ANEXO 2 — ANÁLISIS DEL SECTOR

OBJETO: Aunar esfuerzos técnicos y financieros con la Junta de Acción Comunal de la vereda Morrón para la construcción de huellas en concreto, con el fin de mejorar la transitabilidad en vías rurales del municipio de Pensilvania.

1. IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La selección del Organismo de Acción Comunal se realizará de manera directa, de conformidad con lo estipulado en el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021 y el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, el convenio que se llegue a realizar como producto del presente Estudio Previo, requiere acto administrativo por medio de la cual se justifica la contratación directa.

Lo anterior considerando que el valor del convenio no excede los 280 S.M.M.L.V. al que equivale la menor cuantía de la Entidad Estatal de acuerdo con el presupuesto anual del año 2026 S.M.M.L.V., es decir los $ 490.253.400 monto al que asciende la menor cuantía de la Entidad Estatal durante el presente año, de conformidad con el literal b) del artículo 2, numeral 2 de la Ley 1150 de 2007.

2. ANÁLISIS DEL SECTOR

El proceso de contratación pública en el sector de la construcción de infraestructura vial rural constituye un instrumento fundamental para mejorar la conectividad, la movilidad y el desarrollo económico y social de las comunidades rurales del país. En este contexto, la ejecución de proyectos orientados al mejoramiento proyectos orientados al mejoramiento de vías terciarias rurales mediante la construcción de huellas en concreto representa una solución técnica eficiente para garantizar la transitabilidad permanente en sectores con pendientes pronunciadas, suelos de baja capacidad portante y condiciones climáticas adversas.

El sector de la infraestructura vial terciaria requiere una adecuada planeación técnica, financiera y administrativa, así como la articulación entre la administración municipal y las organizaciones comunitarias, permitiendo optimizar los recursos públicos mediante esquemas de participación ciudadana como los convenios solidarios. La construcción de huellas en concreto constituye una alternativa ampliamente utilizada en zonas rurales de topografía montañosa, debido a su durabilidad, facilidad de mantenimiento y capacidad para mejorar la circulación de vehículos livianos, motocicletas, maquinaria agrícola y peatones durante todo el año.

Este tipo de intervenciones comprende actividades como la localización y replanteo de la obra, excavación manual o mecánica, conformación y compactación de la subrasante, instalación de formaletas, preparación y vaciado de concreto, construcción de dentellones y demás elementos necesarios para garantizar la estabilidad estructural de la obra, conforme a las especificaciones técnicas definidas por la Secretaría de Planeación y las normas aplicables para infraestructura vial rural.

La ejecución de obras de construcción de huellas en concreto demanda la participación de personal técnico encargado de la orientación, supervisión y control de la obra, así como la vinculación de mano de obra calificada y no calificada aportada por la comunidad organizada a través de la Junta de Acción Comunal. Lo anterior fortalece los principios de participación comunitaria, economía solidaria y corresponsabilidad social previstos en la Ley 2166 de 2021, promoviendo además la generación de empleo local, el fortalecimiento del tejido social y la apropiación comunitaria de la infraestructura construida.

Desde el punto de vista macroeconómico, el comportamiento reciente de los precios continúa generando presiones sobre los costos asociados a la ejecución de obras públicas. De acuerdo con el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, en agosto de 2026 el Índice de Precios al Consumidor (IPC) registró una variación mensual de 0,39 %, una variación año corrido de 5,35 % y una variación anual de 6,24 %, evidenciando la persistencia de variaciones en el nivel general de precios que pueden incidir en los costos de materiales, insumos, transporte y mano de obra requeridos para proyectos de infraestructura vial, especialmente en zonas rurales donde las condiciones de acceso pueden generar mayores costos logísticos.

El comportamiento mensual del IPC estuvo explicado principalmente por las divisiones de Recreación y cultura, que registró una variación de 0,89 %; Información y comunicación, con 0,81 %; y Alimentos y bebidas no alcohólicas, con 0,71 %. También presentaron variaciones superiores al promedio nacional las divisiones de Bienes y servicios diversos (0,52 %), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,41 %), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,40 %) y Salud (0,40 %). Por su parte, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles presentó una variación mensual de 0,38 %, mientras que Transporte registró 0,01 %.

De manera complementaria, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV registró en julio de 2026 una variación mensual de 0,09 %, en comparación con junio de 2026. Dentro de las agrupaciones directamente relacionadas con la

infraestructura vial, el grupo Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación mensual de 0,13 %, superior al promedio nacional del índice. Dentro de las subclases, Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles registró una variación mensual de 0,12 %, constituyéndose en un referente directamente relacionado con las intervenciones de mejoramiento de vías mediante la construcción de huellas en concreto. 傢

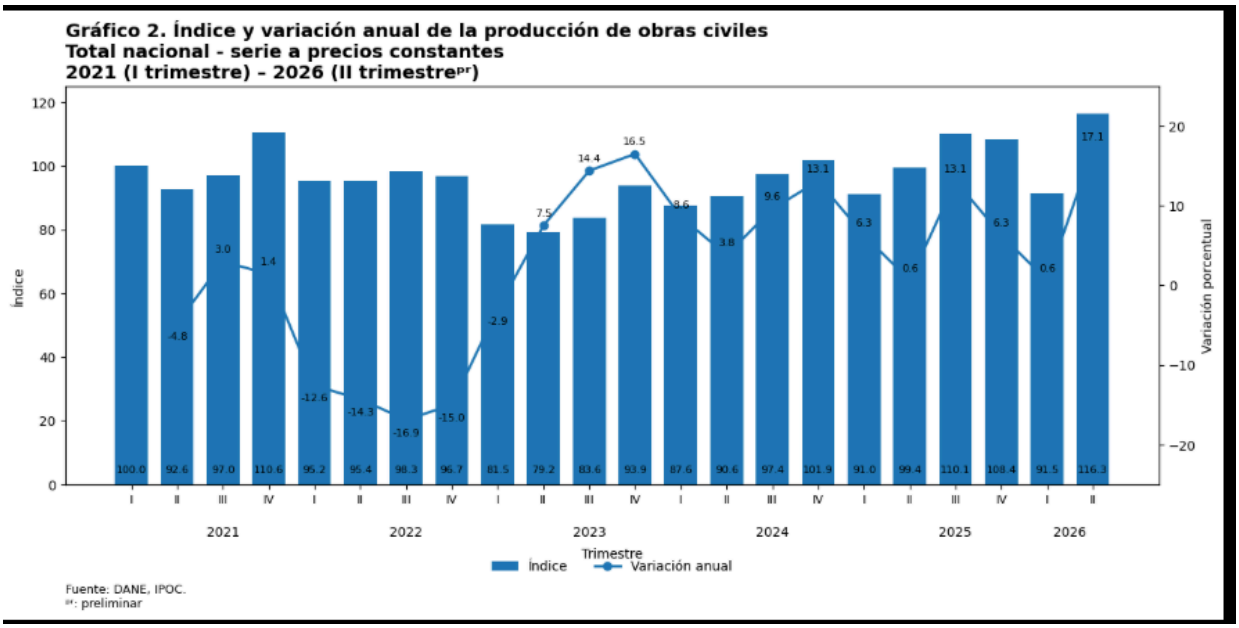
En términos acumulados, el ICOCIV presentó en julio de 2026 una variación de 6,16 % en lo corrido del año y una variación anual de 6,09 % frente a julio de 2025. Para el grupo de Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles, la variación acumulada en lo corrido de 2026 fue de 5,57 %, mientras que la variación anual fue de 5,81 %. Para la subclase Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles, las variaciones fueron de 5,68 % en lo corrido del año y 6,01 % en términos anuales, reflejando la evolución de los costos asociados a este tipo de infraestructura. 傢

Por grupos de costos, el comportamiento anual del ICOCIV en julio de 2026 estuvo impulsado principalmente por el incremento de la mano de obra (14,30 %), el transporte (7,99 %) y los materiales (4,61 %). También se registraron variaciones en maquinaria de 3,89 %, equipos de 2,35 % y herramienta menor de 2,23 %. Estos componentes representan factores relevantes dentro de la estructuración de los presupuestos de construcción de huellas en concreto y deben ser considerados como referencia para la adecuada estimación y administración de los recursos destinados a la ejecución del convenio. 傢

En consecuencia, la construcción de huellas en concreto constituye una alternativa técnica y económicamente pertinente para el mejoramiento de la vía veredal de la vereda Morrón, contribuyendo al fortalecimiento de la infraestructura vial rural del municipio de Pensilvania, al mejorar las condiciones de transitabilidad, facilitar la movilidad de la población rural, favorecer el transporte de productos agropecuarios y disminuir las dificultades asociadas al deterioro de la superficie de rodadura en los sectores intervenidos.

Por otra parte, el comportamiento reciente de la producción de obras civiles muestra una evolución positiva del sector. De acuerdo con el Indicador de Producción de Obras Civiles – IPOC, durante el segundo trimestre de 2026 la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento anual de 17,1 % respecto del segundo trimestre de 2025. Dentro de los grupos de obra, el correspondiente a Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y

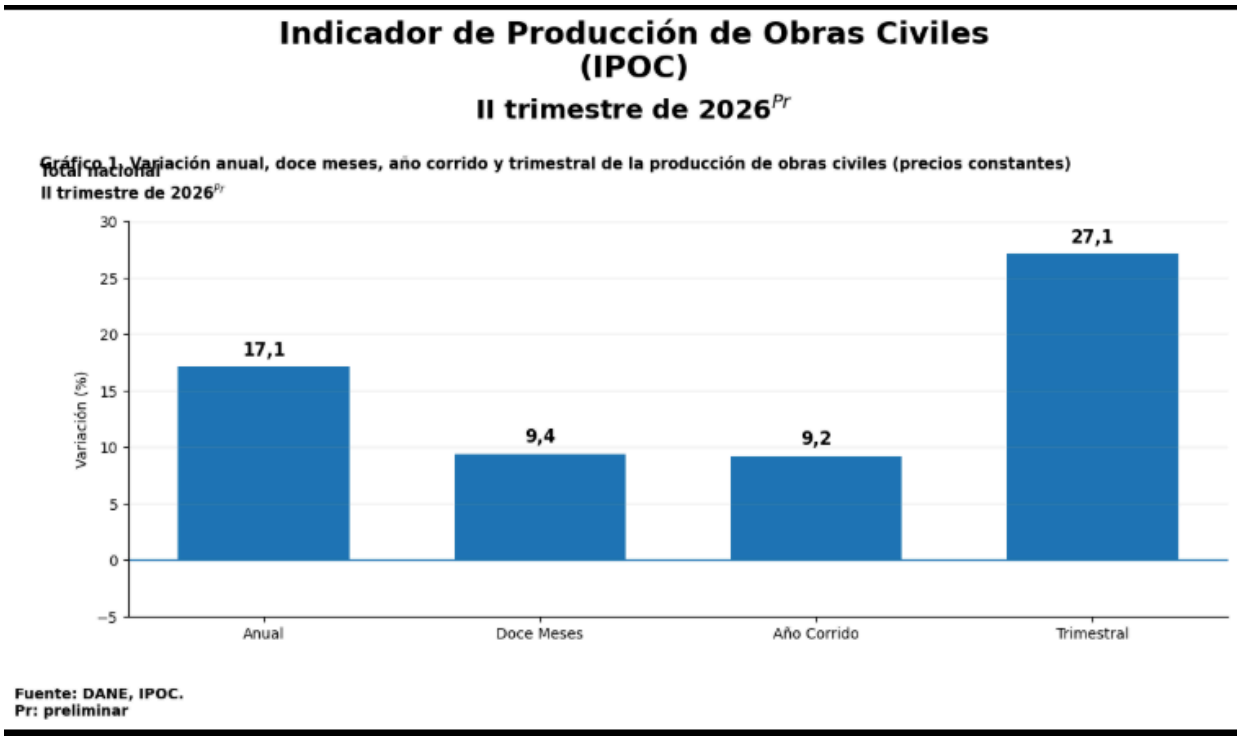
túneles presentó un incremento anual de 18,7 %, aportando 8,6 puntos porcentuales a la variación anual total de la producción de obras civiles.



El incremento en la producción anual de las obras civiles a precios constantes de 17,1 % con respecto al segundo trimestre de 2025 estuvo explicado por el comportamiento positivo de tres de los cinco grupos de obra. Particularmente, el grupo 530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación positiva de 18,7 % y aportó 8,6 puntos porcentuales a la variación anual total de las obras civiles. El grupo 530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil registró un incremento de 158,3 %, con un aporte de 13,6 puntos porcentuales, mientras que el grupo 530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) presentó un crecimiento de 43,0 %, aportando 3,0 puntos porcentuales. 傢

Dentro del grupo 530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles, la subclase Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles presentó una variación en su producción de 20,1 %, aportando 8,6 puntos porcentuales a la variación anual total y 18,5 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. Por su parte, la subclase Túneles presentó un incremento de 155,7 % con respecto al segundo trimestre de 2025 y aportó 0,5 puntos porcentuales a la variación anual total y 1,1 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. Finalmente, la subclase Pistas de aterrizaje presentó una variación positiva

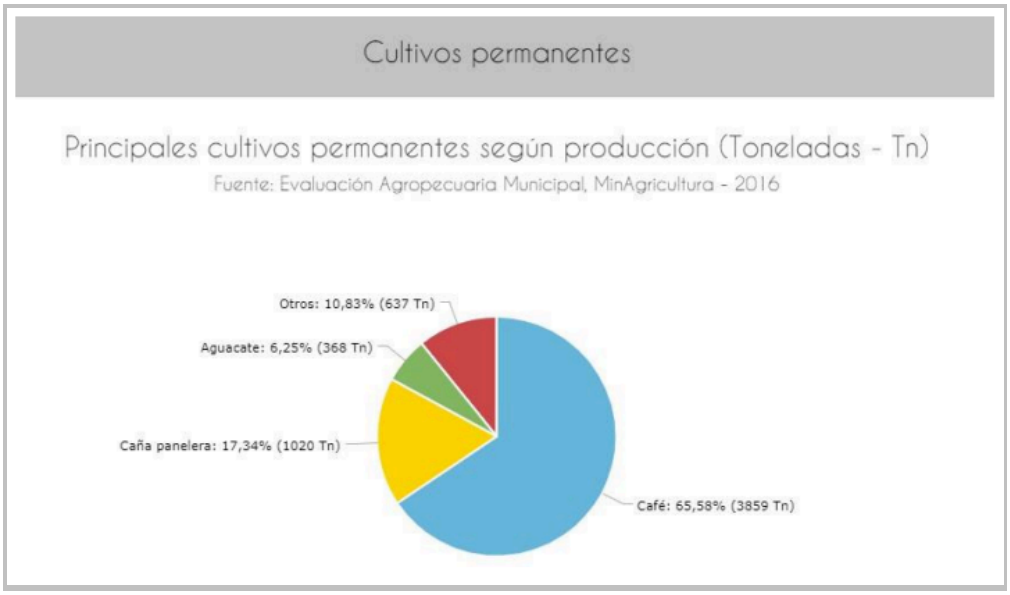
de 134,1 %, aportando 0,4 puntos porcentuales a la variación anual total y 0,9 puntos porcentuales a la variación anual del grupo. 傢



Fuente:https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

3. CONTEXTO DEMOGRÁFICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA COMUNIDAD

El municipio de Pensilvania se encuentra ubicado en la subregión del alto oriente, fundado en el año de 1866, cuenta con una extensión de 573 km² y una densidad poblacional de 34,48 hab/Km²; con ubicación espacial 5°23'02"N 75°09'40"O. La economía del municipio está enmarcada en el cultivo de café, caña panelera y aguacate; además se cultivan yuca, plátano, maíz, frijol y hortalizas. Igualmente se desarrolla la tala de árboles y la ganadería; como se presenta en el grafico no. 1. Tiene un valor agregado al año 2019 de 198 (Mil Millones de pesos) y aportando al PIB departamental en un 1.3%.



Características demográficas de la población objetivo.

Población Referencia: 20.404 (Municipio de Pensilvania)
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE
Población Afectada: 20.404 (Municipio de Pensilvania)
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE
Población Objetivo: 20.404 (Municipio de Pensilvania)
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE

Caracterización demográfica

De acuerdo con las proyecciones poblacionales del DANE para el año 2026, el municipio de Pensilvania cuenta con una población total estimada de 20.404 habitantes, de los cuales 10.276 son hombres (50,4 %) y 10.128 son mujeres (49,6 %), lo que evidencia una distribución poblacional equilibrada por sexo.

Desde el punto de vista etario, la población del municipio se distribuye de la siguiente manera:

- **Población entre 0 y 14 años:** 4.324 personas (21,2 %)

- **Población entre 15 y 19 años:** 1.444 personas (7,1 %)

- **Población en edad productiva (20 a 59 años):** 10.091 personas (49,5 %)

- **Población adulta mayor (60 años y más):** 4.545 personas (22,3 %)

Esta estructura demográfica evidencia una alta proporción de población en edad productiva, así como un porcentaje significativo de adultos mayores, quienes constituyen sujetos de especial protección constitucional y demandan mejores condiciones de acceso a servicios públicos domiciliarios, especialmente en zonas rurales.

Distribución territorial y condiciones sociales

En cuanto a la distribución espacial, aproximadamente 11.487 habitantes (56,3 %) residen en centros poblados y áreas rurales dispersas, mientras que 8.917 personas (43,7 %) habitan en la cabecera municipal, lo que ratifica el carácter predominantemente rural del municipio y la dispersión de la población en el territorio.

Estas condiciones territoriales, sumadas a la dependencia económica de actividades agropecuarias y a la clasificación de una parte significativa de la población en los niveles del SISBÉN, reflejan situaciones de vulnerabilidad socioeconómica, especialmente en las veredas, donde persisten brechas en el acceso a infraestructura básica y servicios públicos eficientes.

Análisis de empleo y participación comunitaria

La población en edad productiva del municipio se caracteriza mayoritariamente por contar con mano de obra no calificada, con experiencia en actividades agrícolas, excavaciones manuales y labores básicas de construcción. Esta condición permite la participación activa de la comunidad en la ejecución de proyectos de obra de baja y mediana complejidad, mediante esquemas de trabajo comunitario.

En este sentido, el proyecto contempla la vinculación de habitantes del territorio a través de la Junta de Acción Comunal, la cual aportará mano de obra no calificada para las actividades de excavación, conformación y construcción asociadas al mejoramiento del camino veredal mediante huellas en concreto, en concordancia con lo establecido en el artículo 95 de la Ley 2166 de 2021. Esta participación

fortalece el tejido social, promueve el empleo local y genera apropiación comunitaria sobre la infraestructura ejecutada.

4. ANÁLISIS PARA DETERMINAR LA IDONEIDAD DEL OAC

La JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DE LA VEREDA EL MORRON, se encuentra debidamente legalizada ante la entidad competente, de acuerdo con la personería jurídica 2054 del 09 de febrero de 1976 y su representante legal tiene las facultades para suscribir el convenio con el Municipio de Pensilvania de acuerdo con el auto 2524 del 14 de mayo de 2026 del Departamento de Caldas. De igual manera es de mencionar que la junta en vigencias anteriores ha suscrito convenios con el municipio lo que conlleva a inferir que cuenta con la idoneidad y experiencia para ejecutar el proyecto que se pretende con la suscripción del convenio.

5. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, las garantías no serán obligatorias en la contratación directa, razón por la cual para el presente convenio no se exigirán garantías y según lo descrito en el estudio previo del proceso.

6. ESTUDIO DE MERCADO

Para determinar el presupuesto del convenio, este fue elaborado por la Secretaría de Planeación, Infraestructura, Desarrollo Social y Medio Ambiente Municipal. Para ello, se analiza el valor de los materiales con precios del municipio.

MATERIAL	CANTIDAD	UNIDAD
BULTO DE CEMENTO X 50 KG	und	63
MATERIAL DE RIO	m3	13
TABLAS DE FORMALETA	und	20
MALLA ELECTROSOLDADA	und	4.9

PRESUPUESTO PARA HUELLAS EN CONCRETO EN LA VEREDA MORRON				
MATERIAL	CANTIDAD	UNIDAD	PRECIO UNIT	VLR PARCIAL

SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN DE BULTO DE CEMENTO X 50 KG	63.0	UND	$ 37,000	$ 2,331,000.00
MATERIAL DE RIO	13.0	M3	$ 187,000	$ 2,431,000.00
MALLA ELECTROSOLDADA 6X2.35 M - 4 MM - 15X15CM	4.9	UND	$ 95,000	$ 465,500.00
COSTO DIRECTO TOTAL				$ 5,227,500.00
ESTAMPILLAS E IMPUESTOS				$ 572,500.00
COSTO TOTAL				**$ 5,800,000.00**

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	PARA 38 METROS	VALOR UNIT	VALOR TOTAL
Tablas	und	20	$ 20,000.00	$ 400,000.00
Maestro	jornal	6	$ 110,000.00	$ 660,000.00
Ayudante	jornal	20	$ 70,000.00	$ 1,400,000.00
Transporte, herramienta y equipo	und	1	$ 740,000.00	$ 740,000.00
	TOTAL APORTE COMUNIDAD			**$ 3,200,000.00**

ALEJANDRO URREA GOMEZ
SECRETARIO DE PLANEACIÓN, INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO SOCIAL Y MEDIO AMBIENTE MUNICIPAL

ELABORÓ: ARIEL FERNANDO JARAMILLO LOPEZ

CONTRATISTA