SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

Análisis Económico de Sector
Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015

De conformidad con lo, señalado en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, Gobernación de Bolívar, para conocer el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación hizo el siguiente estudio.

1. SECTOR OBJETO DEL ESTUDIO

OBJETO: INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SUR DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR,

1.1. Código UNSPSC.

De conformidad a la guía para la codificación de bienes y servicios del código estándar de productos y servicios de naciones unidas **UNSPSC**, se identifica que la necesidad de la entidad puede ser satisfecha a través de los siguientes segmentos:

Clasificación UNSPSC	Descripción
811015	Ingeniería Civil y arquitectura
801016	Gerencia de Proyectos
811022	Ingeniería de transporte

1.2. ESPECIFICACIONES TECNICAS:

El alcance de la interventoría es integral e incluye pero no se limita a realizar acciones de carácter administrativo, técnico, financiero, social, ambiental y jurídico, con el fin de verificar el cumplimiento del contrato de obra, resultado de la adjudicación del proceso de Licitación Pública correspondiente, cuyo objeto es **MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SUR DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR,** controlando la acción del contratista, para verificar que se cumplan las especificaciones y normas técnicas, ambientales, las actividades administrativas, jurídicas, sociales, financieras y presupuestales establecidas en el pliego de condiciones, a la normativa vigente y aplicable en materia de contratación pública, en especial la Ley 1474 de 2011 y de acuerdo con el Manual de Contratación y el Manual de Interventoría y Supervisión del Departamento.

El interventor deberá realizar el control de todas las actividades inherentes al Contrato de obra y sus documentos modificatorios, velando por el estricto cumplimiento de lo establecido en las especificaciones técnicas del contrato, y normas técnicas aplicables vigentes y sus documentos modificatorios y la normatividad vigente.

Se deja constancia que el proyecto **INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SUR DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR,** no requiere de autorizaciones o licencias necesarias para contratar.

1.1. Obligaciones de las partes.

1. Cumplir con el objeto del contrato en la forma y tiempo pactados.
2. Mantener estricta reserva y confidencialidad sobre la información que conozca por causa o con ocasión de la ejecución del contrato durante y posterior a su vigencia contractual, dicha información no deberá ser revelada

por ningún medio electrónico, verbal, escrito u otro, ni total ni parcialmente, sin contar con previa autorización del Departamento de Bolívar.

3. Brindar un buen trato y respeto a los funcionarios de la Gobernación de Bolívar, así como a las personas externas.
4. Responder civil y penalmente tanto por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, como por los hechos u omisiones que le fueren imputables y causen daño o perjuicio a la entidad de acuerdo con el artículo 52 de la ley 80 de 1993.
5. Cumplir estrictamente todas las obligaciones establecidas en la Ley 100 de 1993 y sus decretos reglamentarios, la Ley 797 de 2003, el decreto 1703 de 2002 y el Decreto reglamentario 510 de marzo 06 de 2003 y la Ley 1562 del 11 de julio de 2012 y suministrar al supervisor del contrato lo pertinente.
6. Asistir a las reuniones, inducciones o entrenamientos que realice la Gobernación de Bolívar**,** para el adecuado desarrollo del objeto del contrato.
7. Toda información interna y externa, verbal, física o electrónica, deberá ser procesada y entregada o transmitida integralmente, coherentemente, exclusivamente a las personas correspondientes y a través de los medios correspondientes, sin modificaciones ni alteraciones, salvo que así lo determinen las personas autorizadas o responsables de dicha información.
8. Constituir y entregar las pólizas de calidad y cumplimiento y demás requeridas.

1.1.1. **Obligaciones generales del interventor:**

Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del contrato, la ley, las obligaciones y condiciones señaladas en el Pliego de Condiciones y demás Documentos del Proceso y de las establecidas en el Proceso de Contratación, vigente durante la ejecución del contrato, el Interventor se obliga a:

1. Dar cumplimiento al objeto y alcance del contrato de acuerdo con lo establecido en el presente documento y en sus anexos.
2. Estar en comunicación con el supervisor del contrato.
3. Permitir la labor de seguimiento y control que realiza el supervisor, atendiendo y dando respuesta oportuna a las observaciones o requerimientos que se realicen.
4. Disponer del personal idóneo, así como de los recursos logísticos, materiales, y/o equipos, para desarrollar el contrato dentro de la oportunidad y con la calidad establecidos.
5. Acreditar el cumplimiento de la formación académica y la experiencia del equipo de trabajo en los plazos acordados con la Entidad.
6. Identificar las oportunidades para promover el empleo local durante la ejecución del contrato.
7. Aportar todo su conocimiento y experiencia para desarrollar adecuadamente el objeto del contrato de conformidad con lo requerido por el contratante.
8. Cumplir con las normas de gestión ambiental, así como con las normas del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo que rijan durante la vigencia del contrato y atender las acciones y evidencias que deben presentarse de conformidad con los anexos del contrato.
9. Realizar todos los pagos de honorarios y/o salarios, parafiscales e indemnizaciones a que haya lugar e igualmente dar cumplimiento a las normas de afiliación y pago de al Sistema de Seguridad Social Integral (salud, pensiones y riesgos) que le correspondan, de acuerdo con el personal que llegare a emplear en la ejecución del contrato, en las cuantías establecidas por la ley y oportunamente. Deberá demostrar el aporte a los sistemas de Seguridad Social Integral y Parafiscal (artículo 50 de la Ley 789 de 2002, artículo 41 Ley 80 de 1993) que le corresponda para cada pago o abono en cuenta de acuerdo a la forma de pago.
10. Manejar con la debida confidencialidad la información a que tenga acceso, así como la producida a lo largo de la ejecución del contrato.
11. Reportar la información relacionada con la ejecución del contrato o que tenga incidencia en ella cuando sea requerida por la Entidad
12. Cumplir los Protocolos de Bioseguridad, en particular a los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo previstos en la Resolución 312 de 2019, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.
13. Ejecutar el contrato con el Personal Clave Evaluable ofrecido en el Procedimiento de Contratación. En caso de requerir el cambio de personal, por razones que deben quedar sustentadas en el expediente del contrato, el Interventor presentará las hojas de vida del aspirante, con sus respectivos soportes para evaluación de la Entidad, en un plazo no

mayor a tres (3) días hábiles contados a partir de que el Interventor solicite el cambio del personal. La persona que reemplazará al profesional del Personal debe cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el anexo técnico y tener el año de experiencia específica adicional y/o tener el título de formación académica adicional. 14. Realizar sus entregables (comunicaciones, informes, memorias de cálculo, diseños por componentes) en papel que cumpla con las siguientes características: (i) estar certificado en el Sello Ambiental Colombiano o (ii) estar en papel reciclado o procedente de fuentes forestales sostenibles o naturales y libre de cloro elemental.
15. Incorporar como mínimo el porcentaje de personal colombiano para el cumplimiento del contrato ofrecido.

1.1.2. Obligaciones especificas del interventor

1. Realizar las labores técnicas, el control financiero, ambiental y jurídico del contrato objeto de interventoría.
2. En los aspectos administrativos el INTERVENTOR debe supervisar y controlar entre otros: el cronograma de ejecución y el desarrollo de las actividades programadas, las cantidades contratadas, los costos unitarios, alcance, y el cumplimiento de las condiciones y obligaciones contractuales de los trabajos objeto de la prestación del servicio.
3. En los aspectos técnicos, el INTERVENTOR realizará los procesos y actividades relacionadas con emisión de conceptos, aprobaciones, medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del contratista en el área técnica de tal forma que se garantice el cumplimiento de las especificaciones técnicas y la ejecución de las actividades.
4. En los aspectos financieros, el INTERVENTOR deberá supervisar y controlar entre otros: el programa de inversión de las actividades objeto del contrato; ejecución presupuestal de acuerdo con lo establecido en el contrato, y evitar posibles desviaciones; los aportes al Sistema Integral de Seguridad Social y Parafiscales por parte del contratista; verificar los costos unitarios; reportar los hechos constitutivos de multas, y calcular sus montos, como también sanciones a que haya lugar; reportar y calcular los reajustes a que haya lugar; vigencias y coberturas de las garantías; estado de las actas parciales; proyectar la liquidación financiera del Contrato, y elaborar cuadros resúmenes de las cuentas pagadas, reajustes pagados, los trabajos adicionales, cuentas por pagar entre otros.
5. En los aspectos jurídicos, el INTERVENTOR, realizará los procesos y actividades para verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el contrato; así como apoyar a EL DEPARTAMENTO en todos los aspectos jurídicos que se sucinte en el desarrollo del contrato.
6. En el aspecto ambiental, el INTERVENTOR, realizará los proceso y actividades enfocadas a la coordinación de las diferentes actividades y métodos, tendiente a propiciar que las actividades, programas y medidas planteada desde el punto de vista ambienta sean implementadas para minimizar los efectos ambientales negativos y maximizar los positivos, de acuerdo con la normatividad aplicable, y las directrices proferidas por las autoridades competentes.
7. El INTERVENTOR deberá informar periódicamente la composición del capital social de la persona jurídica; la existencia de pactos o acuerdos de accionistas; su pertenencia o no a un grupo empresarial, si se trata de una matriz, subordinada, o sucursal de sociedad extranjera, así como la información relevante de índole jurídica, comercial o financiera, de la persona jurídica o de sus representantes legales, socios o accionistas.
8. El INTERVENTOR deberá proveer la información cuando tenga ocurrencia una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existente al momento de proponer o de celebrar el contrato, así como la existencia de investigaciones, medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero.

1.3. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN.

Actualmente, la red de infraestructura vial en el sur del departamento de Bolívar presenta un estado crítico que limita la movilidad de las comunidades rurales y urbanas de los municipios de Hatillo de Loba en el norte y centro, con Barranco de Loba y San Martin de Loba en el sur, así como también se presenta dificultad en la intercomunicación terrestre del corredor vial que comunica a los municipios de Arenal y Norosi, en el sur de del Departamento de Bolívar. Lo anterior, trae consigo bajos niveles de movilidad y servicio en las vías del sur del Departamento, presentando problemas de intercomunicación entre los municipios del norte con el sur y afectando la movilidad y bajo servicio en las vías, debido a las pocas estructuras que conecten los municipios y al mal estado de las vías, ya que se encuentran intransitables o con restricción de tránsito, considerando la construcción sin consideraciones técnicas con materiales que no cumplen las especificaciones técnicas para este tipo de infraestructuras como puentes y vías y la baja calidad y periodicidad del mantenimiento.

Esta desconexión existente entre los Municipio de Hatillo de Loba con San Martin de Loba y Barranco de Loba, no garantizan una transitabilidad continua durante el año. En muchos sectores, el paso vehicular está condicionado por pasos improvisados sobre ríos como el Magdalena, donde la ausencia de puentes vehiculares o estructuras hidráulicas adecuadas provoca cierres recurrentes y aislamiento temporal de las comunidades. Estos pasos críticos representan un riesgo permanente para la población y para el transporte de productos agrícolas, dificultando la integración con mercados regionales y nacionales.

Las limitaciones de accesibilidad repercuten negativamente en la prestación de servicios sociales básicos. El acceso a educación, salud y programas institucionales se ve restringido por los tiempos prolongados de desplazamiento, la inseguridad vial y la falta de infraestructura adecuada. Durante temporadas de lluvia, comunidades completas pueden quedar incomunicadas por varios días o semanas, afectando especialmente a productores campesinos, estudiantes, mujeres cabeza de hogar y adultos mayores.

La región presenta además una red vial fragmentada, sin continuidad estructural y sin las condiciones técnicas necesarias para soportar el tránsito de vehículos de carga ligera asociados a la producción agropecuaria (yuca, plátano, cacao, maíz, ganadería). Los costos logísticos se han incrementado progresivamente debido al deterioro de la vía, afectando la competitividad y la sostenibilidad económica de las actividades rurales.

Los corredores como lo son el que comunica Barranco de Loba con San Martin de Loba y el que comunica Arenal con el Municipio de Norosi, muestran sectores muy inestables y representan un riesgo para los vehículos que por allí transitan, además de acarrear problemas de orden económico y disminución del nivel de vida de los habitantes de su área de influencia, ya que se tienen grandes pérdidas por las dificultades en el transporte de los productos agrícolas y ganaderos que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, la ganadería y el comercio, estén obligadas a desarrollar sus actividades diarias en espacios intransitables por la ausencia de vías óptimas para el transporte de estos productos que son su fuente de ingresos.

De igual manera esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público que transitan en el sector y una baja comercialización de los productos en los Municipios de Barranco de Loba, San Martin de Loba, Hatillo de Loba, Arenal y Norosi; ocasionando con todo esto un aumento en los tiempos de viaje, altos costos de mantenimiento vehicular, y un aumento en la pérdida de Productos; lo que a su vez repercute en el inoportuno acceso de la población a los servicios médicos, servicios deportivos, educativos etc, el mal estado de la vía trae consigo en momentos de verano, la proliferación de enfermedades como el asma por el polvo desprendido de la vía, y en tiempos de invierno el estancamiento de agua debido a los deficientes drenajes, lo que genera un aumento en la reproducción de zancudos y demás plagas, los altos costos de movilización y el estancamiento en el desarrollo económico de los municipios.

A nivel institucional, aunque el Departamento de Bolívar y los municipios han realizado intervenciones puntuales de Mejoramiento de vías terciarias y mantenimiento, estas resultan insuficientes ante el deterioro acumulado, la poca utilización de maquinaria adecuada y las pocas inversiones estructurales en puentes y obras de drenaje, hacen de estos Municipios, territorios desconectados y con muy baja conectividad e integración Regional. Esta situación ha profundizado la brecha entre la oferta vial existente y las necesidades reales de movilidad, integración comercial y acceso social.

En Resumen, la situación actual evidencia una región con serias dificultades en materia de conectividad, donde la precariedad de la infraestructura vial constituye un obstáculo central para el desarrollo económico, la seguridad, la prestación de servicios y la calidad de vida de las comunidades rurales del Departamento de Bolívar, especialmente las de los Municipios de las Lobas (Hatillo de Loba, Barranco de Loba y San Martin de Loba).

Esto justifica la necesidad urgente de implementar un proyecto regional que permita la construcción infraestructura de transporte para la conectividad e integración regional del Sur del Departamento de Bolívar, donde se complementen la construcción de puentes vehiculares, como lo es el puente que comunica Hatillo de Loba y San Martin de Loba asi como el mejoramiento integral de las vías terciarias priorizadas, como el corredor vial que comunica al municipio de Barranco de Loba con San Martin de Loba y el corredor vial que comunica Arenal con Norosi.

CONDICION ACTUAL DE LAS ZONAS A INTERVENIR

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

PUENTE LAS LOBAS QUE COMUNICA HATILLO DE LOBA Y SAN MARTIN DE LOBA:

El sur del departamento de Bolívar enfrenta actualmente desafíos significativos en cuanto a la interconexión terrestre con el centro y norte del departamento. La construcción del puente vehicular entre los municipios de Hatillo de Loba y San Martin de Loba se presenta como una solución crucial para mejorar la conectividad y generar un impacto regional positivo, beneficiando directamente a los municipios del sur de Bolívar y facilitando la integración con vías terciarias de la región y departamentos vecinos.

VIA DE ACCESO QUE COMUNICA HATILLO DE LOBA AL PUENTE QUE CONDUCE A BARRANCO DE LOBA:

El corredor vial que comunica al municipio de Hatillo de Loba hacia el puente que conduce al municipio de Barranco de Loba, en el departamento de Bolívar, presenta un estado deficiente debido a que se encuentra conformada por un terraplén de altura variable cuya rasante se compone de una capa de cobertura de afirmado de espesor y calidad variables, con apreciable contenido de finos en algunas zonas y altamente susceptible a las condiciones hidrológicas e hidráulicas presentes en la zona del proyecto; debido al trazado de la vía paralelo al Río Magdalena, el cual representa una amenaza para la estabilidad del corredor, en términos de niveles de inundación.

CORREDOR VIAL DE ORDEN TERCIARIO QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA CON SAN MARTIN DE LOBA:

El corredor vial que comunica al municipio de Barranco de Loba con el municipio de San Martín de Loba, en el departamento de Bolívar, presenta un estado deficiente debido a que se encuentra conformado actualmente por un terraplén de altura variable cuya rasante se compone de una capa de cobertura de afirmado de espesor y calidad variables, con apreciable contenido de finos en algunas zonas y altamente susceptible a las condiciones hidrológicas e hidráulicas presentes en la zona del proyecto; debido al trazado de la vía paralelo al Río Magdalena, el cual representa una amenaza para la estabilidad del corredor, en términos de niveles de inundación y procesos erosivos.

En un tramo con longitud aproximada de 500 m, entre las abscisas K3+800 y K4+300, el borde del carreteable existente limita directamente con la margen izquierda del Brazo Loba del Río Magdalena, la cual presenta procesos de erosión activos, característicos de la geomorfología altamente dinámica propia del Río Magdalena. De acuerdo con fotografías satelitales históricas, en este sector se ha acelerado la pérdida de la orilla en los últimos 20 años.

CORREDOR VIAL DE ORDEN TERCIARIO QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE ARENAL CON EL MUNICIPIO DE NOROSI:

El corredor vial Arenal – Norosí presenta un estado de deterioro avanzado que afecta de manera directa su nivel de servicio, su funcionalidad operativa y las condiciones de seguridad vial para los diferentes actores que lo utilizan. El análisis visual y técnico del tramo evidencia que la estructura de afirmado se encuentra en condición deficiente, producto de la ausencia de actividades de mantenimiento rutinario, el constante tránsito vehicular de carga pesada y la marcada incidencia de las temporadas invernales han acelerado los procesos de desgaste y pérdida de capacidad estructural.

Se observan de manera recurrente grietas, surcos (corrugaciones), baches, empozamientos y zonas con formación de barriales, que afectan la regularidad superficial y obligan a los vehículos a efectuar maniobras evasivas, aumentando la probabilidad de siniestros viales. Las motocicletas y vehículos con baja suspensión son los más afectados debido a la irregularidad de la capa de rodadura y a la limitada capacidad portante en sectores críticos.

De igual forma, se confirma la falta de rocería y mantenimiento del sistema de drenaje longitudinal, especialmente en sectores donde la vía se encuentra a cotas inferiores respecto a los terrenos adyacentes. La falta de cunetas y la inexistencia de procesos de conservación hidráulica favorecen la retención y acumulación de agua sobre la calzada, lo cual acelera la desintegración de la capa de afirmado existente, disminuye la estabilidad del talud de la vía y genera condiciones de transitabilidad adversas durante y después de eventos de lluvia.

Un aspecto de alto impacto en la seguridad operacional es la ausencia total de señalización. No se identifican señales reglamentarias, preventivas ni informativas en tramos donde son estrictamente necesarias, como curvas con radios reducidos, zonas de visibilidad limitada, accesos a centros poblados y sectores donde cambian las características

geométricas del corredor. Esta carencia incrementa el riesgo de accidentalidad al no suministrar a los conductores los elementos mínimos para anticipar maniobras, regular velocidad o identificar condiciones especiales del entorno vial.

Las condiciones generales de transitabilidad del corredor son calificadas como deficientes. La falta de pavimento de la vía, sumada a las fallas en el drenaje, obliga a los vehículos a circular a velocidades reducidas, aumentando significativamente los tiempos de desplazamiento y generando afectaciones mecánicas recurrentes. En temporada de lluvias, varios subtramos presentan superficies resbaladizas, pérdida de soporte del afirmado y presencia de láminas de agua, condiciones que favorecen deslizamientos, pérdida de tracción y siniestros por pérdida de control.

En conclusión, el corredor Arenal – Norosí exhibe un conjunto de deficiencias estructurales, hidráulicas y operacionales que requieren atención prioritaria. El deterioro de la capa de rodadura, la ausencia de mantenimiento del drenaje y la inexistencia de señalización constituyen los elementos de mayor impacto negativo sobre el confort del viaje, la eficiencia del transporte y la seguridad vial de los usuarios. La situación actual justifica la necesidad de una intervención integral que permita restablecer la funcionalidad del corredor y garantizar condiciones adecuadas de movilidad.

- **Magnitud del problema.**

Con el proyecto se obtienen beneficios operacionales en el Corredor Barranco de Loba – San Martín de Loba: La optimización del trazado y de la estructura de pavimento permitirá reducir el tiempo de recorrido de 30 minutos a 15 minutos, lo que representa una mejora del 50% en eficiencia operativa, reflejada en menores costos de viaje y reducción del consumo específico de combustible.

En el Corredor terciario Arenal – Norosí : El mejoramiento de la superficie de rodadura mediante la construcción de una estructura en pavimento asfaltico y optimización del sistema de drenaje permitirá reducir el tiempo de recorrido de 1 hora a aproximadamente 24 minutos, equivalente a una disminución cercana al 60% en los tiempos de viaje, con impactos directos en los costos de operación vehicular y en la accesibilidad de los productores rurales.

Es decir que actualmente para un trayecto de 23,3 km el tiempo de transito es de 90 minutos.

En el tramo Hatillo de Loba – San Martin de Loba (nuevo puente vehicular): La estructura proyectada reemplaza el sistema de transporte fluvial actual, cuyo tiempo promedio de travesía es de 1 hora. Con la entrada en operación del puente, el tiempo de desplazamiento se reducirá a 10 minutos, con un incremento del 90% en eficiencia operativa, mejora en la seguridad de los usuarios y aumento en la disponibilidad del corredor en condiciones climáticas adversas.

SITUACION SUR DE BOLIVAR:

• Más del 60% de la red vial terciaria del sur de Bolívar se encuentra en estado regular o deficiente.
• Existen tramos críticos con pérdida de banca, zonas de deslizamiento y sectores sin drenajes.
• La región presenta más de 25 pasos en tierra sobre quebradas que requieren puentes vehiculares o box culverts.
• En época de lluvias, las interrupciones de la movilidad pueden superar 20 días al año por comunidad afectada.
• Se estima que más de 45.000 habitantes rurales enfrentan afectación directa por la falta de infraestructura vial adecuada.

- **Antecedentes.**

El sur del Departamento de Bolívar ha sido históricamente una de las subregiones con mayores desafíos en materia de movilidad, integración territorial y calidad de la infraestructura de transporte. Esta condición se explica por factores geográficos, socioeconómicos y climáticos que han limitado el desarrollo de una red de transporte estable, segura y eficiente, lo que ha repercutido de forma directa en la calidad de vida de la población, la competitividad productiva y la articulación regional.

Desde la conformación histórica del departamento, la subregión sur ha desempeñado un papel fundamental en la actividad agrícola, ganadera, minera artesanal y comercial. Sin embargo, la falta de inversión sostenida en infraestructura vial ha generado un rezago que se ha agravado con el paso de los años. La dispersión territorial, la presencia de ecosistemas sensibles, la topografía irregular y las dinámicas hidrológicas han exigido obras de conectividad más robustas de las que se han construido tradicionalmente. Como resultado, existen vías en afirmado

deterioradas, tramos incompletos, puentes colapsados o inexistentes, y puntos críticos que presentan afectaciones recurrentes ante eventos de lluvia.

A esta situación estructural se suma la limitada capacidad institucional de décadas anteriores para ejecutar proyectos de gran escala y la ausencia de mantenimiento rutinario y periódico, lo que ha contribuido al deterioro acelerado de los corredores viales.

En los últimos diez años, múltiples municipios del sur de Bolívar como Arenal, Norosí, Tiquisio, San Pablo, Simití, Santa Rosa del Sur y Morales han declarado emergencias viales por pérdida de banca, deslizamientos, socavaciones y desbordamientos de ríos, afectando miles de desplazamientos diarios. La prensa regional ha documentado, de manera repetida, cierres totales de vías, colapso de puentes y aislamiento temporal de comunidades rurales, evidenciando la vulnerabilidad del territorio.

El Departamento de Bolívar en sus distintas vigencias ha reconocido esta problemática, señalando la necesidad de fortalecer la infraestructura vial como una condición indispensable para la integración económica regional y la conectividad. La red vial terciaria requiere intervenciones estratégicas para garantizar la transitabilidad permanente, considerando que más del 70 % de los productos agrícolas del departamento se transportan por estas vías.

La Gobernación de Bolívar, consciente del rezago histórico de esta subregión, ha realizado un conjunto de visitas técnicas, diagnósticos viales, priorizaciones territoriales y análisis de afectaciones climáticas en los últimos años. Estas evaluaciones concluyen que varios tramos requieren reconstrucción total, mejoramientos, rehabilitación profunda y construcción de puentes que permitan superar ríos, quebradas y canales que hoy actúan como barreras para la movilidad y la integración de la región con el resto del Departamento.

Las fallas estructurales de la red vial terciaria de Bolívar generan sobrecostos a los municipios, dificultades en la prestación de servicios públicos esenciales y limitaciones para el desarrollo sostenible.

De igual forma, comunidades campesinas, asociaciones productivas, juntas de acción comunal y organizaciones sociales han realizado múltiples solicitudes a las administraciones municipales y departamentales para la mejora de la infraestructura vial, siendo una demanda social reiterada en espacios de participación como los Consejos Territoriales de Planeación (CTP), mesas de víctimas, audiencias públicas y presupuestos participativos. La comunidad ha reportado que las condiciones precarias de movilidad afectan el transporte escolar, el acceso a servicios de salud, el abastecimiento alimentario y la comercialización de productos, afectando la estabilidad económica de miles de familias rurales.

A nivel sectorial, el Ministerio de Transporte y el INVÍAS, a través de sus lineamientos de infraestructura regional, han resaltado la importancia de fortalecer los corredores viales con enfoque territorial, dado que la conectividad física es un pilar para la productividad del campo y la integración regional. En este contexto, el sur del departamento de Bolívar aparece en múltiples diagnósticos nacionales como una zona con alta necesidad de inversión y modernización en su red vial y estructuras de cruce.
En el marco de los proyectos a financiar con recursos del Sistema General de Regalías, los municipios del sur de Bolívar han adelantado varios proyectos de mejoramiento de vías terciarias, mejoramiento de vías, construcción de puentes, construcción de box culverts, obras de drenaje y rehabilitaciones parciales. Sin embargo, estas intervenciones han sido insuficientes para atender la magnitud del deterioro existente. Muchos de estos proyectos se han limitado a soluciones temporales o parciales, generando la necesidad de implementar una intervención estructural de mayor alcance, capaz de mejorar la transitabilidad de manera permanente.

Adicionalmente, el cambio climático ha exacerbado las afectaciones en la red vial. El aumento en la frecuencia e intensidad de las precipitaciones ha generado desbordamientos de cuerpos hídricos y saturación de suelos, provocando nuevos puntos críticos y acelerando el deterioro de las vías existentes. Los reportes del IDEAM señalan al sur de Bolívar como una de las zonas con mayor riesgo por eventos hidrometeorológicos, razón por la cual la intervención de infraestructura vial debe incorporar criterios de adaptación, resiliencia y sostenibilidad.

En respuesta a esta problemática estructural, la Gobernación de Bolívar ha priorizado el diseño y ejecución de un proyecto integral de MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SUR DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR, con el fin de fortalecer la movilidad,

reducir el riesgo vial, garantizar la transitabilidad y promover la integración regional. Este proyecto se fundamenta en estudios a detalle, diagnósticos técnicos y necesidades territoriales identificadas, y se constituye en una intervención estratégica para transformar las condiciones de desarrollo, conectividad y competitividad del territorio.

- **Justificación.**

El proyecto es pertinente, ya que después de analizado se determinó que su propósito guarda absoluta coherencia con las prioridades de las comunidades de los Municipios de Hatillo de Loba, San Martin de Loba y Barranco de Loba, por lo cual se estipulan como los beneficiarios del proyecto, determinando que la ejecución de este proyecto será de gran importancia para estas poblaciones.

Al realizar intervención en infraestructura de transporte en el sur de Bolívar se genera una amplia gama de beneficios económicos y sociales.

La construcción de infraestructura de transporte en el Sur de Bolívar representa una oportunidad estratégica para impulsar el desarrollo integral del sur del departamento de Bolívar. Estas obras permitirán transformar la conectividad regional, dinamizar la economía local, mejorar la calidad de vida de las comunidades y fortalecer la integración territorial de municipios que históricamente han enfrentado condiciones limitadas de movilidad.

Desde el punto de vista técnico, el proyecto permitirá disponer de una infraestructura segura, estable y resiliente que garantice la transitabilidad durante todo el año, especialmente en épocas de lluvias, cuando los pasos informales o deteriorados se vuelven inoperantes. La infraestructura de transporte optimizará la geometría, el drenaje, el estado de la superficie y la capacidad de carga, aumentando la seguridad vial y reduciendo los riesgos de accidentalidad. Estas mejoras permitirán un corredor de transporte eficiente, moderno y confiable para la región.

Los beneficios sociales son igualmente significativos. La obra facilitará el acceso de las comunidades rurales a servicios esenciales como salud, educación, mercados, programas sociales y actividades administrativas. La posibilidad de desplazarse sin interrupciones permitirá que estudiantes, pacientes, mujeres gestantes, adultos mayores y trabajadores accedan a sus destinos con mayor rapidez y seguridad. Además, la integración entre los tres municipios fortalecerá la cohesión comunitaria, promoverá la movilidad intrarregional y reducirá la vulnerabilidad de las poblaciones más apartadas.

En el ámbito económico, la región se beneficiará ampliamente al contar con infraestructura de transporte funcionales para el transporte de productos agrícolas, ganaderos, pesqueros y de emprendimientos locales. La reducción en tiempos de viaje y costos operativos permitirá que los productores lleguen a los centros de comercialización con mayor eficiencia, disminuyan pérdidas poscosecha y mejoren su competitividad.

Asimismo, se habilitará dinámicas comerciales entre los municipios, generará oportunidades para la instalación de nuevos negocios y facilitará la llegada de inversión pública y privada, impulsando el crecimiento económico local y regional.

Desde la perspectiva de movilidad y conectividad, la infraestructura de transporte permitirá articular de manera directa. Esto se traducirá en trayectos más cortos y seguros ampliando la integración del sur de Bolívar.

Finalmente, el proyecto contribuye directamente al desarrollo territorial del sur de Bolívar, al tiempo que fortalece la presencia institucional del Estado y promueve condiciones para el desarrollo rural y la inclusión productiva. La infraestructura permitirá reducir brechas históricas, promover escenarios de competitividad y aumentar las oportunidades de bienestar para sus comunidades.

El proyecto “Mejoramiento de la Infraestructura de Transporte para la Conectividad e Integración Regional del Sur del Departamento de Bolívar” constituye una intervención de carácter estructurante, orientada a optimizar la funcionalidad y continuidad de la red vial regional mediante obras de mejoramiento, rehabilitación y construcción de infraestructura de drenaje y estabilidad que permitan garantizar condiciones adecuadas de operación durante todo el año. Su impacto principal radica en la consolidación de la conectividad intermunicipal e interveredal, integrando de manera continua los núcleos poblados del sur de Bolívar.

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

La prioridad fundamental del proyecto es la conectividad vial regional lograda. A través del mejoramiento del corredor principal entre los municipios de Arenal del Sur y Norosí, en una longitud total de 15,9 km, y de la construcción de obras hidráulicas tipo box culvert y alcantarillas, se asegura la continuidad operativa del tránsito, proporcionando un corredor estable, seguro y funcional durante las épocas de lluvia y sequía. Esta intervención garantiza una plataforma vial con mejores condiciones de soporte, drenaje, geometría y capacidad, permitiendo la circulación permanente de vehículos livianos, motocicletas y transporte de carga.

De manera complementaria, el proyecto fortalece la interconexión funcional de los municipios de Arenal y Norosí con los corredores viales que conducen hacia Tiquisio, Río Viejo y Regidor, integrando estas zonas con las rutas regionales existentes y con los sistemas productivos estratégicos del área de influencia. A nivel territorial, la infraestructura intervenida se articula con otros corredores en desarrollo, como Río Viejo – Tiquisio, La Palma – Morales y la vía hacia Buenavista – Arenal, consolidando una red vial interna que vincula de forma efectiva a los municipios de Morales, Cimití, Santa Rosa del Sur, Cantagallo, así como a diversos centros poblados, corregimientos y veredas del sur del departamento.

Asimismo, el sistema vial mejorado permite la articulación física de subregiones como Barranco de Loba y San Martín de Loba con destinos estratégicos como Mompox y Magangué, así como la conexión desde los sectores de Cantagallo y Morales hacia el eje Arenal – Norosí. En conjunto, este entramado de conexiones consolida un sistema vial continuo de alta relevancia territorial, que habilita la movilidad eficiente entre municipios, corregimientos, veredas y corredores productivos, conforme a los principios de accesibilidad, transitabilidad, seguridad y continuidad operacional de la infraestructura de transporte.

Este proyecto genera impactos positivos significativos en la reducción de hasta un 75% en los tiempos de viaje en los corredores intervenidos, disminución de los costos de operación vehicular, optimización del consumo de combustible y mejora de la disponibilidad del corredor aun en condiciones climáticas adversas. Aumento de la Seguridad vial, Reducción de la probabilidad de siniestros por mejoras en la geometría, el drenaje y la capacidad estructural de la vía, generando condiciones de transporte más confiables para todos los usuarios. Seguridad y gobernabilidad mediante Mayor facilidad de acceso para la Fuerza Pública, fortaleciendo el control territorial y contribuyendo al restablecimiento del orden público y la seguridad ciudadana. Desarrollo económico y productivo Impulsando a la productividad de las cadenas agropecuarias y mineras, mejora en la seguridad alimentaria mediante la continuidad del transporte de productos durante todo el año, dinamización de la economía local por reducción de costos logísticos y fortalecimiento de la actividad turística y de la inversión regional.

La consolidación de una red vial confiable habilita la continuidad de futuros proyectos de integración regional, proporcionando al territorio una plataforma de crecimiento sostenible y mejorando la cohesión territorial al interconectar múltiples subregiones del sur de Bolívar con sus centros económicos, administrativos y de servicios.

La implementación del proyecto permite que el sur del departamento de Bolívar cuente con una conectividad terrestre integral, segura y permanente, articulando municipios, centros poblados y corredores estratégicos mediante infraestructura vial estable, funcional y de alta importancia regional.

Este mejoramiento se constituye en un eje estructurante del desarrollo territorial, generando impactos positivos en movilidad, competitividad económica, seguridad, gobernabilidad y calidad de vida para las comunidades del departamento de Bolívar.
El Departamento de Bolívar se encuentra adelantando los siguientes procesos contractuales bajo la modalidad de licitación pública:

Objeto del Proceso de Selección de Obra: MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA LA CONECTIVIDAD E INTEGRACIÓN REGIONAL DEL SUR DEL DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

Para la cual a su vez requiere realizar las labores de control y seguimiento.

El inciso segundo del numeral 1º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 impone:

> "*En los contratos de obra que hayan sido celebrados como resultado de un proceso de licitación pública, la interventoría deberá ser contratada con una persona independiente de la entidad*

contratante y del contratista, quien responderá por los hechos y omisiones que le fueren imputables en los términos previstos en el artículo 53 del presente estatuto." (La subraya no es del texto)

Ante este imperativo legal, la entidad encuentra necesario y conveniente adelantar un proceso de selección para la escogencia de la persona que realizará las labores de interventoría.

Como la entidad suministrará en los requerimientos técnicos la metodología exacta para la ejecución de la interventoría, así como el plan y cargas de trabajo para la misma, se exigirá la presentación de una Propuesta Técnica, por el sistema del concurso abierto.

Para tales efectos se tiene que el Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 a la letra expresa: *"SUPERVISIÓN E INTERVENTORÍA CONTRACTUAL. (....) La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría (...)".*

Por lo anterior**,** se advierte la necesidad de contratar la respectiva interventoría integral, dando cumplimiento a lo previsto en el Numeral Primero (1o.) del Artículo 32 de la Ley 80 de 1993, la cual establece que *"En los contratos de obra que hayan sido celebrados como resultado de un proceso de licitación o concurso públicos, la interventoría deberá ser contratada con una persona independiente de la entidad contratante y del contratista, (…).*

2. ANALISIS DE LA ECONOMIA COLOMBIANA

Transcurridos los primeros cuatro meses del 2024, los principales indicadores empiezan a consolidar una tendencia que permite realizar inferencias sobre la dinámica esperada para lo que resta del año. Si se toma como punto de partida el cierre de 2023, los factores macroeconómicos siguen generando preocupación en torno a las condiciones para impulsar al sector de las edificaciones.

Al bajo crecimiento económico se suman las caídas en la inversión, deterioros en el mercado laboral, variaciones en precios que se mantienen por encima del rango meta del Banco de la República, y las tasas de interés que, a pesar de estarse moderando, siguen en niveles elevados. Si bien los factores mencionados aún persisten, se han alineado con las expectativas del mercado, lo cual genera un ambiente de mayor certidumbre.

Al respecto, la perspectiva de menores tasas de inflación a lo largo del año ha permitido que las entidades financieras puedan, en algunos casos, traer al presente las mejores condiciones generadas por las tasas de fondeo de largo plazo. No obstante, en ausencia de un plan de reactivación desde el Gobierno Nacional, la reactivación del sector de las edificaciones parece depender casi exclusivamente del comportamiento esperado de las tasas de interés.

2.1 CONTEXTO ECONÓMICO

El boletín de Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC), presenta información de 14 investigaciones, categorizadas en indicadores macroeconómicos, oferta, demanda y precios. Los indicadores de construcción se publican considerando las coberturas geográficas disponibles, a partir de las variaciones mensuales y anuales.

Estos indicadores permiten conocer el comportamiento y la evolución del sector de la construcción en el país, identificar el potencial de la actividad edificadora; cuantificar el total de metros aprobados para construcción

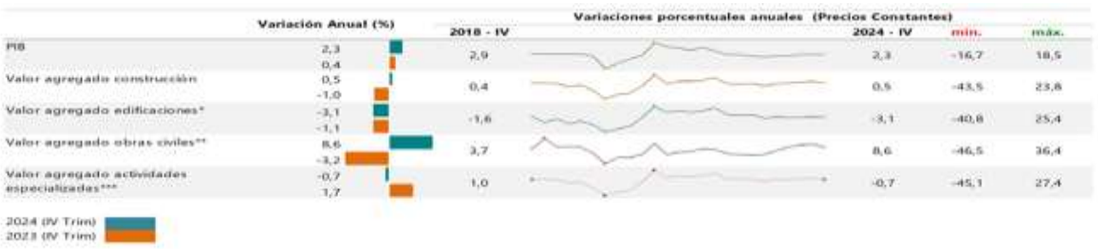
y el volumen de recursos dirigidos a la misma. Adicionalmente, permiten determinar la evolución de la inversión en obras civiles y el cambio de los precios para la construcción de vivienda, de carreteras y puentes.
bol-IEAC-Itrim2024- INDICADORES ECONOMICOS SECTOR DE LA CONSTRUCCION JUNIO 2024.pdf

2.2. Indicadores Macroeconómicos del Sector de la Construcción

Producto Interno Bruto (PIB)

En el cuarto trimestre de 2024 (octubre – diciembre), el PIB a precios constantes aumentó en 2,3% con relación al mismo trimestre de 2023. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un incremento en el valor agregado de la construcción de 0,5% en su variación anual, que se explica principalmente por el crecimiento del valor agregado de las obras civiles (8,6%). Por otro lado, el valor agregado de las edificaciones y el de las actividades especializadas decrecieron en -3,1% y -0,7% respectivamente.

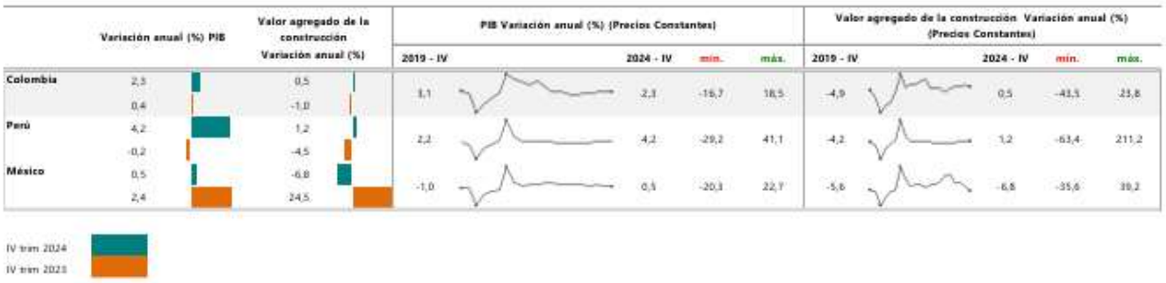
Gráfico 1 Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes) 2018 – 2024pr (IV trimestre)



Fuente: DANE, Cuentas trimestrales. 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.
* El valor agregado de edificaciones incluye construcción de edificaciones residenciales y no residenciales.
** Incluye construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
*** A partir del primer trimestre del año 2018 se realiza cambio del año base a 2015 y se incorporan actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

Al analizar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), para el cuarto trimestre de 2024 (octubre – diciembre) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina, se observa que Perú registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 4,2% seguido de Colombia que presentó un crecimiento de 2,3% y México que presentó un incremento de 0,5%. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2024 para Perú de 1,2%, Colombia de 0,5% y en México se registró una variación de 6,8%.

Gráfico 2. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. 2019 (IV trimestre) – 2024pr (IV trimestre)



Fuente: DANE (Colombia),
INEGI (México), INEI (Perú).
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.

Empleo

En enero de 2025, el número de ocupados en el total nacional fue 22.903 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica participó con el 6,5% de los ocupados. En enero de 2025, la población ocupada en el total nacional aumentó 4,0%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción aumentaron 3,0% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Para enero de 2025, 1.497 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 49,2% estaban ubicados en 13 ciudades y áreas metropolitanas (736 miles de personas), que además presentaron un aumento del 16,7%, es decir, 105 mil personas más con respecto enero de 2024.

Gráfico 3. Variación y participación anual de la población ocupada y en la rama de actividad construcción 2023 – 2025 (enero)



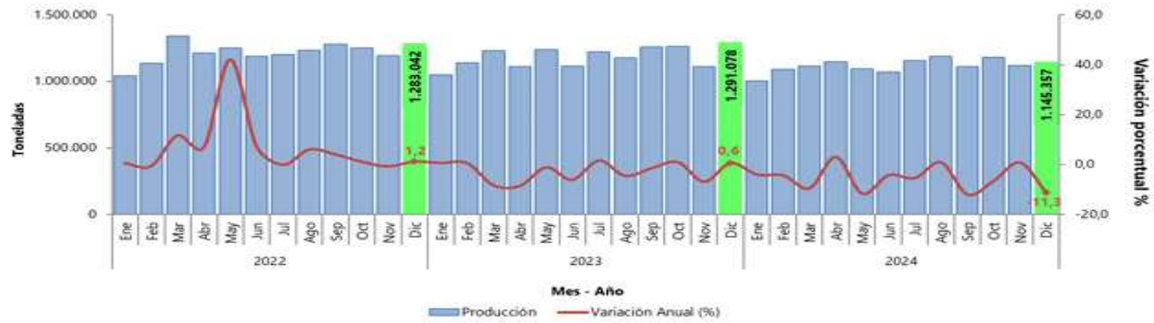
Fuente: DANE, GEIH.
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* 13 áreas: Bogotá D.C, Medellín - Valle de Aburrá, Cali - Yumbo, Barranquilla - Soledad, Bucaramanga, Girón, Piedecuesta 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.

Indicadores de oferta

Producción de Cemento Gris

En diciembre de 2024, la producción total de cemento gris en el país alcanzó 1.145.357 toneladas, con una disminución de -11,3% respecto a diciembre de 2023.

Gráfico 4. Producción de cemento gris (toneladas y variación anual de la producción) 2023 – 2024pr (diciembre)



Producción Per Cápita de Cemento Gris anual y trimestral

Durante 2024, la producción anual per cápita de cemento gris fue 254,7 kilogramos por habitante con una disminución de 6,4%, con respecto a la producción de 2023, la cual fue de 272,2 kilogramos por habitante.

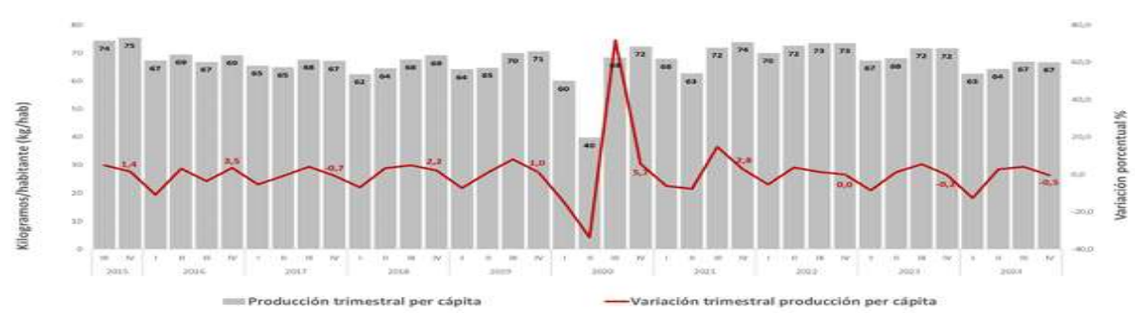
Gráfico 5 Producción anual per cápita (kilogramo / habitante) * Total Nacional 2010 – 2024



Fuente: DANE, ECG y PROYECCIONES DE POBLACION NACIONAL.
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion.

Para el cuarto trimestre de 2024, la producción trimestral per cápita de cemento gris fue 67 kilogramos por habitante presentando una disminución de 0,5% con respecto a la producción del trimestre anterior (67 kilogramos por habitante).

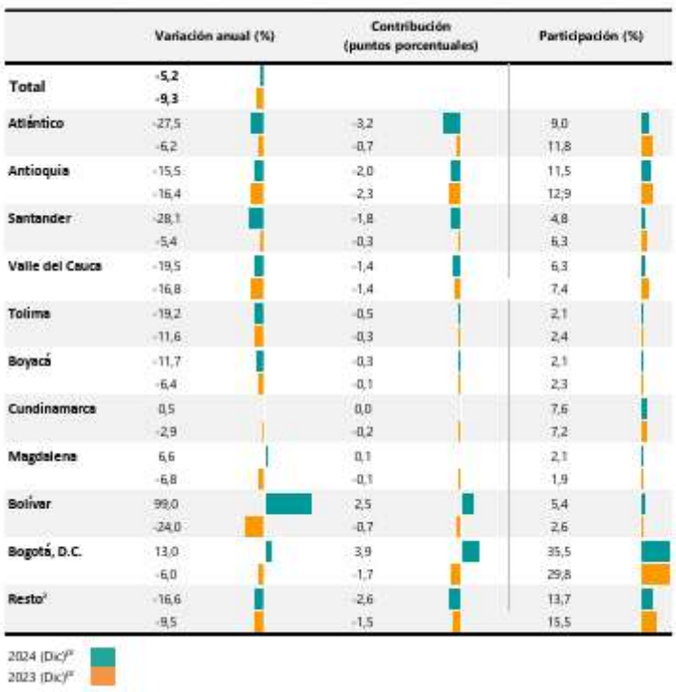
Gráfico 6 Producción trimestral per cápita (kilogramo/habitante) Total Nacional 2015 (I trimestre) – 2024pr (IV trimestre)



Producción de Concreto Premezclado

En diciembre de 2024, la producción de concreto premezclado fue 608.305 metros cúbicos y registró una disminución de 5,2% con relación a diciembre de 2023. Este comportamiento es explicado principalmente por la disminución en la producción anual de Atlántico (-27,5%) que restó 3,2 puntos porcentuales a la variación total (-5,2%). La producción de concreto premezclado se concentró en Bogotá, D.C (13,0%).

Gráfico 7. Variación, contribución y participación anual de la producción total de concreto premezclado según departamentos (metros cúbicos) 2023– 2024 (diciembre)



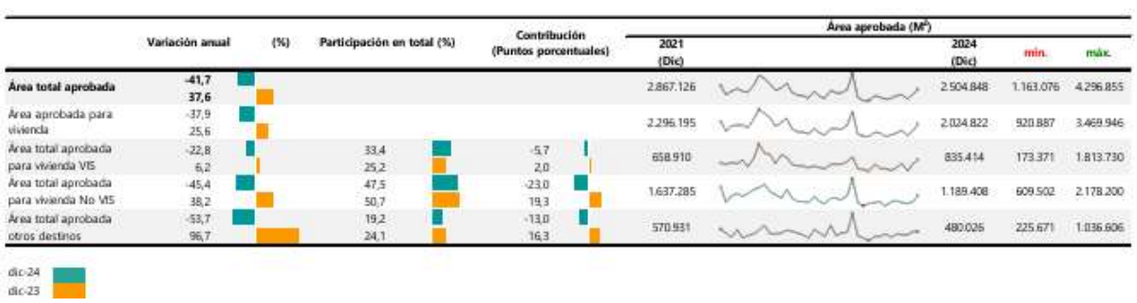
	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)	Participación (%)
Total	-5,2		
	-9,3		
Atlántico	-27,5	-3,2	9,0
	-6,2	-0,7	11,8
Antioquia	-15,5	-2,0	11,5
	-16,4	-2,3	12,9
Santander	-28,1	-1,8	4,8
	-5,4	-0,3	6,3
Valle del Cauca	-19,5	-1,4	6,3
	-16,8	-1,4	7,4
Tolima	-19,2	-0,5	2,1
	-11,6	-0,3	2,4
Boyacá	-11,7	-0,3	2,1
	-6,4	-0,1	2,3
Cundinamarca	0,5	0,0	7,6
	-2,9	-0,2	7,2
Magdalena	6,6	0,1	2,1
	-6,8	-0,1	1,9
Bolívar	99,0	2,5	5,4
	-24,0	-0,7	2,6
Bogotá, D.C.	13,0	3,9	35,5
	-6,0	-1,7	29,8
Resto[a]	-16,6	-2,6	13,7
	-9,5	-1,5	15,5

2024 (Dic)[p]
2023 (Dic)[p]

Licencias de Construcción

En diciembre de 2024, se licenciaron 2.504.848 m2 lo que significó una disminución de 41,7% del área total aprobada con respecto a diciembre de 2023. El área aprobada para vivienda presentó un decrecimiento de 37,9%, al pasar de 3.260.249 m2 en diciembre de 2023 a 2.024.822 m2 en diciembre de 2024; este resultado contribuyó negativamente con 28,8 puntos porcentuales a la variación total del área aprobada (-41,7%).

Gráfico 8. Variación, contribución y participación anual del área aprobada Cobertura nacional 20211 – 2024pr (diciembre)

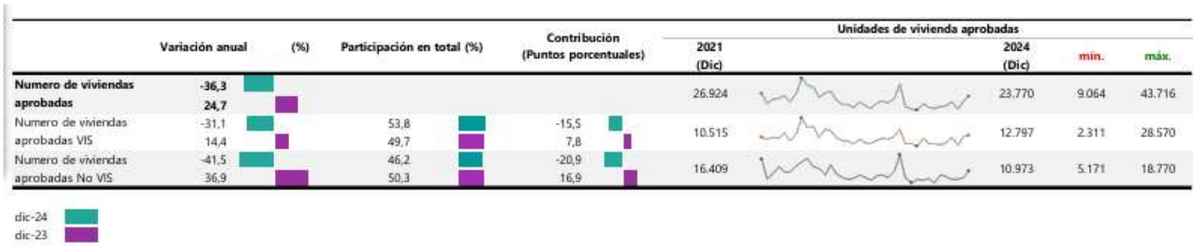


	Variación anual (%)	Participación en total (%)	Contribución (Puntos porcentuales)	Área aprobada (M^2) 2021 (Dic)	2024 (Dic)	mín.	máx.
Área total aprobada	-41,7			2.867.126	2.504.848	1.163.076	4.296.855
	37,6						
Área aprobada para vivienda	-37,9			2.296.195	2.024.822	920.887	3.469.946
	25,6						
Área total aprobada para vivienda VIS	-22,8	33,4	-5,7	658.910	835.414	173.371	1.813.730
	6,2	25,2	2,0				
Área total aprobada para vivienda No VIS	-45,4	47,5	-23,0	1.637.285	1.189.408	609.502	2.178.200
	38,2	50,7	19,3				
Área total aprobada otros destinos	-53,7	19,2	-13,0	570.931	480.026	225.671	1.036.806
	96,7	24,1	16,3				

dic-24
dic-23

En diciembre de 2024, se licenciaron 23.770 soluciones de vivienda; 12.797 viviendas de interés social (VIS) y 10.973 viviendas diferentes a interés social (No VIS), lo cual representó una variación en el número de unidades aprobadas para vivienda de interés social de -31,1% y para vivienda diferente de interés social de -41,5% respecto el mismo mes del año inmediatamente anterior.

Gráfico 9. Variación, contribución y participación anual del número de viviendas licenciadas Cobertura nacional 2021 – 2024 (diciembre)



El decrecimiento de 41,7% del área total aprobada en diciembre de 2024 es explicado principalmente por el área aprobada en Cundinamarca (-67,0%), Antioquia (-46,2%) y Santander (82,7%) que restaron conjuntamente 28,1 puntos porcentuales a la variación total (-41,7%).

Gráfico 10. Variación, contribución y participación anual del área aprobada Cobertura nacional 2023 – 2024 (diciembre)



Fuente: DANE. ELIC.

Censo de Edificaciones

En el cuarto trimestre de 2024, para las áreas de cobertura del Censo de Edificaciones, el 62,2% del área censada se encontraba en proceso de construcción, el 26,8% se encontraba paralizada y el 11,0% había culminado su actividad.

En el cuarto trimestre de 2024, el área en proceso disminuyó 7,0% al registrar 2.059.115 m2 menos con relación al mismo trimestre de 2023. Así mismo, el área culminada disminuyó 2,6%, al registrar 131.568 m2

menos con relación al mismo trimestre de 2023. A su vez, el área paralizada disminuyó 4,9% al registrar 608.102m2 menos con relación al mismo trimestre de 2023.

Gráfico 11. Variación, contribución y participación anual del área culminada, en proceso y paralizada, según áreas de cobertura IV trimestre 2024

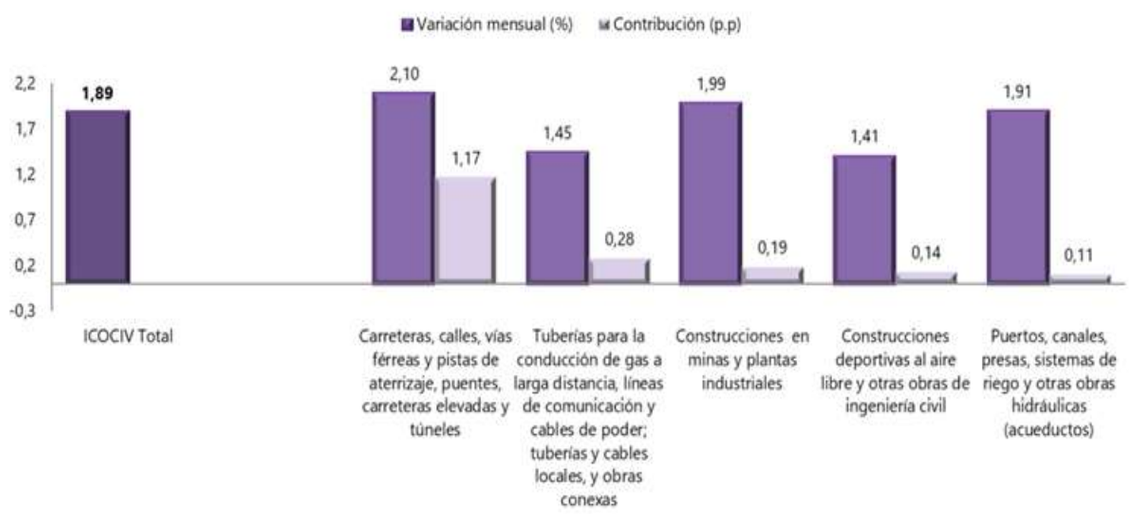
	Área culminada			Área en proceso			Área paralizada		
	Variación Anual (%)	Contribución	Participación (%)	Variación	Contribución	Participación (%)	Variación Anual	Contribución	Participación (%)
Total Nacional	-2,6			-7,0			-4,9		
Bogotá D.C[1]	-2,2	-0,4	19,7	1,5	0,3	23,1	-6,2	-0,8	12,8
Medellín AM[2]	34,5	4,6	18,3	-7,9	-1,7	21,6	0,1	0,0	19,7
Cundinamarca[3]	8,7	1,1	14,6	-17,8	-2,1	10,2	-4,5	-0,4	9,0
Cali AU[4]	26,8	3,1	14,9	-6,4	-0,6	9,7	-6,7	-0,9	13,1
Barranquilla AM[5]	-12,6	-1,2	8,6	-12,5	-1,0	7,5	-6,5	-0,6	8,5
Bucaramanga AM[6]	-12,0	-0,6	4,2	-5,7	-0,2	4,2	-13,1	-0,7	4,9
Pereira AM[7]	-60,8	-2,3	1,5	-8,2	-0,1	2,1	-32,2	-0,3	0,7
Armenia AU[8]	28,8	0,5	2,1	-34,8	-0,5	1,1	-9,9	-0,2	2,3
Cartagena AU[9]	-4,4	-0,1	3,3	-14,4	-0,6	4,1	4,0	0,2	5,9
Ibagué AU[10]	-18,7	-0,4	1,9	-18,1	-0,5	2,6	-1,6	0,0	2,7
Cúcuta AM[11]	-43,8	-0,8	1,1	1,9	0,0	1,3	-8,6	-0,3	3,6
Manizales AU[12]	-71,9	-1,7	0,7	2,9	0,0	1,5	-45,0	-0,5	0,6
Villavicencio AU[13]	-47,7	-1,0	1,1	-7,9	-0,1	1,1	-12,8	-0,3	2,0
Neiva AU[14]	-1,0	0,0	1,0	22,4	0,2	1,4	3,1	0,0	1,6
Pasto AU[15]	-64,4	-1,3	0,7	-14,1	-0,1	0,8	-4,9	0,0	0,9
Popayán AU[16]	-48,4	-0,7	0,8	-14,5	-0,1	0,8	-10,6	-0,2	2,0
Santa Marta AU[17]	-59,7	-1,3	0,9	17,7	0,3	2,3	6,0	0,1	2,8
Tunja AU[18]	3,7	0,0	1,4	13,7	0,3	2,5	-6,3	-0,1	2,3
Valledupar AU[19]	-15,8	-0,2	0,9	-22,6	-0,2	0,7	-3,3	0,0	1,4
Montería AU[20]	6,2	0,0	0,8	-11,6	-0,1	0,5	-23,8	-0,1	0,4
Sincelejo AU[21]	77,6	0,3	0,7	-37,5	-0,1	0,2	0,5	0,0	1,0
Yopal AU[22]	-16,4	-0,1	0,4	2,9	0,0	0,4	14,8	0,1	1,2
Florencia AU[23]	-37,8	-0,1	0,2	-9,2	0,0	0,2	38,1	0,2	0,7

Fuente: DANE, CEED.

2.3 ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES

En enero de 2025, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 1,89%, con respecto a diciembre de 2024. Según tipos de construcción, los grupos: Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (2,10%), Construcciones en minas y plantas industriales (1,99%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (1,91%) se ubicaron por encima del promedio nacional, el resto de los grupos se ubicaron por debajo del promedio nacional.

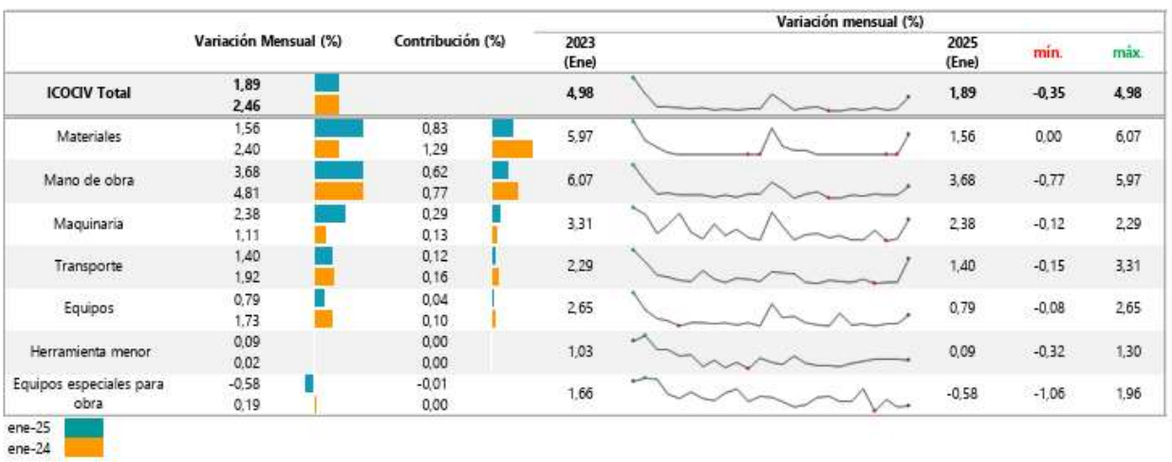
Gráfico 12 Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción Total nacional enero 2025



Fuente: DANE, ICOCIV

Por grupos de costos, en enero de 2025, las mayores variaciones positivas de precios con respecto a enero de 2024 se presentaron en: mano de obra (3,68%), maquinaria (2,38%), materiales (1,56%) y transporte (1,40%).

Gráfico 13. Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costos Total nacional 2024 – 2025 (enero)

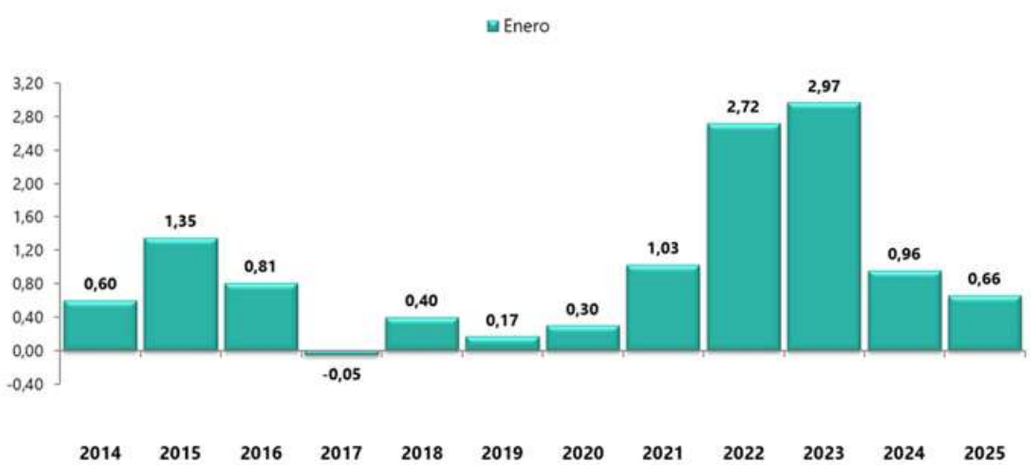


Fuente: DANE, ICOCIV

Índice de Precios del Productor

En enero de 2025, el Índice de Precios del Productor (IPP) para materiales de construcción presentó un aumento de 0,66%, respecto diciembre de 2024. Según la clasificación CUODE, el IPP para consumo intermedio presentó una variación mensual de 0,34%.

Gráfico 14. Variación mensual del IPP de materiales de construcción* Total nacional 2014 – 2025 (enero)



Fuente: DANE, IPP.

2.4 ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

En abril de 2025 la variación mensual del IPC fue 0,66%, la variación año corrido fue 3,30% y la anual 5,16%.

En abril de 2025 la variación anual del IPC fue 5,16%, es decir, 2,00 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 7,16%.

El comportamiento mensual del IPC total en abril de 2025 (0,66%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,10%) y Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,74%).

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2024 - 2025 (abril)

IPC	Abril					
	Variación mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	0,59	**0,66**	3,34	**3,30**	7,16	**5,16**

Fuente: DANE, IPC

https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-informacion-tecnica

2.5 META INFLACION

En Colombia, la meta de inflación es fijada por la Junta Directiva del Banco de la República (JDBR). Esta meta hace referencia a la inflación de precios al consumidor a fin de cada año, la cual se mide como la variación doce meses del Índice de Precios al Consumidor (IPC), calculado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). En Colombia la meta de inflación en la actualidad se encuentra en el 3 % anual.

Tabla 1. Meta de inflación e inflación total al consumidor

Serie histórica periodicidad mensual

Banco de la República - Gerencia Técnica - información extraída de la bodega de datos -Serankua- 04/2025

Año(aaaa)-Mes(mm)	Inflación total 1	Límite superior	Meta de inflación	Límite inferior
2025-04	5,16	4,00	3,00	2,00
2025-03	5,09	4,00	3,00	2,00
2025-02	5,28	4,00	3,00	2,00
2025-01	5,22	4,00	3,00	2,00
2024-12	5,20	4,00	3,00	2,00
2024-11	5,20	4,00	3,00	2,00
2024-10	5,41	4,00	3,00	2,00
2024-09	5,81	4,00	3,00	2,00
2024-08	6,12	4,00	3,00	2,00
2024-07	6,86	4,00	3,00	2,00
2024-06	7,18	4,00	3,00	2,00
2024-05	7,16	4,00	3,00	2,00
2024-04	7,16	4,00	3,00	2,00
2024-03	7,36	4,00	3,00	2,00
2024-02	7,74	4,00	3,00	2,00
2024-01	8,35	4,00	3,00	2,00

Fuente: Meta de inflación | Banco de la República (banrep.gov.co)

https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas-back/reporte-oac.html?path=%2FEstadisticas_Banco_de_la_Republica%2F1_Precios_e_Inflacion%2F1_Inflacion_y_meta%2F1_Inflacion_y_meta

2.6 TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado–TRM– es el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establezca el Banco de la República mediante reglamentación general. Para el cálculo de la TRM se deberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

La TRM es calculada diariamente y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con base en la información disponible y la reglamentación expedida por el Banco de la República.
La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No. 0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Tabla No. 2. Serie histórica periodicidad mensual hasta mayo de 2025

Fecha (MM/AAAA)	Promedio mensual	Fin de mes
05/2025	4.202,30	4.148,72
04/2025	4.273,88	4.198,83
03/2025	4.133,48	4.192,57
02/2025	4.131,95	4.120,11
01/2025	4.300,31	4.170,01
12/2024	4.386,20	4.409,15
11/2024	4.411,12	4.419,59
10/2024	4.257,76	4.413,46
09/2024	4.191,86	4.164,21
08/2024	4.062,98	4.160,31
07/2024	4.036,80	4.089,05
06/2024	4.054,56	4.148,04
05/2024	3.865,09	3.874,32
04/2024	3.866,12	3.873,44
03/2024	3.908,67	3.842,30
02/2024	3.931,85	3.933,56
01/2024	3.920,20	3.925,60
12/2023	3.954,14	3.822,05
11/2023	4.040,26	3.980,67
10/2023	4.219,16	4.060,83
09/2023	4.008,41	4.053,76
08/2023	4.066,87	4.085,33

Fuente: https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas-back/reporte-oac.html?path=%2FEstadisticas_Banco_de_la_Republica%2F4_Sector_Externo_tasas_de_cambio_y_derivados%2F1_Tasas_de_cambio%2F1_Tasa_de_cambio_del_peso_colombiano_por_USD(TRM)%2F1_Tasa_de_Cambio_USD_COP%2F5_Serie_historica_TRM_mensual_promedio_fin

2.7 Salario Mínimo 2025

A través del **decreto 1572 de 2024** se fijó como Salario Mínimo Mensual Legal Vigente-SMLMV, la suma de UN MILLÓN CUATROCIENTOS VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS DE PESOS $ 1.423.500 a partir del primero de enero de 2025.

Salario mínimo	$ 1.423.500
Auxilio de transporte	$ 200.000
Hora laboral ordinaria	$ 6.189
Hora ordinaria nocturna	$ 8.355
Hora extra diurna	$ 7.736 (recargo de $ 1.547)
Hora extra nocturna	$ 10.831 (recargo de $ 4.642)
Valor de la hora diurna en jornada dominical o festiva	$ 10.831 (recargo de $ 4.642)
Valor de la hora nocturna en jornada dominical o festiva	$ 12.997 (recargo de $ 6.808)
Valor de la hora extra diurna en jornada dominical o festiva	$ 12.378 (recargo de $ 6.189)
Valor de la hora extra nocturna en jornada dominical o festiva	$ 15.472 (recargo de $ 9.283)

https://www.ambitojuridico.com/noticias/laboral/laboral-y-seguridad-social/valores-del-salario-minimo-2025-por-dias-y-por-horas

2.7.1 Histórico Salario Mínimo

Tabla 3. Serie histórica en pesos colombianos periodicidad anual

Año (aaaa)	Salario mínimo diario (COP)	Salario mínimo mensual (COP)	Variación porcentual anual %	Decretos del Gobierno Nacional
2010	17.166,67	515.000,00	3,60	5053 de diciembre 30 de 2009
2011	17.853,33	535.600,00	4,00	033 de enero 11 de 2011
2012	18.890,00	566.700,00	5,80	4919 de diciembre 26 de 2011
2013	19.650,00	589.500,00	4,02	2738 de diciembre 28 de 2012
2014	20.533,33	616.000,00	4,50	3068 de diciembre 30 de 2013
2015	21.478,33	644.350,00	4,60	2731 de diciembre 30 de 2014
2016	22.981,83	689.455,00	7,00	2552 de diciembre 30 de 2015
2017	24.590,57	737.717,00	7,00	2209 de diciembre 30 de 2016
2018	26.041,40	781.242,00	5,90	2269 de diciembre 30 de 2017
2019	27.603,87	828.116,00	6,00	2451 de diciembre 27 de 2018
2020	29.260,10	877.803,00	6,00	2360 de diciembre 26 de 2019
2021	30.284,20	908.526,00	3,50	1785 de diciembre 29 de 2020
2022	33.333,33	1.000.000,00	10,07	1724 de diciembre 15 de 2021
2023	38.666,67	1.160.000,00	16,00	2613 de diciembre 28 de 2022
2024	43.333,33	1.300.000,00	12,07	2292 de diciembre 29 de 2023
2025	47.450,00	1.423.500,00	9.54	1572 de diciembre 24 de 2024

https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/salarios

2.8 GREMIOS Y ASOCIACIONES DE LA CONSTRUCCION.

En el sector de la construcción, existen diferentes asociaciones que realizan un papel primordial con el objeto de impulsar su desarrollo, producción y comercialización. Los gremios y asociaciones que participan en el sector son:

Sociedad Colombiana de Ingenieros

La Sociedad Colombiana de Ingenieros, SCI, fundada el 29 de mayo de 1887, con personería jurídica concedida el 8 de mayo de 1896 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, 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.

Asociación Colombiana de Ingenieros Eléctricos y Mecánicos

ACIEM trabaja por el crecimiento integral del Ingeniero y el desarrollo tecnológico y profesional, a través del ejercicio idóneo y competente de todas las especialidades de la Ingeniería, con el fin de contribuir al bienestar de la comunidad y a la toma de decisiones de trascendencia nacional para el beneficio del país.

Asociación Colombiana de Ingenieros de Sistemas

Promover el talento humano de tecnología informática en Colombia, fortaleciendo el conocimiento de TI y apoyando la aplicación responsable de la Ingeniería de Sistemas y carreras afines, al servicio de los intereses de los asociados, el gremio y el país.

Asociación de Profesionales de la Ingeniería y la Construcción – SOTECC

Contribuir al desarrollo profesional, mediante la elaboración e implementación de proyectos académicos, sociales y económicos tendientes al mejoramiento moral y material de los asociados.

Intermediación laboral y Mercadeo de servicios profesionales de la asociación ante las empresas privadas y públicas.

Realizar talleres y cursos de actualización en áreas de la Ingeniería Civil, para mejorar la eficiencia y la eficacia de los asociados.
Formar alianzas estratégicas con los gremios y las Asociaciones profesionales.

Generación, elaborar, gestionar e implementar proyectos productivos, en alianza con entidades territoriales que permitan contribuir al desarrollo sostenible municipal y regional; protegiendo el medio ambiente y la calidad de vida de las comunidades.

Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI

La CCI es una asociación gremial empresarial que promueve el desarrollo socioeconómico a través de una infraestructura moderna y eficiente, defiende la institucionalidad, los principios éticos y la transparencia, 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, e influye notoriamente en el diseño, construcción e implementación de las políticas públicas relacionadas con el sector.

Cámara Colombiana de la Construcción, CAMACOL

Representar y articular la cadena de valor de la construcción e impulsar su desarrollo competitivo y el progreso de Colombia.

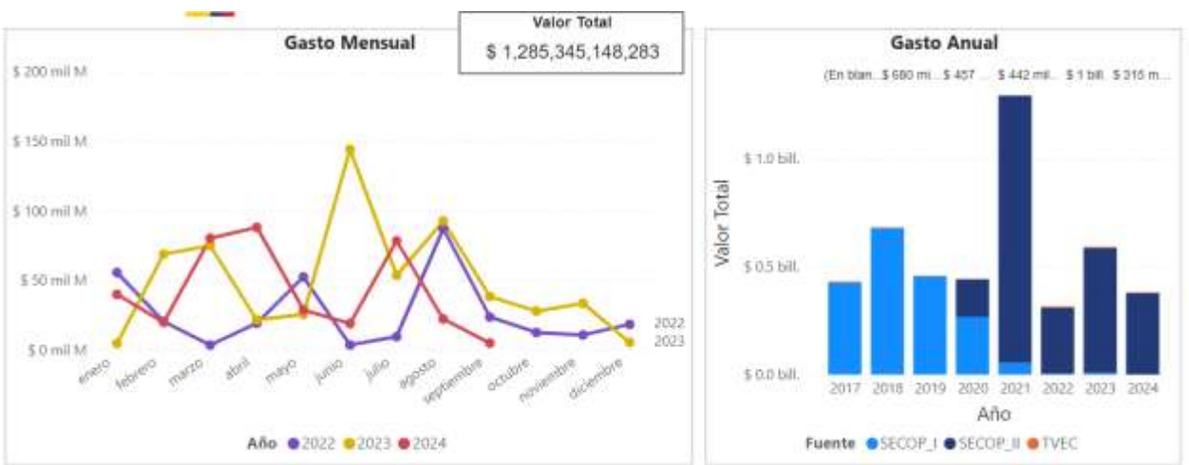
Régimen jurídico Tanto el presente proceso, como el futuro contrato que se suscriba como consecuencia de este, se regirán en lo pertinente, por el ordenamiento Constitucional, el régimen jurídico determinado en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas que regulen la materia y lo establecido en el presente pliego.

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA - Comportamiento del Gasto Histórico.

3.1. Análisis Gasto Total Entidad

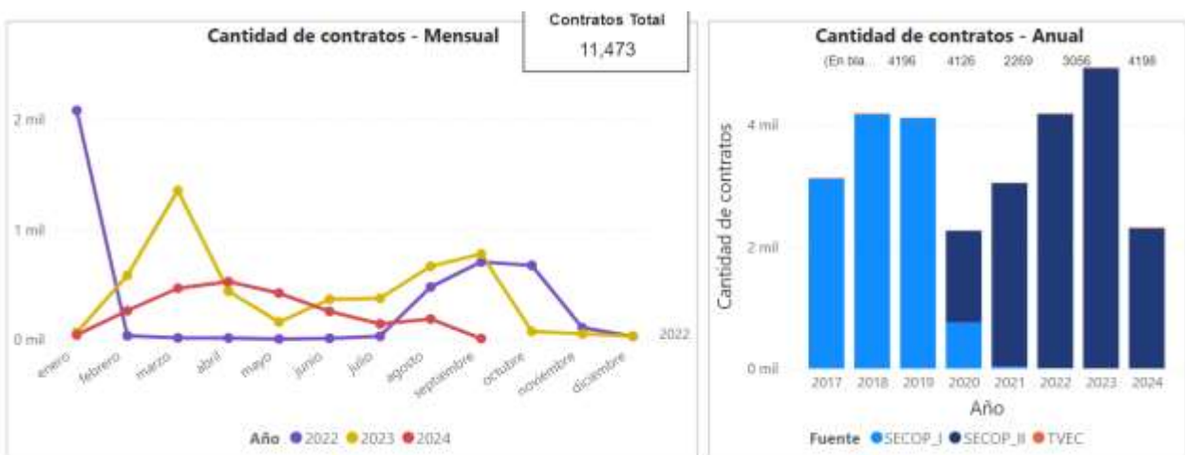
En la información contenida en la herramienta de análisis de la demanda de la Subdirección de Estudios de mercado y abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de contratación pública Colombia Compra eficiente, para las vigencias **2022-2025**, se evidencia un gasto total por valor de **$1.285.345.148.283,** como se puede observar en el gráfico relacionado, también podemos observar el comportamiento del gasto mensual para cada vigencia.

Gráfico No. 16



En la herramienta de análisis de la demanda, para las vigencias **2022-2025** el total de contratos es de **#11.473,** en la gráfica se observa el comportamiento mensual de las contrataciones de la Gobernación de Bolívar.

Gráfico No. 17



A continuación, se relaciona el resumen del comportamiento de la contratación para las vigencias **2022-2025.**

Tabla 4.

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2022			2023			2024			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7214 - Servicios de construcción pesada	8	$ 89,341,566,619	20.86%	9	$ 156,019,390,938	36.43%	9	$ 107,382,869,920	25.07%	26	$ 352,723,827,477	82.37%
7212 - Servicios de construcción de edificaciones no residenciales	1	$ 5,212,929,303	1.22%	3	$ 40,328,127,328	9.42%				4	$ 45,541,056,631	10.64%
7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	10	$ 980,530,403	0.23%	18	$ 22,558,059,827	5.27%	12	$ 3,690,163,545	0.86%	40	$ 27,228,753,775	6.36%
7215 - Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado	3	$ 305,433,831	0.07%	11	$ 2,055,127,438	0.48%	3	$ 362,600,151	0.08%	17	$ 2,723,161,420	0.64%
Total	22	$ 95,840,460,156	22.38%	41	$ 220,960,705,531	51.60%	24	$ 111,415,633,616	26.02%	87	$ 428,216,799,303	100.00%

En el SECOP se encontraron los siguientes procesos con objetos similares publicados por diferentes Entidades:

Objeto	Tipo	Estado	Entidad	Cuantía	Fecha Evento
CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CANCHA EN GRAMA SINTÉTICA DE LA VILLA OLÍMPICA DEL MUNICIPIO DE PITALITO HUILA	Licitación obra pública	Adjudicado	MUNICIPIO DE PITALITO	$1,352,619,312	30/08/2023
INTERVENTORIA INTEGRAL AL PROYECTO DENOMINADO CONSTRUCCIÓN DE CANCHA EN GRAMA SINTÉTICA EN EL BARRIO IBAGUÉ, ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE LOS PALMITOS, DEPARTAMENTO DE SUCRE	Contratación Mínima Cuantía	Celebrado	SUCRE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE LOS PALMITOS	$15,000,000	27/07/2023
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LA CANCHA DE FUTBOL EN GRAMA SINTETICA LA BOMBONERA UBICADA EN EL BARRIO LA VEGA, ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE EL BAGRE, ANTIOQUIA	Contratación directa.	Adjudicado	MUNICIPIO DE EL BAGRE	$45,258,963	29/06/2023
MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LA CANCHA DE FUTBOL EN GRAMA SINTETICA "LA BOMBONERA" UBICADA EN EL BARRIO LA VEGA, ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE EL BAGRE, ANTIOQUIA	Régimen Especial	Adjudicado	ANTIOQUIA - EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL DE EL BAGRE -EDT	$42,717,284	28/06/2023
ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA LA INTERVENTORIA CONSTRUCCION DE CANCHA DE FUTBOL EN GRAMA SINTETICA LA TERRONERA ETAPA 1 EN EL MUNICIPIO DE CAICEDO ANTIOQUIA	Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	Celebrado	ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CAICEDO	$55,535,956	28/06/2023
ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA LA CONSTRUCCION DE CANCHA DE FUTBOL EN GRAMA SINTETICA LA TERRONERA ETAPA 1 EN EL MUNICIPIO DE CAICEDO ANTIOQUIA	Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	Celebrado	ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CAICEDO	$1,409,845,332	28/06/2023
Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para la ejecución del proyecto denominado CONSTRUCCIÓN DE UNA CANCHA EN GRAMA SINTETICA EN CUPICA, MUNICIPIO DE BAHÍA SOLANO.	Contratación directa.	Adjudicado	MINISTERIO DEL DEPORTE	$5,615,193,777	21/06/2023
CONSTRUCCIÓN DE CANCHA EN GRAMA SINTÉTICA, EN LA VEREDA LA CALERA DEL MUNICIPIO DE CUMBAL – NARIÑO	Licitación obra pública	Celebrado	NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CUMBAL	$441,999,813	12/07/2023
MEJORAMIENTO DE LA CANCHA DE FUTBOL DEL PARQUE COQUIVACOA EN EL DISTRITO DE RIOHACHA LA GUAJIRA	Licitación obra pública	Adjudicado	ALCALDIA DISTRITO DE RIOHACHA	$1,187,190,893	20/12/2022
Convenio interadministrativo para la construcción de las obras requeridas para poner en funcionamiento La cancha de fútbol en grama sintética y gimnasio al aire libre ubicada en el barrio Manguruma unidad deportiva La Mandarina matrícula 011-8092 en el municipio de Frontino – Antioquia	Contratación directa.	Adjudicado	ANTIOQUIA - INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE DEPORTES DE ANTIOQUIA - MEDELLÍN	$929,945,306	20/12/2022
Convenio Interadministrativo para la construcción de una cancha en grama sintética en la vereda Las Palmas del municipio de Envigado, Antioquia.	Contratación directa.	Adjudicado	ANTIOQUIA - INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE DEPORTES DE ANTIOQUIA - MEDELLÍN	$3,046,269,769	20/12/2022
Convenio Interadministrativo para la construcción de las obras requeridas para poner en funcionamiento La cancha de fútbol en grama sintética ubicada en CL 8 N° 15-86, zona Urbana del Municipio de Toledo, Antioquia	Contratación directa.	Adjudicado	ANTIOQUIA - INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE DEPORTES DE ANTIOQUIA - MEDELLÍN	$2,636,219,812	2/12/2022
CONSTRUCCIÓN DE CANCHA EN GRAMA SINTETICA Y GRADERIAS PARA EL INSTITUTO TECNICO EMPRESARIAL LLANO LINDO EN EL MUNICIPIO DE YOPAL DEPARTAMENTO DE CASANARE	Licitación obra pública	Adjudicado	INSTITUTO PARA LA RECREACIÓN, EL DEPORTE, LA EDUCACIÓN EXTRAESCOLAR Y EL APROVECHAMIENTO DEL TIEMPO LIBRE EN EL DEPARTAMENTO DE CASANARE	$1,035,302,048	29/03/2022

4. ANALISIS DE LA OFERTA

Directorio Estadístico de Empresas (DEE)

El Registro Estadístico Base de Empresas (REBE) hace parte del desarrollo de las investigaciones o proyectos estadísticos identificados como estratégicos en el Sistema Nacional de información Estadística. Este es uno de los cuatro registros administrativos base que conforman el sistema integrado de registros estadísticos para la producción de estadísticas económicas con diferentes enfoques temáticos.

A partir de este registro se derivan directorios estadísticos de los sectores agropecuario, industria, comercio, servicios, educativo y gobierno que, gracias a su cobertura, permiten construir los marcos de lista como

apoyo para las operaciones estadísticas y proporcionar información para el análisis estadístico de la población de empresas, su demografía y dinámica.

El Directorio Estadístico de Empresas (DEE) es una lista de unidades económicas activas en el territorio nacional con información actualizada de los datos de identificación, ubicación, contacto y variables de estratificación de las que están involucradas en la producción de bienes y servicios.

Este tipo de servicios está incorporado en el sector de la construcción, el cual está catalogado dentro del sector terciario o sector servicios que incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía.

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. Agentes del sector: 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., de igual manera las agremiaciones, asociaciones y algunas entidades influyen desde diferentes frentes en la dinámica del mercado de este sector.

En general, el sector de la construcción ofrece un panorama estable en estos últimos años, sin embargo; en el sector se encuentran empresas y personas naturales que cuentan con la experiencia y capacidad para prestar el servicio requerido en el presente estudio.

Gran parte del comportamiento de estos servicios a contratar van sujetos al comportamiento de los indicadores del sector de la construcción y a las variaciones tanto de los índices de precios al consumidor como de las tasas de interés que afectan este sector, en especial por los insumos y calificación de recurso humano que participa en estos procesos.

En cuanto a la dinámica de la construcción vista como un servicio, se puede decir que ésta consiste en contratar con un tercero quien está en la capacidad de desarrollar distintas modalidades de contratación desde un contrato llave en mano (diseño, construcción, obra, equipamiento), pasando por contratos en donde se encomienda el diseño y la construcción o bien, contratos que sólo se destinan a la construcción de un bien. En función de la modalidad su carga obligacional varía, pero en esencia bajo un contrato de obra pública, el contratista tiene a su cargo la adquisición y/o suministro de materiales, mano de obra, herramientas y equipo necesarios para desarrollar los procedimientos constructivos y de transformación necesarios para ejecutar adecuadamente el servicio requerido por la Entidad.

El Gobierno Nacional expidió el Decreto 957 de 2019, mediante el cual se establece la clasificación del tamaño empresarial basada en el criterio único de ingresos por actividades ordinarias.

La disposición es más cercana a la realidad del tejido empresarial ya que reconoce las diferencias sectoriales y por ello, define rangos de clasificación para tres macrosectores económicos: manufacturas, servicios y comercio.

A la fecha, las empresas en Colombia se han clasificado por medio de las variables “Número de empleados” y “Volumen de activos”. Sin embargo, dada la necesidad de contar con una clasificación que responda a las nuevas realidades de las empresas colombianas, el Gobierno Nacional decidió adoptar los ingresos como único criterio ya que aporta mejor información sobre el tamaño real de las empresas y permite tener presentes las particularidades de cada sector de la economía, como por ejemplo el comportamiento de firmas de servicios o tecnología.

La nueva clasificación es fundamental para mejorar la información sobre el tejido empresarial colombiano ya que adopta un criterio más claro y eficiente que aporta mejores insumos para la toma de decisiones de política pública y, así mismo, ayuda a focalizar los programas en beneficio de las Mipymes.

Con el Decreto, que adopta la variable de ingresos por actividades ordinarias anuales, se fijaron rangos en tres macrosectores de la economía: manufactura, servicios y comercio. Los nuevos umbrales fijados por el Decreto en cada uno de los macrosectores son los siguientes:

Tamaño	Manufactura	Servicios	Comercio
Micro	hasta 811	hasta 1.131	hasta 1.535
Pequeña	desde 811 hasta 7.027	desde 1.131 hasta 4.523	desde 1.535 hasta 14.781
Mediana	desde 7.027 hasta 59.527	desde 4.523 hasta 16.558	desde 14.781 hasta 74.066

*Cifras de Ingresos por Actividades Ordinarias Anuales en millones de pesos colombianos de 2019

Según lo establecido por la normatividad, aquellas firmas que no clasifiquen en alguno de los tres sectores contemplados deberán usar los umbrales determinados para el macrosector de manufactura.

Por otra parte, en el caso de las empresas que tengan más de una actividad económica, el tamaño será definido por aquella que reporte el mayor volumen de ingresos.

El Decreto definió que las personas jurídicas deberán acreditar el tamaño de la empresa por medio de una certificación de su representante legal, o del contador o revisor fiscal, si están obligadas a tenerlo. Entretanto, en el caso de las personas naturales, mediante certificación expedida por esta. Este documento deberá registrar el valor de los ingresos por actividades ordinarias al 31 de diciembre del año inmediatamente anterior o por aquellos ingresos obtenidos durante el tiempo de su operación.

Por otra parte, la normatividad estableció como obligatorio el registro de los ingresos por actividades ordinarias anuales de las empresas en el proceso de inscripción y actualización en el Registro Único Empresarial y Social (RUES).

Además, el decreto 1860 del 24 de diciembre 2021 ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.18. Criterios diferenciales para Mipyme en el sistema de compras públicas. De acuerdo con el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, según los resultados del análisis del sector, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos establecerán condiciones habilitantes diferenciales que promuevan y faciliten la participación en los procedimientos de selección competitivos de las Mipyme domiciliadas en Colombia. Para el efecto, en función de los criterios de clasificación empresarial, los Documentos del Proceso deberán incorporar requisitos habilitantes diferenciales relacionados con alguno o algunos de los siguientes aspectos:

1. Tiempo de experiencia.
2. Número de contratos para la acreditación de la experiencia.
3. Índices de capacidad financiera.
4. Índices de capacidad organizacional.
5. Valor de la garantía de seriedad de la oferta.

Los requisitos mencionados deberán fijarse respetando las condiciones habilitantes requeridas para el cumplimiento adecuado del contrato, teniendo en cuenta el alcance de las obligaciones. En desarrollo de lo anterior, con la finalidad de beneficiar a las Mipyme, se establecerán condiciones más exigentes respecto a alguno o algunos de los criterios de participación antes enunciados frente a los demás proponentes que concurran al procedimiento de selección que no sean Mipyme.

Con excepción de los procedimientos de selección abreviada por subasta inversa y de mínima cuantía, las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, teniendo en cuenta los criterios de clasificación empresarial, podrán establecer puntajes adicionales para Mipyme. En ningún caso, estos podrán superar el cero punto veinticinco por ciento (0.25%) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones.

PARÁGRAFO 1. Para los efectos de este artículo, los criterios de clasificación empresarial son los definidos en el artículo 2.2.1.13.2.2 del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, o la norma que lo modifique, derogue o sustituya.

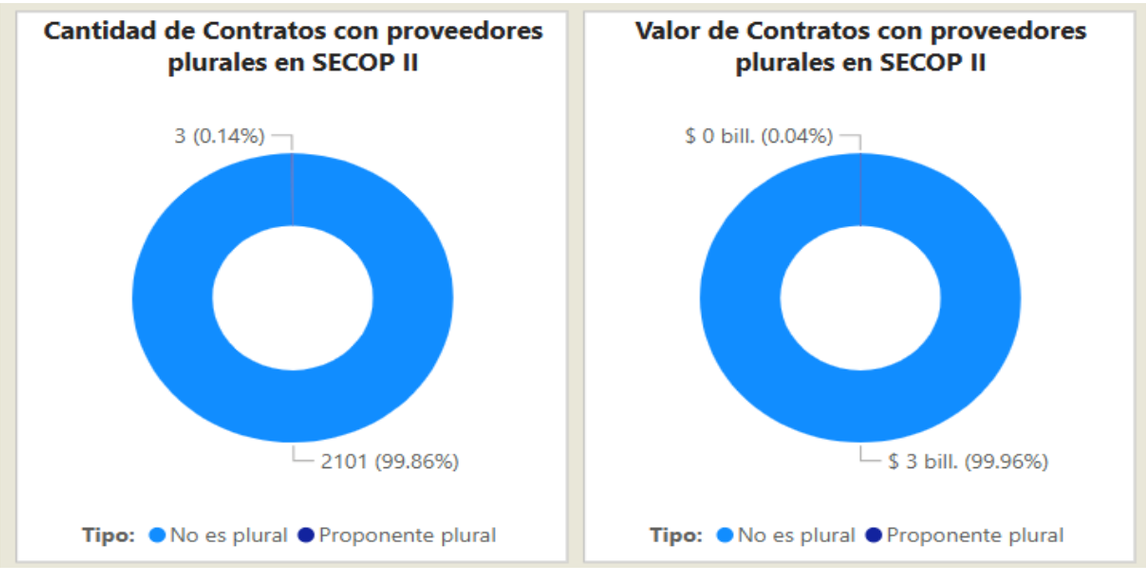
PARÁGRAFO 2. Tratándose de proponentes plurales, los criterios diferenciales y los puntajes adicionales solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el consorcio o la unión temporal.

PARÁGRAFO 3. Lo previsto en esta norma aplica sin perjuicio de lo dispuesto en los Acuerdos Comerciales suscritos por el Estado colombiano, pero no rige en las convocatorias limitadas que se realicen conforme a los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 de este Decreto."

2.1. Proveedores Plurales

Se puede evidenciar en la herramienta de Análisis de la Oferta vigencias 2022 a 2024, filtrando los códigos del presente proceso de Contratación, que para la zona de Bolívar los contratos suscritos con proveedores plurales es el 0,14%.

Gráfico No. 4



2.2. Modalidad de Contratación.

Siguiendo con el análisis de la Oferta, se observa la modalidad de contratación Competitiva para los códigos UNSPSC del presente proceso en la zona de Bolívar es la de mayor participación:

Gráfico No. 5



Teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación se adelantará por Concurso de Méritos, a continuación, se puede observar para la zona las contrataciones que se han realizado bajo esta modalidad, Vigencias 2022-2024.

2.3. MiPymes en Colombia

Según informe de BBVA-Confecámaras, Una Mirada a las MiPymes en Colombia de febrero de 2024, Las MiPymes son el 99,5% del universo empresarial formal colombiano y aportan cerca del 40% del PIB.

Gráfico No. 6

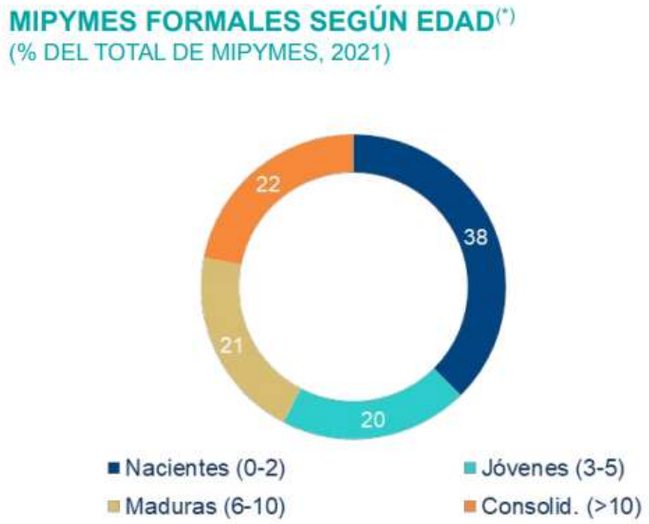


- Según Confecámaras, las empresas formales activas en 2022 eran 1,7 millones (*), es decir, empresas con matrícula mercantil renovada o matriculadas en 2022. De éstas 99,5% son MiPymes.
- Del total de empresas formales en 2022, 92% eran microempresas, 5,9% pequeñas, 1,6% medianas y 0,5% grandes (**).

- A partir del Censo de empresas del DANE, en el Directorio de Estadísticas de Empresas -DEE-(***)), el universo empresarial ha sido estimado en 5,7 millones (en 2021), incluyendo las informales que en su mayoría son microempresas.
- Las MiPymes aportan cerca del 40% del producto interno bruto del país (ACOPI (2023), ANIF (2021)).

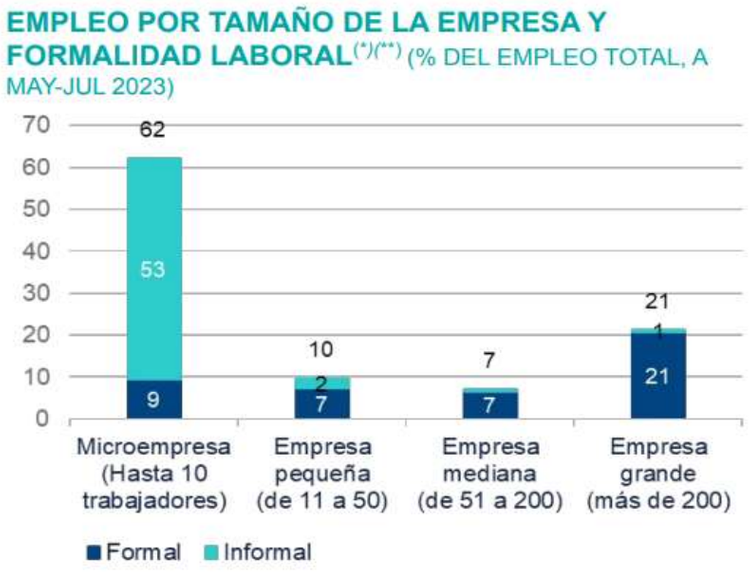
El 58% de las MiPymes formales tienen menos de 5 años de operación y el 22% son empresas consolidadas con más de 10 años de vida

Gráfico No. 7



Las MiPymes generan el 79% del empleo total de la economía colombiana y el 53% del empleo formal

Gráfico No. 8

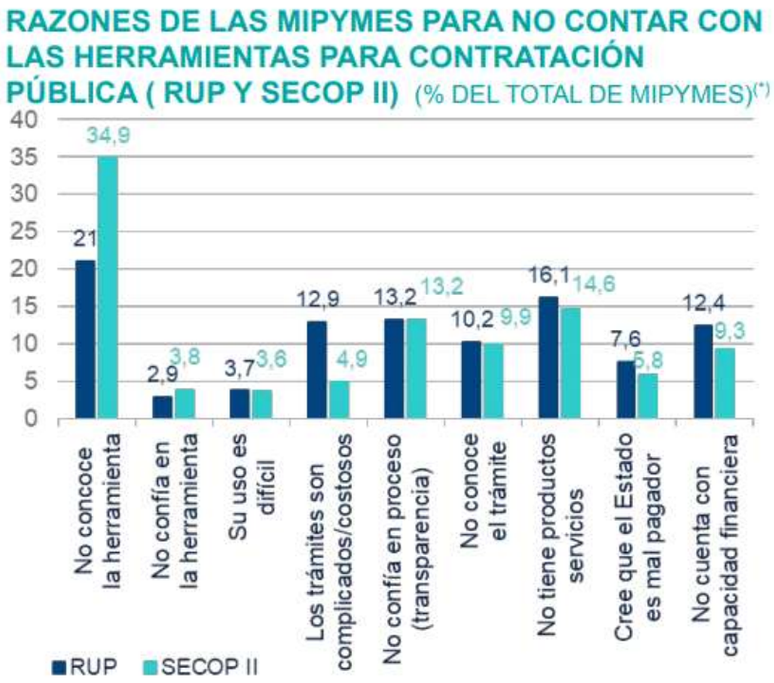


- El 62% de los ocupados totales trabajan en microempresas, el 17% en pymes y el 21% en empresas grandes (**). Con datos de la Gran Encuesta Integrada de Hogares.

- La capacidad de las microempresas de generar empleo contrasta con su tendencia a hacerlo de manera informal. El 15% del empleo que generan es formal y el 85% informal (lo que representa el 94% del empleo informal nacional).
- A nivel país, el 47% del empleo formal lo generan las empresas grandes y sólo el 53% las MiPymes.

Para las Mipymes ser proveedoras del sector público sigue siendo un reto, en parte, porque pocas conocen las herramientas necesarias para participar

Gráfico No. 9



file:///C:/Users/rfsoluciones/Downloads/202401_MiPymes_Colombia-1.pdf

- Las empresas pueden proveer bienes y servicios al sector público si hacen parte del Registro Único de Proponentes (RUP) y del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP II).
- Según la Encuesta de Desempeño Empresarial -EDE-, sólo el 39,8% de las Mipymes cuenta con el RUP y solo el 40% utiliza el SECOP II.
- Las principales razones para no usar esas herramientas es el desconocimiento de las mismas, la poca oferta disponible de bienes para ofrecer al sector público y porque no confían en el proceso.

2.4. Estimación de la participación de MiPymes en SECOP

La ley 2069 de 2020, establece lineamientos para el fomento de la participación de empresas micro, pequeñas y medianas (MiPymes), a través de su artículo 33, modificó el artículo 12 de la Ley 590 del 2000, adoptando medidas dirigidas a promover el acceso de las MIPYMES al mercado de Compras Públicas. Así las cosas, Colombia Compra Eficiente mediante circular externa 001, establece los Lineamientos sobre el deber de remitir información a la Agencia Nacional de Contratación Pública −Colombia Compra Eficiente− del cumplimiento y resultados de la adopción de las medidas del artículo 33 de la Ley 2069 de 2020.
https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_circulares/circular_del_aplicativo_de_la_ley_de_emprendimiento_act_2024_aj_1.pdf

A continuación, se muestran algunas de las empresas consultadas en la base de datos del (SIE)

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

En la base de datos tomados de **SIIS- Sistema Integrado de Información Societaria de la Super Intendencia de Sociedades vigencia 2023**, publicada en junio de la vigencia 2024, se tomaron algunas de las empresas registradas con los siguientes códigos **CIIU,** para la zona de bolívar se pueden observar los siguientes posibles oferentes:

NIT	Razón social de la sociedad
900.665.878,00	GAM CONSTRUCCIONES SAS
900.978.853,00	ZINNIA CONDOMINIOS S.A.S
830.094.920,00	KMA CONSTRUCCIONES SAS
800.017.873,00	MOSEL SAS
800.022.115,00	CONSTRUCTORA JEMUR SAS
800.066.179,00	M.U. Y ASOCIADOS S.A.S. EN REORGANIZACION EMPRESARIAL
800.068.547,00	Barajas Constructora SA
800.092.242,00	CABALLERO ACEVEDO SAS
800.100.277,00	LAGUNA MORANTE EN REORGANIZACION S A
800.151.021,00	CONSULTING SAS
800.237.294,00	URBANIZADORA CAROLINA SAS
800.254.154,00	JPS SAS BIC
804.004.100,00	MR INGENIEROS SAS
806.000.357,00	PARQUE COMERCIAL E INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA VIA 40 S.A.
806.003.258,00	MB GERENCIA Y CONSTRUCCIONES LTDA
806.003.450,00	PANAMERICAN DREDGING & ENGINEERING SAS
806.005.741,00	PROMOTORA EL CAMPIN SA
806.006.970,00	COMPAÑIA DE SERVICIOS MARITIMOS Y TERRESTRES SAS
806.009.551,00	EQUITERRA SAS
806.013.058,00	URBISA SA
806.013.308,00	MVC SAS
806.014.433,00	CH PEREAIRA & CIA SAS
806.015.691,00	EXPLANACIONES Y CONSTRUCCIONES S.A.
806.016.554,00	GRUPO GALEANO GEORGE CONSTRUCTORES SAS
813.002.544,00	BAHAMON JARAMILLO SAS
830.505.579,00	SEÑALIZACIONESYCONSTRUCCIONES SAS
890.400.122,00	Construcciones civiles sas
890.403.493,00	INGRECO SAS
890.406.672,00	construcrora barcelona de indias sa en liquidación
900.041.598,00	ECA SAS CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS INTEGRALES
900.070.124,00	PROMOTORA PALMETTO S.A.
900.084.460,00	PARQUIAMERICA SA
900.144.599,00	PROMOTORA PARQUE SANTANDER S.A.
900.165.143,00	INGELET SAS
900.168.842,00	PROMOTORA PORTOVENTO LTDA.
900.259.154,00	OPA CONSTRUCTORES S.A
900.303.793,00	GRUPO REAL SAS
900.321.693,00	ACUARELA REAL SAS
900.329.527,00	PROMOTORA GRUPO AREA S.A.
900.356.779,00	LEBEL SAS
900.508.212,00	PROYECTO Y GESTION DEL DESARROLLO SAS
900.511.660,00	DEEP SOUTH AMERICAS LLC
900.532.766,00	ENFOQUE CONSTRUCTORES S.A.S.
900.552.027,00	CONSTRUCCIONES ARCUES SAS
900.554.134,00	ESTRUCTURAS Y PILOTAJES SAS
900.563.447,00	PROMOTORA ORO BLANCO SAS
900.592.803,00	PROMOTORA LA CANDELARIA SAS
900.597.132,00	CONSTRUCTORA FUENTE AZUL S.A.S.
900.597.938,00	CONSTRUCTORA RAVELLO S.A.S.
900.607.453,00	SOLUCIONES CARIBE SAS
900.648.461,00	PROMOTORA ROMAR SAS
900.650.584,00	TECNICAS UNIDAS INFRAESTRUCTURA SAS

900.656.204,00	PROMOTORA MONTU
900.679.316,00	CADENA PRODUCTIVA CAPRO S.A.S.
900.725.993,00	PROMOTORA ALAMEDA LA VICTORIA S. A. S.
900.739.660,00	PROMOTORA MURANO ELITE SAS
900.747.272,00	PROMOTORA CENTRO DE LAS AMERICAS SAS
900.748.662,00	CG CAPITAL SAS
900.779.222,00	PROMOTORA INVERSER SAS
900.817.525,00	PROMOTORA LAGOS SAS
900.817.539,00	PROMOTORA TERRA SAS
900.833.009,00	CONSTRUCTORA PONCE DE LEON S.A.S.
900.850.119,00	PROJECT CONSTRUCTIONS SAS
900.858.655,00	CONSTRUCTORA ALEJANDRIA DE INDIAS SAS
900.952.701,00	PROMOTORA CAMPANOS S. A. S.
900.953.879,00	INSIDE BAY SAS
900.969.692,00	OHM INVERSIONES SAS
900.978.323,00	PROMOTORA LA GRAN MANZANA S.A.S.
900.984.174,00	PROMOTORA TORRE 6 -94 S.A.S.
900.991.217,00	PROMOTORA MURANO CENTRO SAS
901.031.025,00	PROMOTORA ARBOLEDA SAS
901.035.219,00	BICENTENARIO CONSTRUCTORA SAS
901.051.621,00	DGRD INVERSIONES S A S
901.089.074,00	PROMOTORA TORRES DE SEVILLA SAS
901.090.848,00	PROMOTORA SEAPORT SAS
901.121.641,00	CONSTRUCTORA AAF SAS
901.132.219,00	PALO SANTO CONSTRUCCIONES SAS
901.170.872,00	ZONA FRANCA PERMANENTE CRISTALINA
901.178.909,00	PROMOTORA ALLURE SAS
901.192.234,00	MORROS ZOE SAS
901.373.487,00	DC DORAL CARATGENA SAS
901.376.210,00	CONSTRUCORDOBA SAS ZOMAC
901.377.829,00	MORROS EOS SAS
800.186.313,00	AGM DESARROLLOS SAS
806.000.233,00	INGCONS SAS
806.005.340,00	EQUIPOS Y CARGA SA
806.014.108,00	CONSTRUCTORA EMMA LTDA
860.077.048,00	ODEKA SAS
890.401.053,00	BUZCA SOLUCIONES DE INGENIERIA SA
890.403.235,00	CICON SAS
890.403.530,00	MARTINEZ CABALLERO SAS
890.404.359,00	MOVICON CONSTRUCTORES SAS
890.406.491,00	MEJIA VILLEGAS CONSTRUCTORES SA
900.215.626,00	SUPERHAVIT-AT S.A.
900.329.920,00	DELTA CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS
900.331.152,00	COINGSAR SAS
901.152.783,00	GRUPO NL COLOMBIA SAS

2.5. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

La capacidad financiera requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza y al valor del contrato. En consecuencia, la Entidad Estatal debe establecer los requisitos de capacidad financiera con base en su conocimiento del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y de los posibles oferentes.

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

En atención a la naturaleza del contrato a suscribir y de su valor, plazo y forma de pago, la Entidad Estatal debe hacer uso de los indicadores que considere adecuados respecto al objeto del Proceso de contratación.

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento. Estas condiciones muestran la aptitud del proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

Con el objetivo de establecer requisitos mínimos habilitantes de capacidad financiera y organizacional que sean proporcionales a las diferentes condiciones (presupuesto, plazo, etc) de los procesos de selección de concurso de méritos para contratar los servicios de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte que adelanten las Entidades, se establecieron indicadores de acuerdo con el presupuesto oficial del proceso de contratación, con base en los siguientes rangos de presupuesto definidos de conformidad con la matriz de experiencia de los proyectos de infraestructura de transporte estructurada para la presente versión de los pliegos tipo:

Rango 1		Rango 2	
>0	<4.000	>= 4.000	-

(Cifras expresadas en SMMLV)

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

1. *Índices de Capacidad Financiera y Organizacionales para Mipyme.*

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

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,1	≥1,2
Índice de endeudamiento	≤ 0,65	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥1,5	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en el documento base	Definido en el documento base
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,02	≥ 0,03
Rentabilidad del activo	≥ 0,01	≥ 0,02

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

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

2. *Índices de Capacidad Financiera y Organizacionales para los demás Proponentes.*

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

Indicador	Valor concertado Rango 1	Valor concertado Rango 2
Índice de liquidez	≥1,2	≥1,3
Índice de endeudamiento	≤ 0,65	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥1,5	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,03	≥ 0,04
Rentabilidad del activo	≥ 0,02	≥ 0,03

Capital de Trabajo:

Para el Proceso de Contratación los Proponentes deberán acreditar:

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

Donde,

CT = Capital de trabajo

AC = Activo corriente

PC = Pasivo corriente

CTd = Capital de Trabajo demandado (requerido) para el proceso que presenta la propuesta

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

$$CT \geq CTd$$

Siendo Proponente Plural el indicador debe calcularse así:

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

Donde n es el número de integrantes del Proponente Plural (Unión Temporal o Consorcio).

Capital de trabajo demandado (requerido):

La determinación del capital de trabajo demandado (requerido), que es una medición de los recursos que se requieren para apalancar las necesidades contractuales equivalentes a una cantidad (n) de meses, se hará de acuerdo con la siguiente tabla, conforme con el plazo estimado de ejecución del proceso de selección:

Plazo estimado de ejecución del proceso de selección		Meses de apalancamiento
>= (meses)	< (meses)	
12	24	**3**
24	36	**4**
36	48	**5**
48	60	**6**
60	72	**7**
72	84	**8**
84	96	**9**
96	108	**10**
108	120	**11**
120	-	**12**

El cálculo del capital de trabajo demandado, se hará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{CTd} = \left(\frac{\text{POE} \ - \ \text{Anticipo y/o} \ \ \text{Pago anticipado}}{\text{Plazo estimado de ejecución del contrato (en meses)}}\right) * n$$

Donde,

CTd =Capital de Trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta
POE = Presupuesto oficial estimado
n= meses de apalancamiento

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

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

5. PRESUPUESTO OFICIAL.

El valor del presupuesto oficial es de:

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Valor Presupuesto Oficial (pesos incluido IVA)
1	INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR SOBRE EL BRAZO DE LOBA Y VIAS DE ACCESO, ENTRE LOS MUNICIPIOS DE HATILLO DE LA LOBA Y SAN MARTIN DE LA LOBA	$ 9.329.475.045

2	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA CON EL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA	$ 2.283.734.580
3	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE ARENAL CON EL MUNICIPIO DE NOROSÍ	$ 3.979.260.315
TOTAL		$ 15.592.469.940

Este valor incluye costos directos e indirectos, impuestos nacionales y departamentales y demás impuestos que se causen por el hecho de su celebración, ejecución y liquidación.

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

5.1. FORMA DE PAGO.

La forma de pago es por precio global fijo ofertado.

En contraprestación por las actividades ejecutadas, la Entidad reconocerá al Interventor el pago de acuerdo con el avance de ejecución del Contrato de Interventoría.

El pago al Interventor se efectuará dentro de los (30) días hábiles siguientes a la presentación de la factura y acompañada del acta de recibo suscrita por el supervisor designado para el recibo a satisfacción de las actividades y de la certificación de encontrarse al día con los aportes al Sistema de la Seguridad Social y Parafiscales, de conformidad con lo señalado en el parágrafo 1 del artículo 23 de la Ley 1150 de 2007.

Parágrafo 1. El supervisor solo aprobará el pago final de aquellas actividades que sean comprobables y efectivamente soportadas y que, en consecuencia, hayan sido debidamente ejecutadas por el Interventor.

Para causar el pago final del contrato, el Interventor deberá acreditar que se encuentra a paz y salvo con la totalidad de proveedores, subcontratistas y empleados que haya utilizado en la ejecución de las actividades contratadas. La entrega de dichos soportes deberá adjuntarse con la correspondiente factura so pena de ser rechazada.

Para los pagos a Contratistas se seguirán los procedimientos y formatos establecidos para tal fin.

El contratista para cada factura deberá presentar el pago de los impuestos cancelados de acuerdo a la liquidación de la TESORERÍA DEPARTAMENTAL y las pólizas debidamente aprobadas y vigentes de acuerdo a lo señalado en el Contrato.

La totalidad de la documentación requerida deberá ser presentada por el contratista al supervisor dentro de los cinco (05) días siguientes a la fecha de corte o según lo establecido contractualmente.

En forma previa a la autorización de cada pago el Contratista deberá acreditar el cumplimiento en los aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral y de obligaciones parafiscales (salud, riesgos profesionales, pensiones, aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje). El DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR no se responsabilizará por la demora en el pago al Contratista y/o Contratistas, cuando ella fuere provocada por encontrarse incompleta la documentación que sirva de Soporte para el trámite de las facturas y no se ajuste a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

En caso de que el contratista esté obligado a facturar electrónicamente, deberá presentar la factura electrónica validada previamente por la DIAN, como requisito necesario para el pago, conforme a las disposiciones señaladas en el Decreto 358 del 5 de marzo de 2020, en concordancia con lo dispuesto en la Resolución 0042 del 5 de mayo de 2020 y demás normas que los modifiquen, complementen o sustituyan.

La entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al interventor cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el contrato.

La entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

El interventor deberá acreditar para cada pago derivado del contrato, que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.

6. PLAZO DE EJECUCION.

El plazo de ejecución será el siguiente:

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Plazo del contrato
1	INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA CONSTRUCCION DE PUENTE VEHICULAR SOBRE EL BRAZO DE LOBA Y VIAS DE ACCESO, ENTRE LOS MUNICIPIOS DE HATILLO DE LA LOBA Y SAN MARTIN DE LA LOBA	65 Meses
2	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA CON EL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA	24 Meses
3	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE ARENAL CON EL MUNICIPIO DE NOROSÍ	30 Meses

El plazo se contará a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de actividades del contrato, la cual solo se suscribirá previo cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato, o su equivalente “inicio de ejecución” en la plataforma SECOP II.

7. ACUERDOS COMERCIALES

De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1. del Decreto 1082 de 2015, los Acuerdos Comerciales son tratados internacionales vigentes celebrados por el Estado colombiano, que contienen derechos y obligaciones en materia de compras públicas, en los cuales existe como mínimo el compromiso de trato nacional para: (i) los bienes y servicios de origen colombiano y (ii) los proveedores colombianos.

La Gobernación realizó la aplicabilidad de los Acuerdos comerciales de acuerdo con las tres reglas emitidas en el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación emitido por Colombia Compra:

Regla 1. Si la Entidad Estatal no hace parte de las Entidades Estatales incluidas en el Acuerdo Comercial, el Proceso de Contratación no está cubierto por este y en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.
regla 2. Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el presupuesto oficial del Proceso de Contratación es inferior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, el Proceso de Contratación no está cubierto y en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.

Regla 3. Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el presupuesto oficial del Proceso de

Contratación es superior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, la Entidad Estatal debe determinar si hay excepciones aplicables al Proceso de Contratación. Si no hay excepciones, el Acuerdo Comercial es aplicable al Proceso de Contratación

El proceso de contratación está cubierto por los siguientes Acuerdos Comerciales y por la Decisión 439 de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Acuerdo Comercial		Entidad Estatal incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	NO	SI
	México	SI	SI	EXCEPCIÓN 33	SI
	Perú	SI	SI	NO	SI
Canadá		N/A		EXCEPCIÓN 33	N/A
Chile		SI	SI	EXCEPCIÓN 33	SI
Corea		SI	SI	NO	SI
Costa Rica		SI	SI	NO	SI
Estados Unidos		SI	SI	EXCEPCIÓN 33	SI
Estados AELC		SI	SI	EXCEPCIÓN 33	SI
México		N/A	N/A		N/A
Triángulo Norte	El Salvador	SI	SI	NO	SI
	Guatemala	SI	SI	NO	SI
	Honduras	NO	SI	(EXCEPCIÓN 60)	NO
Unión Europea		SI	SI	NO	SI
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte		SI	SI	NO	SI
Israel		SI	SI	NO	SI

En consecuencia, la entidad concederá trato nacional a proponentes y servicios de los Estados que cuenten con un Acuerdo Comercial que cubra el Proceso de Contratación.

8. RIESGOS ASOCIADOS AL CONTRATO, FORMA DE MITIGARLOS Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

De conformidad con lo establecido en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, la entidad debe efectuar un análisis de los riesgos previsibles vinculados a la contratación, para ello se utilizó el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los procesos de Contratación, expedido por Colombia Compra Eficiente. Se efectúa el análisis a través de la matriz de riesgos contenida en el Estudio Previo.

La Matriz 3 – Riesgos incluye los riesgos que se pueden presentar durante la ejecución del contrato. Esta matriz describe cada uno de los riesgos, la consecuencia de su ocurrencia, a quien se le asigna, cual es el tratamiento en caso de ocurrencia y quien es el responsable del tratamiento entre otros aspectos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco de la Republica. - Boletín de indicadores económicos
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística.
- https://www.rues.org.co/.
- Superintendencia de Sociedades.
- Colombia Compra Eficiente. Estudio de Mercadeo y Abastecimiento Estratégico (EMAE).

Proyecto:

SECRETARÍA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR

Andreina Patricia Bedran M
Asesor externo