En la factura o documento equivalente se debe hacer alusión al objeto y número del contrato.
Nota 4: Toda factura o documento equivalente se debe presentar en original y copia y entregarse al supervisor o interventor.

Impuestos del contrato:

Se debe considerar que el contrato a ejecutarse, cuenta dentro del análisis de costos del mismo con los siguientes impuestos, retenciones y deducciones:

- Estampilla pro Cultura: Equivalente al 1.5% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Estampilla pro Hospital: Equivalente al 1% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Estampilla pro Adulto Mayor: Equivalente al 4% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Estampilla Pro Universidad de Antioquia: Equivalente al 1.5% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Tasa pro Deporte: Equivalente al 2,5% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Estampilla Justicia Familiar: Equivalente al 2,0% del valor del contrato y de todas sus modificaciones, adiciones.
- Fondo de Seguridad y Vigilancia: 5%
- RETEICA: 1%
- Retención obra pública: 2%

La anterior enunciación es meramente informativa, en caso que exista otra estampilla o impuesto adicional deberá ser sufragado por el oferente seleccionado

ANÁLISIS TECNICO

Ubicación. Municipio de Yarumal, ubicado en el Departamento de Antioquia, a una distancia de 121,5 Km de Medellín. El objeto del contrato se desarrollará particularmente en zona urbana del municipio.
Condiciones de entrega. El objeto del contrato debe ser entregado en el plazo estipulado en los estudios y documentos técnicos. Se debe cumplir con las especificaciones técnicas y normativas y demás requisitos establecidos en los términos del presente proceso.

ANÁLISIS LEGAL

Proceso contractual.
La ejecución general de los contratos de obra deberá cumplir con estándares mínimos de confort, calidad y manejo ambiental dados en los parámetros de construcción sostenible, que involucra una ejecución con calidad verde donde se evidencie la eficiencia energética, el uso adecuado de los recursos y buenas prácticas de arquitectura.

De acuerdo con el objeto a contratar, el servicio de construcción de obra, construcción o de ejecución de obras de ingeniería civil y arquitectónica requerido deberá cumplir con las

especificaciones técnicas de descritas en el anexo técnico y en las obligaciones del pliego de condiciones del proceso de selección, con la calidad del servicio señaladas en el presupuesto, tiempos y cronogramas de ejecución.

Así mismo el contratista deberá observar la normativa técnica que a continuación se cita y toda la demás que regule la ejecución de la obra. Será obligación del contratista verificar, conocer y estudiar todas las normas que regulan las infraestructuras, acorde con lo que dentro de la ejecución del contrato se realizará, por lo cual es responsable de entregar una obra que sea acorde con los requerimientos normativos tanto técnicos como los establecidos desde el INVIAS.

El presente proceso de selección y el contrato a suscribir como resultado del mismo, estarán sometidos a la legislación y jurisdicción colombiana y se rigen por las normas de la Ley 80 de1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto No. 1082 de 2015, Ley 1882 de 2018, Decreto 392 de 2018, las demás normas que |as complementen, modifiquen o reglamenten y por |as normas civiles y comerciales que regulen el objeto del presente proceso de selección. La selección del contratista se adelanta mediante la modalidad de concurso de méritos abierto.

Normatividad aplicable al proceso de contratación.

NORMA	DESCRIPCIÓN
Ley 80 de 1993	Estatuto General de Contratación de la Administración Publica
Ley 99 de 1993	Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Publico encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones
Ley 400 de 1997	Por la cual se adoptan normas sobre construcción sismo resistente
Ley 816 de 2003	Por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación publica
Ley 850 de 2003	Por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas
Ley 1150 de 2007	Eficiencia y transparencia en la Ley 80 de 1993 y otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.
Ley 1474 de 2011	Normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y efectividad del control de la gestión pública.
Decreto 1082 de 2015	"Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional"

Modalidad de Selección: La determinación de emplear cualquiera de las modalidades en comento, obedece entre otros, a dos (2) criterios claramente establecidos, el primero relativo al objeto o clase de contrato a celebrar o el sujeto que lo suscribe, y el segundo regido por el factor cuantía. Así en primera instancia, por la naturaleza del sujeto contratante o clase del servicio o bien a contratar, las leyes contractuales establecen procedimientos contractuales especiales para la selección de los contratistas encargados de ejecutar tales contratos; y en un segundo evento, propio de aquellos casos donde el legislador no hubiese establecido un procedimiento particular, la cuantía constituye el criterio que por excelencia entra a determinar la modalidad de contratación a desarrollar para lograr la adjudicación del contrato.

Los contratos de obra, salvo excepciones especiales relacionadas con la naturaleza jurídica de la entidad contratante, no se encuentran inmersos dentro del grupo de contratos cuya contratación obedece a un procedimiento excepcional a la regla general, por el contrario, para la ejecución del contrato de obra el criterio que impera para establecer la modalidad de selección de contratistas se fundamenta en la naturaleza del contrato y el factor cuantía (ya que también está la modalidad de mínima cuantía). Así las cosas, por regla general la selección de un contratista para la ejecución del presente proceso, del cual se derivará un contrato de obra, deberá hacerse, por **LICITACION PUBLICA EN LOTES.**

En general, las normas legales aplicables durante el proceso de selección y ejecución del contrato serán las estipuladas en el pliego de condiciones, en los reglamentos internos del Municipio de Yarumal, los lineamientos de buenas prácticas contractuales para las entidades territoriales en sus procesos de contratación y las propias vigentes en Colombia sobre la materia.

CLASIFICACION DEL OBJETO SEGÚN UNSPSC
De acuerdo con los códigos del clasificador de bienes y servicios UNSPSC proporcionados por Colombia compra eficiente, el proceso de contratación a realizar, se puede ubicar en:

Clasificación UNSPSC	Descripción
CALLES Y CARRETERAS	**72141000**

ANALISIS DE INDICADORES
Los indicadores económicos serán los requeridos de acuerdo con el Matriz No. 2.

INDICADORES CAPACIDAD FINANCIERA
Índice de Liquidez: Un activo líquido es aquel que se negocia activamente en un mercado y puede ser convertido rápidamente en efectivo. Los activos corrientes normalmente incluyen caja títulos valores de corto plazo, cuentas por cobrar e inventarios. Los pasivos corrientes normalmente incluyen las cuentas por pagar, deuda de corto plazo y gastos acumulados.

Índice de Endeudamiento: Es el resultado de dividir el pasivo total por el activo total. La entidad prefiere índices de endeudamientos bajos, porque entre más bajo sea éste, el respaldo del deudor frente a las perdidas, en caso de liquidación es mayor.

Razón de cobertura de intereses: Utilidad Operacional / Gastos de Intereses, el cual refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras.

Capital de trabajo
Se calcula con la siguiente fórmula:
IL = Activo Corriente - Pasivo Corriente
Por mandato del artículo 289 del Código de Comercio, las Entidades Empresariales sometidas a vigilancia o control de la Superintendencia de Sociedades, están obligadas a reportar los estados financieros de fin de ejercicio, certificados y dictaminados, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 de la Ley 222 de 1995.

ANALISIS DE LA DEMANDA: A continuación, se muestra un historial de contrataciones con objeto similar, tanto del Municipio de Yarumal como de otras entidades de similar categoría:

Entidad contratante	Modalidad de contratación	Objeto	Presupuesto de la Entidad
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE YARUMAL	Selección Abreviada por Menor Cuantía SA-002-2021	MEJORAMIENTO DE LAS VIAS DEL MUNICIPIO A TRAVÉS DEL PARCHEO DE VÍAS CON PAVIMENTO FLEXIBLE (ASFALTO EN CALIENTE) EN LA ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE YARUMAL – ANTIOQUIA	$221,430,500.
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE YARUMAL	Selección Abreviada por Menor Cuantía SA-SI-015-2022	MEJORAMIENTO DE LAS VIAS DEL MUNICIPIO A TRAVÉS DEL PARCHEO DE VÍAS CON PAVIMENTO FLEXIBLE Y PAVIMENTO RIGIDO EN EL MUNICIPIO DE YARUMAL - ANTIOQUIA	$277.986.982
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN RAFAEL	Licitación Obra Pública 2021-LP-01	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE VIA SAN AGUSTIN-DANTAS - PIEDRAS ARRIBA CON INVIAS, PROGRAMA COLOMBIA RURAL	$695.482.019

Entidad contratante	Modalidad de contratación	Objeto	Presupuesto de la Entidad
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MACEO	Licitación Obra Pública LP004-2021	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA RURAL EL INGENIO TRES PIEDRAS DEL PROGRAMA COLOMBIA RURAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS EN EL MUNICIPIO DE MACEO-ANTIOQUIA	$670.550.690
ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CIUDAD BOLIVAR	Licitación Obra Pública LP004-2021	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES EN EL MUNICIPIO DE CIUDAD BOLIVAR, DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN EL PROGRAMA "COLOMBIA RURAL"	$690.960.686

#	Número de proceso Secop	Proyecto / Tramo	Municipios / Subregión	Tipo de obra	Descripcion	Plazo	Valor
1	**LIC-16787**	Pavimentación con estabilización de **634 km** (29 tramos)	46 municipios de Antioquia	Pavimentación con estabilización de vías secundarias y terciarias	ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO PARA LA ESTABILIZACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	18 meses aprox.	735.974.936.962 COP
2	**LIC-111B-06-2025** (Secop exhibe también **CO1.NTC.9005539**)	Via Ye La Bodega – Buenos Aires – Puente Lata – Jericó	Andes – Jericó (Suroeste)	Pavimentación en concreto rígido	MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA PAVIMENTACIÓN EN CONCRETO RÍGIDO DE LA VÍA YE A LA BODEGA (ANDES) - BUENOS AIRES - PUENTE LATA - JERICÓ EN EL MUNICIPIO DE ANDES,	20 meses	24.978.814.815 COP

#	Número de proceso Secop	Proyecto / Tramo	Municipios / Subregión	Tipo de obra	Descripcion	Plazo	Valor
					DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.		
3	**LIC-111B-02-2025** / Secop **CO1.NTC.7996842**	Mejoramiento y pavimentación de vía Liborina – Sabanalarga	Liborina – Sabanalarga (Occidente)	Mejoramiento y pavimentación	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL LIBORINA - SABANALARGA CODIGO (62AN14-2), SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	19 meses	28.566.337.879 COP

JUAN DAVID UÑATES VILLEGAS
Secretario de Infraestructura Física y Gestión del Riesgo

Firma:	**Firma:**	**Firma:**
Proyectó: Claudia Patricia Guirales Pulgarín	Revisó: Juan David Uñates Villegas	Aprobó: Juan David Uñates Villegas
Cargo: Profesional de Apoyo Infraestructura	Cargo: Secretario de Infraestructura	Cargo: Secretario de Infraestructura
Quienes firman manifiestan haber constatado la legalidad del documento y la fidelidad de la información que en el se plasma y, consecuente con ello, dan traslado para firma del documento por parte de las partes involucradas.		