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: "**INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.**

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	Nombre
811015	Ingeniería Civil y arquitectura
801016	Gerencia de Proyectos
811022	Ingeniería de transporte

1.2. ESPECIFICACIONES TECNICAS:

Las especificaciones técnicas se encuentran contenidas en anexo **ESPECIFICACIONES TECNICAS DE CONSTRUCCIÓN**, y demás documentos que hacen parte del proceso.

El presente estudio tiene como objeto **"INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR".**

- Conocer las características fundamentales de las empresas que conforman el segmento del mercado que cuenta con la capacidad de suplir la presente necesidad de contratación por parte de la ENTIDAD.

- Determinar las variables financieras y técnicas que sirvan de base para estructurar el proceso de selección, garantizando la pluralidad de oferentes y su selección objetiva.

- Establecer los precios promedio del mercado y el presupuesto del servicio a contratar, tomando de referencia el análisis efectuado de los precios suministrados por parte del mercado.

Lo anterior en aras de que la ENTIDAD obtenga la mejor oferta económica y seleccione el contratista idóneo para suplir sus necesidades, mitigando el riesgo de incumplimiento por parte del contratista seleccionado.

De conformidad con lo, señalado en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, la ENTIDAD, para conocer el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación hizo el siguiente estudio, que según la guía de elaboración de Estudios del Sector GEES-Versión 2., la estructura de los estudios del sector, deberán comprender las siguientes áreas:

- Aspectos generales del Mercado;
- Comportamiento del Gasto Histórico o estudio de la demanda;
- Estudio de la oferta;
- Estudio del mercado.

Aplicando el Modelo de Abastecimiento Estratégico adoptado por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, la ENTIDAD, procederá a abordar las condiciones generales del

mercado, el análisis del escenario del sector relacionado con el bien, obra o servicio, relevante en el presento procesos de contratación.

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

LOTE No. 1.

MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

Descripción de la situación actual.

Actualmente se presenta Dificultad en la intercomunicación terrestre de la vía que comunica la Cabecera del Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar, presentando entonces problemas en la movilidad y bajo servicio en la vía, debido al mal estado de las mismas, por lo 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 vías y la baja calidad y periodicidad del mantenimiento. Adicionalmente el deterioro generado en estos sitios muestra un sector muy inestable y representa un riesgo para los carros, motos y demás 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 que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, el comercio y la industria, 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 corregimientos y los Municipios en general; 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 del Municipio. Por otra parte, esta situación afecta el paisaje, deteriorando la imagen favorable del Municipio por parte de la comunidad. A todo esto, hay que sumar que las administraciones anteriores del Municipio de Magangué encontraron una fuerte deficiencia de proyectos de pavimentación de vías, por lo que se requiere de una inmensa intervención en el sector transporte.

A continuación, explicaremos las consecuencias que ha generado a la comunidad el mal de la de la vía que comunica Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

• Aumento en los tiempos de viaje: Los vehículos que atraviesan la vía deben ir a una velocidad menor debido a los hundimientos, la cantidad de escalerillas que se crean en los tiempos de lluvia. Este deterioro genera que los vehículos de servicio público y particulares tarden más tiempo en sus desplazamientos.

• Estancamiento de agua: Se producen estancamientos de agua por la deficiencia en los desagües, lo que ocasionan el estancamiento de agua en los tiempos de invierno deteriorando aún más la vía, adicional este represamiento de aguas genera aumento en las enfermedades (sika, chikunguña, infecciones, etc) de la población cercana a la vía aumentado los índices de mortalidad por causa de estas enfermedades. • Accidentes: El deficiente estado de la vía, los hundimientos, generan accidentes aumentando los índices de accidentabilidad en el Municipio.

• Daños en los vehículos: Se produce daño en los vehículos de servicio público y particulares, a causa de los hundimientos, huecos etc, pueden generar daños en las llantas, en amortiguadores, suspensión entre otros

Problema Central.

Dificultad en la intercomunicación terrestre del tramo vial que comunica la cabecera del Municipio de Magangué y el Corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar r.

Magnitud del problema.

Actualmente, la vía terciaria que comprende el tramo desde Magangué al corregimiento de Madrid jurisdicción del municipio de Magangué, comprende 4,25 km de vía en mal estado, los cuales se recorren en un tiempo aproximado de 20 minutos. Se requiere caracterizar 4,25116 km, del tramo vial.

Antecedentes.

El municipio de Magangué se ha consolidado como uno de los principales centros de servicios, comercio y abastecimiento de la Depresión Momposina, desempeñando un papel fundamental en la articulación económica y social de numerosos corregimientos y zonas rurales del sur del departamento de Bolívar. En este contexto, la conectividad vial entre la cabecera municipal y el corregimiento de Madrid resulta esencial para garantizar el acceso de la población a servicios de educación, salud, comercio y oportunidades productivas.

A lo largo de los años, la vía que comunica a Magangué con Madrid ha presentado un deterioro progresivo asociado a factores como las condiciones climáticas, el tránsito constante de vehículos de carga y la insuficiencia de intervenciones estructurales de mejoramiento. Esta situación ha generado dificultades de movilidad, incremento en los costos de transporte, afectaciones a la comercialización de productos agropecuarios y limitaciones para el desarrollo económico y social de las comunidades asentadas en su área de influencia**.**

La necesidad de fortalecer la infraestructura vial en Magangué ha sido reconocida en diferentes instrumentos de planificación territorial y en las inversiones realizadas por los distintos niveles de gobierno. Como muestra de ello, en el año 2025 el Gobierno Nacional, a través del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, entregó la vía Cascajal – La Pascuala, una obra de aproximadamente 10,5 kilómetros de pavimento que mejoró significativamente la conectividad de sectores rurales del municipio, esta intervención evidenció el impacto positivo que tienen los proyectos de infraestructura vial sobre la movilidad, la competitividad y el bienestar de las comunidades rurales.

De igual manera, la Gobernación de Bolívar ha venido impulsando importantes proyectos de infraestructura y conectividad en el departamento, incluyendo nuevas vías rurales y corredores estratégicos para fortalecer la integración regional. Entre estas iniciativas se destacan inversiones orientadas al mejoramiento de la red vial secundaria y terciaria, reconociendo que las deficiencias de conectividad constituyen una de las principales limitantes para el desarrollo económico y social de los municipios bolivarenses.

Asimismo, el corregimiento de Madrid ha sido beneficiario de intervenciones puntuales de pavimentación urbana que han contribuido al mejoramiento de la movilidad local. En 2020 fueron entregados cerca de 1.200 metros lineales de pavimento en sectores estratégicos del corregimiento, evidenciando la importancia que tiene esta población dentro de las estrategias de desarrollo rural del municipio. Sin embargo, persisten dificultades en el corredor vial que conecta el corregimiento con la cabecera municipal, situación que limita el aprovechamiento integral de dichas inversiones.

Objetivos del proyecto.

o Objetivo General.

Mejorar la intercomunicación terrestre de la vía terciaria que comunica la cabecera Municipal de Magangué con el corregimiento de Madrid jurisdicción del Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

o Objetivos Específicos.

• Mejorar el estado de la vía terciaria que comunica la cabecera del Municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid en el Municipio de Magangué en el Departamento de Bolívar.

• Cumplir con las consideraciones técnicas de Construcción

• Mejorar el drenaje superficial.

• Garantizar el uso de materiales que cumplan con las especificaciones técnicas

LOTE No. 2.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

Descripción de la situación actual

Actual mente se presenta dificultad en la movilidad y bajo servicio en las vías debido al mal estado en la malla vial urbana del Municipio de Arjona Bolívar, encontrándose intransitables o con restricción de tránsito, considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura, de igual manera se presentan situaciones que generan el deterioro tales como: no se han atendido puntos críticos, no se realizan mantenimientos periódicos o rutinarios, y presenta drenaje superficial deficiente. Las situaciones anteriores generan aumento en los tiempos de viaje, ocasionando disminución del acceso a los productos en los sectores afectados. Así como también, congestión vial y daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público, ocasionando mayores costos de movilización y operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación afecta el paisaje urbano, deteriorando la imagen favorable del municipio.

El municipio de Arjona, ubicado en el departamento de Bolívar, ha venido desarrollando esfuerzos orientados al fortalecimiento de su infraestructura vial urbana mediante la ejecución de proyectos de mejoramiento y pavimentación en distintos sectores del territorio. No obstante, aún persisten corredores viales que presentan condiciones deficientes de transitabilidad debido al deterioro de la superficie de rodadura, las limitaciones en el manejo de aguas superficiales y la insuficiencia de infraestructura complementaria para peatones y usuarios de la vía. Estas condiciones afectan la movilidad cotidiana de la población, generan mayores tiempos de desplazamiento, incrementan los costos de operación vehicular y representan factores de riesgo para la seguridad vial.

Dentro de los sectores priorizados por la administración municipal se encuentran la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), corredores estratégicos para la movilidad urbana y el acceso a servicios educativos, residenciales y comerciales del municipio. Las condiciones actuales de estas vías limitan la conectividad entre los sectores beneficiados y dificultan el desplazamiento seguro de peatones, estudiantes, motociclistas, transporte escolar, vehículos particulares y demás usuarios que utilizan diariamente estos corredores

Problema central.

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en la zona urbana del municipio de Arjona.

Magnitud actual del problema.

El deterioro de las vías (1,55 km de vías) incrementa tanto el tiempo de tránsito en los tramos como en vías circundantes, puesto que se genera represamiento en momentos de alto tránsito vehicular. Línea base: tiempo de desplazamiento en momentos de alto flujo vehicular en la: carreras 48 calle 60 y carrera 49 calle

53C, además de la vía de acceso a la Escuela CEMEV; es de 10;00 minutos en promedio para un trayecto de 1,55 km aproximadamente.

Antecedentes

El municipio de Arjona, ubicado en el departamento de Bolívar, ha venido adelantando durante los últimos años diferentes intervenciones orientadas al mejoramiento de su infraestructura vial urbana, con el propósito de fortalecer la movilidad, facilitar la conectividad entre los distintos sectores del territorio y mejorar las condiciones de acceso a servicios, equipamientos y actividades económicas. Estas inversiones han permitido avanzar progresivamente en la consolidación de la malla vial urbana, contribuyendo al desarrollo social y económico del municipio.

Dentro de las intervenciones ejecutadas se destacan obras de pavimentación y mejoramiento vial en diferentes sectores urbanos, entre ellas la Calle El Ceibal, la Calle Lomba, la Calle Antonio Nariño, la Calle del Cementerio, la Transversal 44A, la Calle Nueva, la Carrera 33 del barrio Soplaviento, la Calle El Limonar, la Calle 20 de Julio y la Diagonal 53A del barrio Las Brisas, entre otras. De igual manera, se han desarrollado intervenciones en corredores estratégicos como la Carrera 37, el Callejón Nariño, el Callejón Colombia y la Carrera 40, así como trabajos de rehabilitación en vías de importancia para la dinámica urbana, tales como la Calle del Mercado, la Calle Juncal, la Calle de La Palma, la Calle del Coco, la Calle del Hospital, la Calle El Ceibal con Palma, la Calle del Nacimiento y la Calle Simón Bossa. Asimismo, se resalta la intervención realizada en la Calle 56, corredor de conexión entre la Troncal de Occidente y la vía que conduce hacia la variante Mamonal.

No obstante los esfuerzos realizados por la administración municipal para mejorar la infraestructura vial, aún persisten importantes necesidades en materia de movilidad urbana. De acuerdo con los diagnósticos efectuados, una proporción significativa de la red vial del municipio presenta condiciones inadecuadas de transitabilidad, evidenciándose sectores sin pavimentar o con deterioro progresivo de la superficie de rodadura, afectaciones ocasionadas por la escorrentía superficial y deficiencias en la infraestructura complementaria para peatones y usuarios de la vía.

Particularmente, los corredores correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia presentan condiciones que limitan la movilidad vehicular y peatonal, afectan la seguridad vial y generan dificultades de accesibilidad para la comunidad. Estas situaciones se intensifican durante las temporadas de lluvia debido a las deficiencias existentes en el manejo de aguas superficiales, ocasionando encharcamientos, deterioro acelerado de la vía y afectaciones a las condiciones de circulación.

Adicionalmente, el crecimiento urbano experimentado por el municipio durante los últimos años ha incrementado la demanda sobre la infraestructura vial existente, generando la necesidad de desarrollar intervenciones que permitan responder adecuadamente a las necesidades actuales de movilidad de la población. En este contexto, la administración municipal identificó la necesidad de formular una solución integral que no solo mejore las condiciones de la superficie de rodadura, sino que también incorpore obras de drenaje, adecuación del espacio público y elementos de seguridad vial que garanticen la sostenibilidad de la intervención en el tiempo

Como respuesta a esta necesidad, se desarrollaron los estudios y diseños técnicos correspondientes, incluyendo levantamientos topográficos, estudios geotécnicos y de suelos, diseños de pavimento, drenaje y demás componentes requeridos para la estructuración del proyecto “Mejoramiento de la infraestructura vial en pavimento rígido y obras de drenaje en la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia, municipio de Arjona, departamento de Bolívar”, iniciativa que busca fortalecer las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la población beneficiaria, contribuyendo al desarrollo urbano sostenible del municipio

- **Objetivos del proyecto.**

  - **Objetivo General.**

Mejorar los niveles de movilidad del tránsito vehicular en la zona urbana del municipio de Arjona.

- **Objetivos Específicos.**

• Recuperar las condiciones funcionales y estructurales de las vías urbanas del municipio de Arjona.
• Optimizar el sistema de drenaje superficial en la zona urbana del municipio de Arjona.
• Garantizar un mantenimiento oportuno y de calidad en la red vial urbana del municipio de Arjona.
• Atender los puntos críticos de la infraestructura vial urbana del municipio de Arjona.

LOTE No. 3.

MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

Descripción de la situación actual

En el casco urbano municipal existen algunas vías pavimentadas en buen estado, y en la mayoría de los casos no cumplen con las condiciones geométricas mínimas para el tránsito de vehículos, con anchos de calzada insuficiente, y problemas de señalización. Las vías no pavimentadas se encuentran mal estado y representan grandes limitaciones para la operación vehicular.

En las vías de estudio el trayecto se realiza sobre una subrasante en terreno natural en mal estado, de fácil saturación en épocas de invierno debido a la falta de obras de drenaje. Adicionalmente, se presentan sectores con alta irregularidad superficial y suelos deformables, aspecto que influye considerablemente en la calidad del viaje de los usuarios de la vía.

Problema central.

Dificultad en la intercomunicación terrestre y mal estado de diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba.

Magnitud del problema.

El deterioro de la vía incrementa tanto el tiempo de tránsito en ese tramo como en vías circundantes, puesto que se genera represamiento en momentos de alto tránsito vehicular.

El tiempo de desplazamiento den las vías del casco urbano del municipio de Barranco de Loba es de 5 min en promedio para un trayecto de 470,23 ml, pues las vías se encuentran en mal estado, lo que impide el tránsito a velocidad constante de los vehículos

- **Objetivos del proyecto**.

- Objetivo General

Mejorar la movilidad en diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba..

- **Objetivos Específicos.**

• Mejorar la movilidad en diferentes calles de la cabecera municipal del municipio de Barranco de Loba.
• Mejorar la superficie de rodadura.
• Cumplir las consideraciones técnicas de construcción

Lote No 4

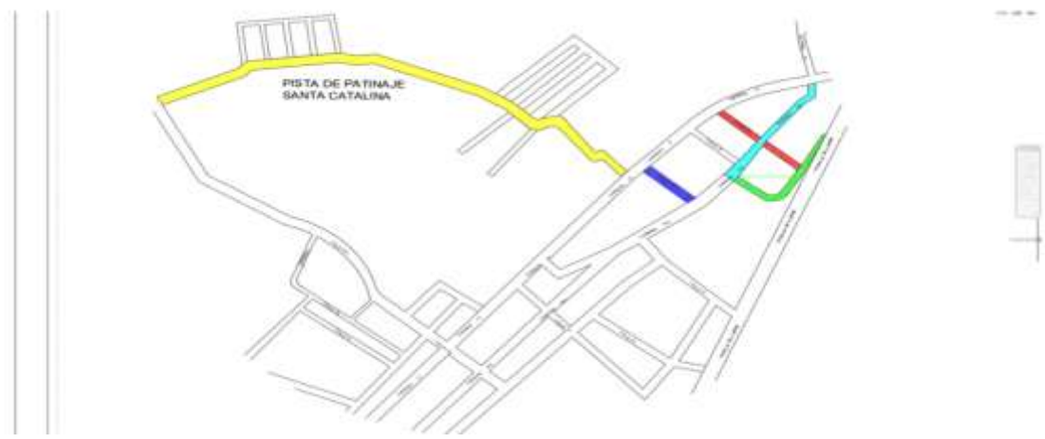
MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

Descripción de la situación actual.

La cabecera municipal de Santa Catalina, Bolívar, presenta actualmente un déficit estructural y cualitativo en su malla vial urbana, caracterizado por una marcada desigualdad entre los ejes conectores principales y las vías secundarias o barriales. Si bien el municipio ha avanzado en la pavimentación de sus accesos mayores, el tejido vial interno que consolida los barrios de la cabecera padece una problemática sistemática que afecta la movilidad, la salud pública y el desarrollo urbano ordenado.

La gran mayoría de las calles internas de la cabecera no cuentan con una estructura de pavimento que proteja este suelo. Al estar la subrasante natural expuesta directamente al tráfico y a los cambios climáticos, la cabecera municipal experimenta un fenómeno cíclico de degradación; además, La cabecera municipal carece de un sistema integral de alcantarillado pluvial. Históricamente, la evacuación de las aguas lluvias en el casco urbano se realiza por gravedad, utilizando las pendientes naturales de las calles para guiar la escorrentía hacia los cuerpos de agua o zonas bajas periféricas.

Esta configuración genera un impacto crítico en las vías no pavimentadas de la cabecera. Al no existir cordones, bordillos ni cunetas técnicas que confinen el agua y delimiten la calzada, las corrientes de escorrentía superficial lavan los materiales de afirmado de las calles, causando erosión, perdida de las cotas de diseño y empozamientos prolongados. En base a las problemáticas que presenta la cabecera municipal de Santa Catalina, se han propuesto intervenir cinco (5) tramos viales estratégicos para la intercomunicación barrial, mejoramiento la calidad de vida de los ciudadanos, la movilidad interna – externa y valorización de los sectores beneficiados; se determinaron los puntos bajo estudio



Los tramos viales por intervenir demuestran la ausencia de una estructura de pavimento rígida o flexible. Predominan calzadas en material de afirmado (tierra y zahorra) con pérdida de confinamiento, avanzado estado de degradación de la subrasante, deformaciones geométricas e inexistencia de sistemas de drenaje longitudinal, lo que limita severamente la transitabilidad vehicular y peatonal.

El proyecto surge como respuesta a las deficientes condiciones de movilidad y transitabilidad que actualmente presentan diferentes sectores del municipio, afectando de manera directa la calidad de vida de sus habitantes y limitando el desarrollo urbano y social del territorio.

El municipio de Santa Catalina, ubicado en el departamento de Bolívar, presenta en varios de sus sectores viales un avanzado estado de deterioro en la infraestructura existente, caracterizado por vías en afirmado y superficies irregulares que dificultan el tránsito vehicular y peatonal, especialmente durante temporadas de

lluvia. Esta situación genera problemas de accesibilidad, aumento en los tiempos de desplazamiento, afectaciones a la seguridad vial y limitaciones para el transporte de personas, bienes y servicios

Los cinco tramos viales objeto de intervención presentan deficiencias estructurales que impactan negativamente la conectividad entre barrios y sectores estratégicos del municipio. La ausencia de pavimento adecuado ocasiona la formación de polvo en épocas secas y acumulación de lodo y aguas estancadas en temporadas invernales, afectando tanto a residentes como a comerciantes y usuarios de las vías. Asimismo, el mal estado de las calles contribuye al deterioro de vehículos, dificulta el acceso de servicios de emergencia y limita la movilidad de peatones, adultos mayores y población estudiantil.

A lo anterior se suma la existencia de deficiencias puntuales en las estructuras destinadas al manejo y paso de las aguas superficiales, identificándose tres (3) puntos críticos dentro de los sectores asociados a los tramos priorizados. Las condiciones observadas en estas estructuras evidencian deterioro de los elementos de concreto, presencia de fisuras, exposición y corrosión del acero de refuerzo, humedad permanente y restricciones para el adecuado funcionamiento hidráulico, constituyéndose en puntos susceptibles de generar acumulación y circulación no controlada de aguas sobre la infraestructura vial.

La problemática existente también representa riesgos para la salud pública y el bienestar de la comunidad, debido a las condiciones inadecuadas de salubridad y seguridad generadas por el deterioro vial. De igual manera, la falta de infraestructura vial adecuada restringe el crecimiento económico y urbano del municipio, disminuyendo la competitividad y las oportunidades de desarrollo local.

En este contexto, la construcción de pavimento en los cinco tramos viales permitirá mejorar significativamente las condiciones de movilidad y accesibilidad en el municipio de Santa Catalina, garantizando una infraestructura vial más segura, funcional y duradera. El proyecto contempla la ejecución de obras complementarias necesarias para el adecuado funcionamiento de las vías, contribuyendo al fortalecimiento de la infraestructura pública y al mejoramiento integral de las condiciones de vida de la población beneficiada.

Problema Central.

Deficientes condiciones de movilidad, accesibilidad y transitabilidad en el casco urbano del municipio de Santa Catalina, Bolívar.

Magnitud del problema.

Los cinco (5) tramos viales objeto de intervención suman un total de 1,462 kilómetros de vía sin pavimentar, con condiciones de transitabilidad. Se identifican tres (3) puntos críticos de acumulación de aguas en los sectores donde se localizan los tramos priorizados, que afectan la salubridad del entorno urbano. La población afectada por el problema corresponde a 16.237 personas, según la proyección del Censo DANE ajustada a 2026, correspondiente a la población general de las zonas urbana y rural del municipio de Santa Catalina, Bolívar**.**

Como indicador de referencia de la magnitud del problema, se presentan a continuación los tiempos de traslado actuales por cada tramo vial en su estado deficiente**:**

Tramo	Descripción del tramo	Tiempo de traslado actual
Tramo 1	Salida a vía Pista de Patinaje (calle 14ª – carrera 15), desde el punto Arroyo Grande hasta la intersección con la carrera 15.	6 minutos
Tramo 2	Calle 20, desde la intersección con la carrera 15 hasta la intersección con la calle del Hospital.	6 minutos
Tramo 3	Carrera 16ª, desde la intersección con la calle del Hospital hasta la intersección con la carrera 15.	6 minutos
Tramo 4	Sector Hospital Local (incluye calle 19ª y carrera 18), desde la intersección con la Troncal del Caribe hasta la intersección con la carrera 16ª.	4 minutos
Tramo 5	Calle 19, desde la intersección con la carrera 15 hasta la intersección con la carrera 16ª.	4 minutos
	Tiempo total de traslado	26 minutos

Objetivos del Proyecto

o Objetivo General.
Mejorar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial en el municipio de Santa Catalina, Bolívar.

o Objetivos Específicos

• Mejorar la infraestructura vial en el municipio de Santa Catalina, Bolívar.
• Mejorar las condiciones geotécnicas de la subrasante en los tramos viales objeto de intervención del municipio de Santa Catalina, Bolívar.
• Fortalecer las acciones de mantenimiento periódico de la infraestructura vial en los tramos objeto de intervención del municipio de Santa Catalina, Bolívar.
• Mejorar el drenaje superficial de las vías

Lote 5.

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

Descripción de la situación actual.

De acuerdo con los diagnósticos del municipio, se evidencia que las existe un bajo nivel de movilidad vehicular en las vías de la zona urbana del municipio de Magangué, específicamente en la calle de La Logia y calle de Las Damas; esto debido a que durante la construcción de algunas de estas vías no se consideraron las especificaciones técnicas, existe drenaje superficial insuficiente, baja periodicidad y calidad en el mantenimiento, y deterioro de la superficie de rodadura; lo cual ocasiona deterioro en el paisaje urbano del municipio, una disminución de la imagen favorable del municipio por parte de la comunidad y los visitantes, por lo cual las inversiones por concepto de turismo se ven afectadas, igualmente, debido al mal estado de las vías, hay daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público; y un incremento en el gasto de mantenimiento vehicular, lo que conlleva al bajo desarrollo socio-económico de la zona y la prolongación de las brechas de desigualdad.

En los últimos años el departamento de Bolívar ha venido realizando inversiones en mejoramiento de vías tanto en el área urbana como el área rural. Si bien son ciertas la falta de óptimas condiciones de los suelos y los constantes flujos vehiculares, dificultan la eficiente movilidad y transitabilidad vehicular y peatonal, también se requiere de acciones programadas, eficientes y priorizadas respecto a la recuperación integral de los ejes viales urbanos que requieran intervención.

La necesidad que se presenta se manifiesta en la exigencia de la ejecución de obras urgentes que mejoren la red vial del Municipio de Magangué, es por ello que desde la Gobernación de Bolívar se pretende dar solución en orden de prioridades al estado de las vías, solucionando los inconvenientes que se presentan.

Problema Central.

Bajo nivel de movilidad vehicular en las vías de la zona urbana del municipio de Magangué, departamento de Bolívar**.**

Magnitud actual del problema.

Tiempo promedio de desplazamiento en momentos de alto flujo vehicular en los tramos viales a intervenir: 15 min/km

Antecedentes.

Siendo de conocimiento público e institucional el proceso de deterioro que presentan las vías urbanas del municipio de Magangué lo que afecta la movilidad, la salud de vecinos y transeúntes, lo cual se constituye en un factor de deterioro de la seguridad municipal precisamente por la dificultad o imposibilidad de acceso de las autoridades aún en motocicletas. Las administraciones municipales de Magangué han venido haciendo algunas intervenciones en materia de los aspectos antes mencionados, sin embrago, los logros han sido escasos y la realidad es que Magangué carece de buenas vías urbanas que permitan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos por lo que se hace necesario continuar y mejorar los resultados obtenidos por las administraciones pasadas**.**

En el municipio de Magangué, Bolívar se han adelantado la construcción de obras infraestructura como son: Mejoramientos y/o construcción de pavimentos de vías urbanas, canalización de agua lluvias y/o corrientes naturales, limpieza de caños naturales, etc. Es por ello que se considera que el municipio de Magangué cuenta con la experiencia necesaria para acometer los trabajos establecidos para el proyecto**.**

• Objetivos del Proyecto

o Objetivo General.

Mejorar nivel de movilidad vehicular en las vías de la zona del municipio de Magangué, departamento de Bolívar**.**

Objetivos Específicos

• Mejorar estado de las vías de la zona urbana del municipio de Magangué.

• Garantizar la construcción de vías con especificaciones técnicas.

• Mejorar y construir obras de drenajes.

• Aumentar la periodicidad de los mantenimientos.

• Mejorar la superficie de rodadura**.**

Lote No. 3.

CONSTRUCCIÓN EN PAVIMENTO RÍGIDO DE LA MALLA VIAL EN LA CABECERA MUNICIPAL, QUE INCLUIRÁ LA OPTIMIZACIÓN DE REDES DE ALCANTARILLADO EN LA CARRERA 14 (DESDE LA CALLE 17B HASTA LA CALLE 16) Y LA CALLE 16 (DESDE LA CARRERA 14 HASTA LA CARRERA 11) EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTÓBAL, BOLÍVAR.

El proyecto se ejecutará en la Cabecera municipal de San Cristobal, Departamento de Bolivar.

Tabla 1. calles por intervenir

MUNICIPIO	CASCO	DETALLE DIRECCION	LONGITUD (M)	BOCACALLES (M)	TOTAL, METROS	ANCHO PROMEDIO PAVIMENTO	AREA PAVIMENTO
SAN CRISTOBAL	URBANO	CALLE 17B ENTRE CRA 15 Y CRA 12	412	42	454	6.5	2951
SAN CRISTOBAL	URBANO	CALLE 19 ENTRE CRA 7 y CRA 5A	113.6	18	131.6	5.5	723.8
SAN CRISTOBAL	URBANO	CALLE 20 ENTRE CRA 5A- CRA 6A	21	0	21	3.5	73.5
SAN CRISTOBAL	URBANO	CALLE 21 ENTRE CRA 6A- CRA 7A	23.5	3	26.5	4.5	119.25
SAN CRISTOBAL	URBANO	CALLE 22 ENTRE CRA 5A- CRA 7A	105	3	108	5	540
SAN CRISTOBAL	URBANO	CRA 6A ENTRE CALLE 23 Y CALLE 19	263.00	0	263.00	6	1578
TOTALES			938.1	66	1004.1		5985.55

CONSTRUCCIÓN DE 384 METROS DE ALCANTARILLADO EN LA CABECERA MUNICIPAL DE SAN CRISTÓBAL BOLÍVAR				
ITEM	DESCRIPCIÓN	UND	CANT.	VR. UNIT
1	COLECTORES, REDES, DOMICILIARIAS Y COMPLEMENTARIAS			

1.4. ALCANCE DEL OBJETO Y ESPECIFICACIONES TECNICAS.

Especificaciones Esenciales del Objeto del Contrato:

Lote No. 1. MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

El proyecto corresponde al mejoramiento en pavimento rígido de la vía terciaria que comunica el municipio de Magangué con el corregimiento de Madrid, jurisdicción del municipio de Magangué, departamento de Bolívar, mediante la construcción de una estructura de pavimento de concreto hidráulico sobre el corredor vial existente, complementada con la adecuación y elevación del terraplén (dique carreteable) que sirve como soporte de la vía.

La intervención comprende aproximadamente 4,25191 km de vía terciaria rural y tiene como finalidad mejorar las condiciones de transitabilidad, incrementar la capacidad estructural del corredor, garantizar la conectividad permanente entre las comunidades y disminuir la vulnerabilidad frente a eventos de inundación.

Se requiere caracterizar 4,25116 km, del tramo vial.

Caracterización de la vía existente La vía objeto del proyecto corresponde a una vía terciaria rural, utilizada principalmente para la movilización de habitantes, productos agrícolas, ganaderos y vehículos de carga liviana y media**.**

Actualmente el corredor presenta:
• Calzada en afirmado con deterioro generalizado.
• Deficiencias en la capacidad estructural.
• Presencia de deformaciones superficiales.
• Sectores con pérdida de material granular.
• Encharcamientos durante temporadas de lluvia.
• Baja capacidad de drenaje.
• Afectación por inundaciones debido a la insuficiente altura del terraplén existente.
• Limitaciones para la circulación segura y continua durante todo el año.

Estas condiciones generan elevados costos de operación vehicular, tiempos prolongados de desplazamiento y dificultades para el transporte de personas, bienes y servicios.

Características técnicas de la solución

La alternativa contempla la construcción de una estructura de pavimento rígido compuesta por:

• Longitud aproximada: 4,25191 km.
• Ancho de calzada: 5,00 m.
• Pavimento de concreto hidráulico con módulo de rotura MR = 3,8 MPa.
• Espesor de losa: 20 cm.
• Subbase granular Clase C de 20 cm de espesor.
• Pendiente transversal del 2 %.
• Bordillos de confinamiento en concreto reforzado f´c= 21 MPa
• Juntas longitudinales y transversales con barras de amarre y pasajuntas.
• Señalización horizontal y vertical conforme al Manual de Señalización Vial.
• Obras de drenaje superficial para el adecuado manejo de las aguas lluvias

Lote No. 2. MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla el mejoramiento de la infraestructura vial existente en los tramos correspondientes a la carrera 48 con calle 60, la carrera 49 con calle 53 y la vía de acceso a la Institución Educativa María Eugenia Velandia (CEMEV), localizados en la zona urbana del municipio de Arjona, departamento de Bolívar, con una longitud total aproximada de 1,55 kilómetros.

La intervención comprende la recuperación de las condiciones funcionales y estructurales de la infraestructura vial existente mediante la ejecución de obras preliminares, demolición y retiro de elementos deteriorados, conformación y mejoramiento de la subrasante, instalación de geotextil y material granular seleccionado, construcción de la estructura de pavimento rígido en reemplazo de la superficie de rodadura deteriorada, adecuación y construcción de bordillos, andenes y demás elementos de espacio público asociados, así como la implementación de la señalización horizontal y vertical conforme a la normatividad vigente**.**

Como parte integral del proyecto, se ejecutarán las obras de drenaje y alcantarillado requeridas para el manejo adecuado de las aguas lluvias y residuales, incluyendo la instalación de tuberías, construcción de pozos de inspección (manholes), registros domiciliarios y conexiones necesarias. Estas intervenciones tienen como finalidad controlar las infiltraciones y el escurrimiento superficial que actualmente afectan la estabilidad de la estructura del pavimento, contribuyendo a preservar su capacidad estructural, prolongar su vida útil y garantizar condiciones adecuadas de movilidad y transitabilidad.

Las obras se desarrollarán con base en los estudios y diseños aprobados, contemplando además las actividades de localización y replanteo topográfico, manejo ambiental, implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), control de calidad, interventoría, señalización temporal durante la ejecución y entrega final de la infraestructura para su puesta en servicio. Secretaría de Infraestructura GOBERNACION DE BOLÍVAR Con la ejecución del proyecto se espera mejorar las condiciones de movilidad vehicular, reducir los tiempos de desplazamiento, incrementar la seguridad vial, disminuir los costos de operación y mantenimiento de los vehículos y fortalecer la conectividad de los sectores intervenidos, garantizando una solución integral y sostenible para la infraestructura vial urbana del municipio de Arjona**.**

Lote No. 3. MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR.

La alternativa seleccionada consiste en el mejoramiento de (2.72 km) de vías urbana en diferentes calles, mediante pavimento rígido.

Se realizarán las siguientes actividades: Preliminares, excavaciones, subbases y rellenos, estructura pavimento, señalización.

El proyecto contempla la construcción de pavimento rígido en diferentes calles de la cabecera municipal de Barranco de Loba, con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad vehicular y peatonal, optimizar la conectividad urbana y contribuir al desarrollo social y económico del municipio. Las obras incluyen actividades preliminares, movimiento de tierras, conformación de la estructura de pavimento, construcción de andenes, señalización vial y reposición de redes de agua potable existentes, garantizando una intervención integral de la infraestructura vial urbana.

En el componente de pavimento rígido se ejecutarán actividades de excavación y conformación de la explanación, mejoramiento de subrasante mediante material granular compactado, instalación de subbase granular y conformación de rellenos para andenes. Posteriormente, se construirá una estructura de pavimento en concreto hidráulico MR-38, complementada con acero de refuerzo, bordillos de concreto, juntas de construcción y sellado, así como andenes peatonales en concreto reforzado. Estas actividades permitirán dotar las vías intervenidas de una estructura durable y adecuada para soportar las condiciones de tránsito urbano y las características geotécnicas de la zona.

Adicionalmente, el proyecto contempla la implementación de señalización vial horizontal y vertical mediante la instalación de señales reglamentarias, preventivas e informativas, así como demarcación vial con pinturas

acrílicas reflectivas y aplicación de microesferas, con el fin de mejorar la seguridad vial y la organización del tránsito en las vías intervenidas. Paralelamente, se realizará la reposición y optimización de redes de agua potable afectadas por las obras, incluyendo excavaciones manuales, rellenos técnicos, instalación de tuberías PVC de diferentes diámetros, acometidas domiciliarias y accesorios hidráulicos, garantizando la continuidad y adecuado funcionamiento del sistema de acueducto urbano.

La ejecución integral de estas obras permitirá mejorar las condiciones de accesibilidad, seguridad, saneamiento y calidad de vida de la población beneficiada, reduciendo problemas asociados al deterioro vial, encharcamientos, polvo y afectaciones a las redes de servicios públicos, fortaleciendo así la infraestructura urbana y la funcionalidad de la cabecera municipal

Lote No. 4. MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR.

El proyecto corresponde a la construcción de pavimento rígido mediante losa de concreto hidráulico de 20 cm de espesor, sobre una estructura conformada por 15 cm de subbase granular clase C y 15 cm de mejoramiento con material seleccionado, conforme a los criterios establecidos en las especificaciones técnicas del Instituto Nacional de Vías – INVIAS**.**

El proyecto contempla la ejecución de las actividades necesarias para el mejoramiento de la infraestructura vial en sectores del municipio, mediante la construcción de pavimento y obras complementarias que permitan optimizar las condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial de la población beneficiada**.**

El alcance del proyecto comprende la intervención de cinco (5) tramos viales mediante la ejecución de actividades preliminares, movimiento de tierras, conformación de subrasante, construcción de estructura de pavimento conforme a las especificaciones técnicas y condiciones de diseño establecidas para el proyecto. Asimismo, incluye la implementación de obras hidráulicas y de drenaje superficial requeridas para garantizar el adecuado manejo de aguas lluvias y la protección de la estructura vial**.**

Dentro del alcance se contempla igualmente la ejecución de actividades asociadas a la señalización vial, control de tránsito, manejo ambiental y demás obras complementarias necesarias para garantizar la funcionalidad y correcta operación de las vías intervenidas.

El proyecto incluye además las actividades de localización y replanteo, suministro y transporte de materiales, utilización de maquinaria y equipos, así como la supervisión e interventoría técnica, administrativa, financiera y ambiental de las obras ejecutadas**.**

La intervención permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad vehicular y peatonal, reducir los tiempos de desplazamiento y fortalecer la conectividad entre sectores residenciales, comerciales e institucionales del municipio de Santa Catalina, Bolívar.

Lote No. 5. MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR.

El proyecto contempla la construcción en concreto MR 41 (Estampado) de 1.009,98 kilómetros de vías urbanas del Municipio de Magangué, departamento de Bolívar en donde se logrará intervenir las calles de La Logia y calle de Las Damas los siguientes tramos:

- Tramo de via 01 calle de las damas
- entre el K0 + 000 y el K0 + 385,33 mts
- Tramo de via 02 calle de la logia
- entre el K0 + 000 y el K0 + 400,00 mts
- Intersecciones y Boca-calles 224,65 mts

El proyecto incluye obras de pavimento en concreto MR 41(280kg/cm2) espesor placa 20 cm incluye refuerzos en acero de 60000 p.s.i. - junta de dilatación - sello en poliuretano de alto desempeño y cordón de espuma, bordillo en concreto 3000 psi (210kg/cm2) ancho 0,15 mts - Alto 0,20 mts (arriba Secretaría de Infraestructura GOBERNACION DE BOLÍVAR de pavimentos), incluye acero de refuerzo de 420 Mpa, anden en concreto 3000 psi (210kg/cm2) ancho variable - espesor placa 10 cms, estampado de concreto de Placas de pavimento y andenes, reparación de redes de alcantarillado (redes destruidas durante la ejecución de la obra, puntos críticos, boca calles y cruces de redes existentes).

La selección de las calles La Logia y Las Damas como objeto de intervención prioritaria responde a su carácter de vías conectoras e integradoras con la megaobra del nuevo Malecón del Río Magdalena.

Actualmente, estas vías presentan un estado de obsolescencia estructural y abandono de mantenimiento que amenaza la funcionalidad del nuevo desarrollo ribereño. La intervención no solo resuelve un problema histórico de movilidad y saneamiento hidráulico para los residentes, sino que consolida el circuito vial, turístico y comercial indispensable para absorber el nuevo flujo vehicular de Magangué, transformando un sector de alto riesgo de deterioro urbano en la principal fachada de desarrollo del municipio.

Todos los estudios y diseños del proyecto fueron realizados según la normativa vigente, la cual está establecida según los lineamientos de INVIAS.

Las actividades a ejecutar en el contrato de INTERVENTORIA están establecidas en el Manual de Interventoría del Departamento de Bolívar, vigente, o el que lo modifique o sustituya, el pliego de condiciones, anexo técnico y apéndice socio ambiental.

Para cumplir con el objetivo contractual el Interventor deberá realizar el control de la construcción de las obras, dando estricto cumplimiento a lo establecido en las Especificaciones técnicas para este proyecto.

Las obligaciones del interventor están establecidas en el Manual de Interventoría.

Las actividades que deberá cumplir el Interventor para el proyecto de infraestructura se estiman en la:

“INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS Y VIAS TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE ARJONA, MAGANGUE, BARRANCO DE LOBA Y SANTA CATALINA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR”.

Todos los demás documentos contractuales del proceso.

Revisión y aprobación a las etapas relacionas a la previa construcción.

Las mediciones de las cantidades de obra realmente ejecutadas y aprobadas por la Interventoría, son de exclusiva responsabilidad del Contratista de Obra y del Interventor. Estas mediciones deben desarrollarse detalladamente y servirán como soporte a la respectiva Pre-acta y Acta Recibo Parcial de Obra, información que serán incluidas en los respectivos informes de Interventoría.

El contenido y características de los informes mensuales debe ser de acuerdo con lo establecido en el Manual de Interventoría vigente, no obstante, lo anterior, la interventoría se obliga a presentar los informes que requiera el Departamento.

Para cumplir con el objeto y metas contractuales, las actividades que ejecutará el INTERVENTOR, están establecidas en el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya por parte del Departamento.

1.5 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.

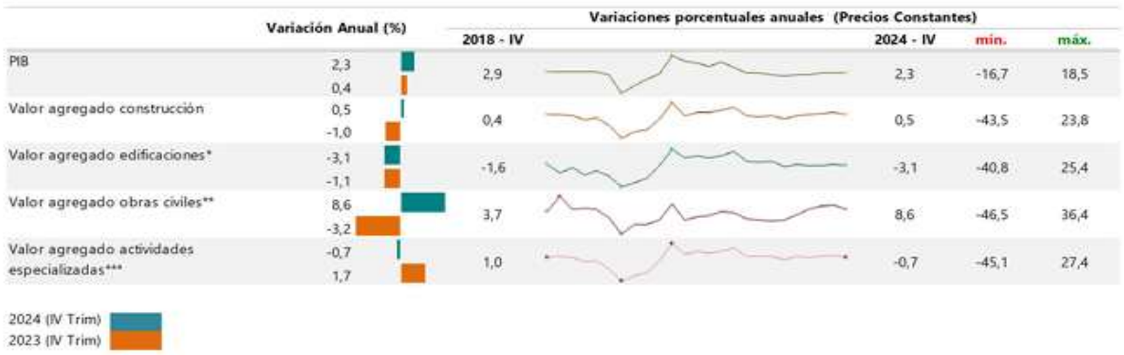
Estos indicadores permiten conocer el comportamiento y la evolución del sector de la construcción en el país, identificar el potencial de la actividad edificadora; cuantificar el total de metros aprobados para construcción y el volumen de recursos dirigidos a la misma. Adicionalmente, permiten determinar 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

1.5.1 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.

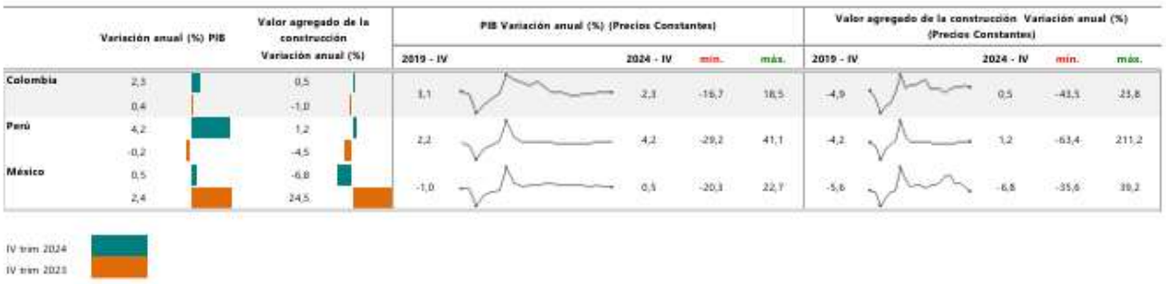
Gráfico 1 Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes) 2018 – 2024pr (IV trimestre)



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)



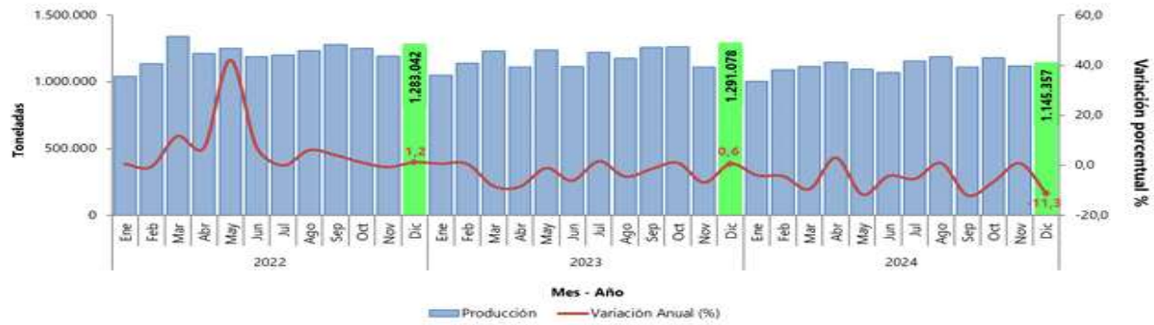
Fuente: DANE, GEIH.
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* 13 áreas: Bogotá D.C, Medellín - Valle de Aburrá, Cali - Yumbo, Barranquilla - Soledad, Bucaramanga, Girón, Piedecuesta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

I



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[2]	-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 (M²) 2021 (Dic)	2024 (Dic)	min.	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	1.036.606
	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.

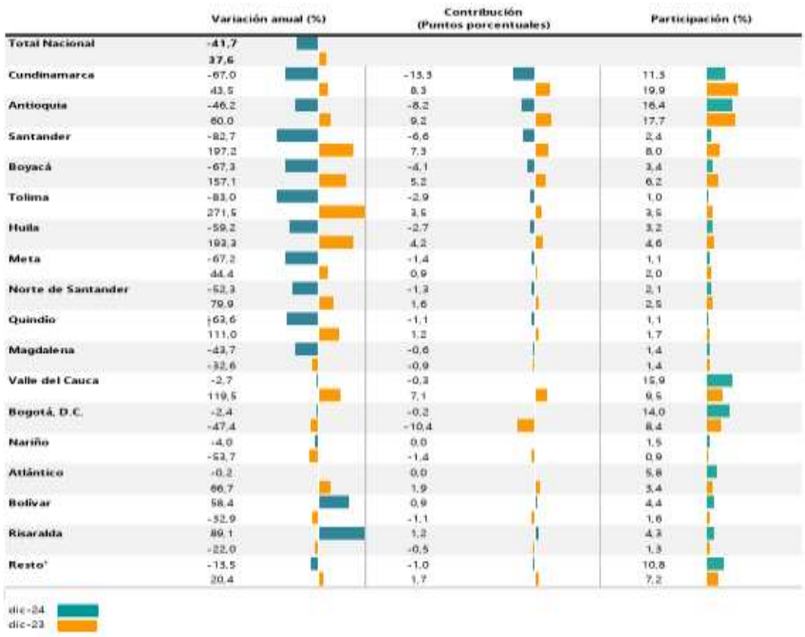
Gráfico 9. Variación, contribución y participación anual del número de viviendas licenciadas Cobertura nacional 2021 – 2024 (diciembre)

	Variación anual	(%)	Participación en total (%)	Contribución (Puntos porcentuales)	Unidades de vivienda aprobadas 2021 (Dic)	2024 (Dic)	min.	máx.
Numero de viviendas aprobadas	**-36,3**				26.924	23.770	9.064	43.716
	24,7							
Numero de viviendas aprobadas VIS	-31,1		53,8	-15,5	10.515	12.797	2.311	28.570
	14,4		49,7	7,8				
Numero de viviendas aprobadas No VIS	-41,5		46,2	-20,9	16.409	10.973	5.171	18.770
	36,9		50,3	16,9				

dic-24
dic-23

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)



	Variación anual (%)	Contribución (Puntos porcentuales)	Participación (%)
Total Nacional	-41,7		
	37,6		
Cundinamarca	-67,0	-15,3	11,3
	43,5	8,3	19,9
Antioquia	-46,2	-8,2	16,4
	60,0	9,2	17,7
Santander	-82,7	-6,6	2,4
	197,2	7,3	8,0
Boyacá	-67,3	-4,1	3,4
	157,1	5,2	6,2
Tolima	-83,0	-2,9	1,0
	271,5	3,5	3,5
Huila	-59,2	-2,7	3,2
	193,3	4,2	4,6
Meta	-67,2	-1,4	1,1
	44,4	0,9	2,0
Norte de Santander	-52,3	-1,3	2,1
	79,9	1,6	2,5
Quindío	-62,6	-1,1	1,1
	111,0	1,2	1,7
Magdalena	-43,7	-0,6	1,4
	-32,6	-0,9	1,4
Valle del Cauca	-2,7	-0,3	15,9
	119,5	7,1	9,5
Bogotá, D.C.	-2,4	-0,2	14,0
	-47,4	-10,4	8,4
Nariño	-4,0	0,0	1,5
	-53,7	-1,4	0,9
Atlántico	-0,2	0,0	5,8
	66,7	1,9	3,4
Bolívar	58,4	0,9	4,4
	-52,9	-1,1	1,6
Risaralda	89,1	1,2	4,3
	-22,0	-0,5	1,3
Resto*	-13,5	-1,0	10,8
	20,4	1,7	7,2

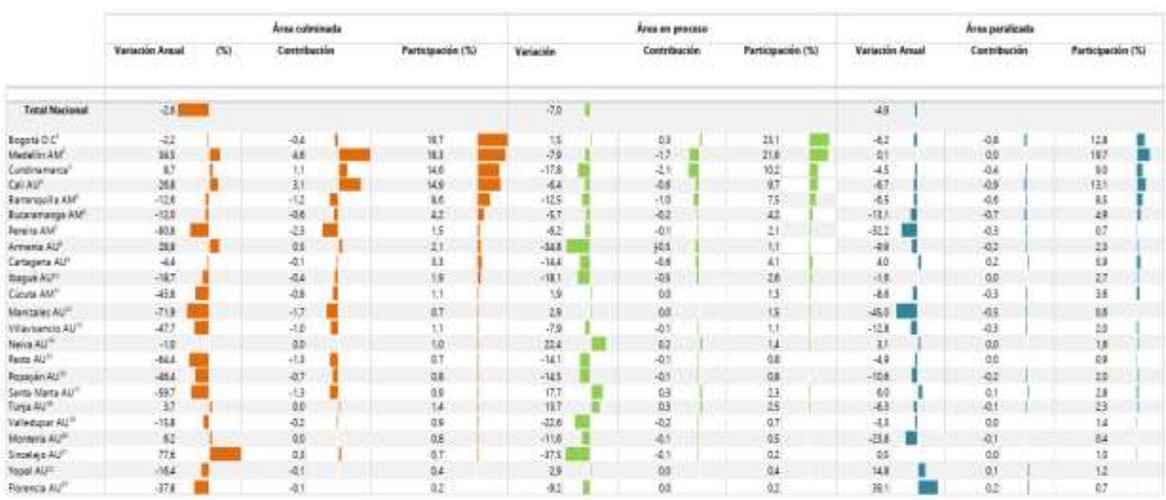
Fuente: DANE. ELIC.

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

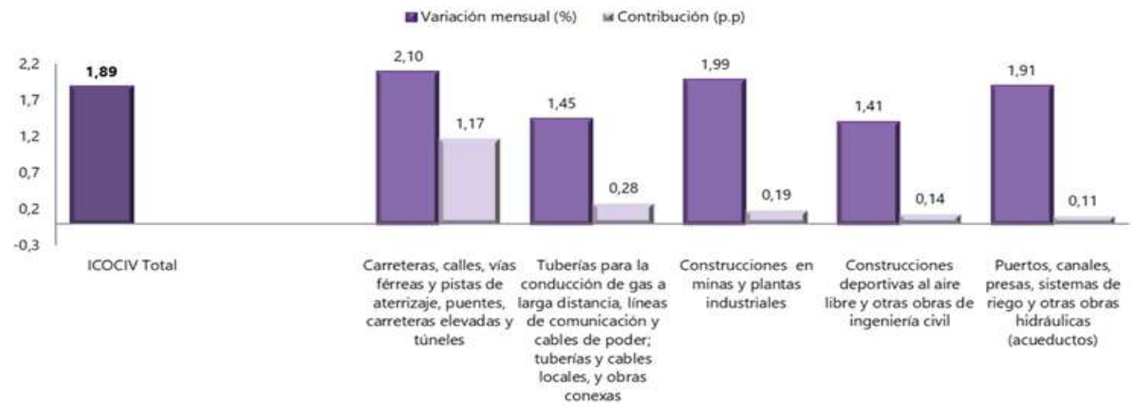


Fuente: DANE, CEED.

1.5.2 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.

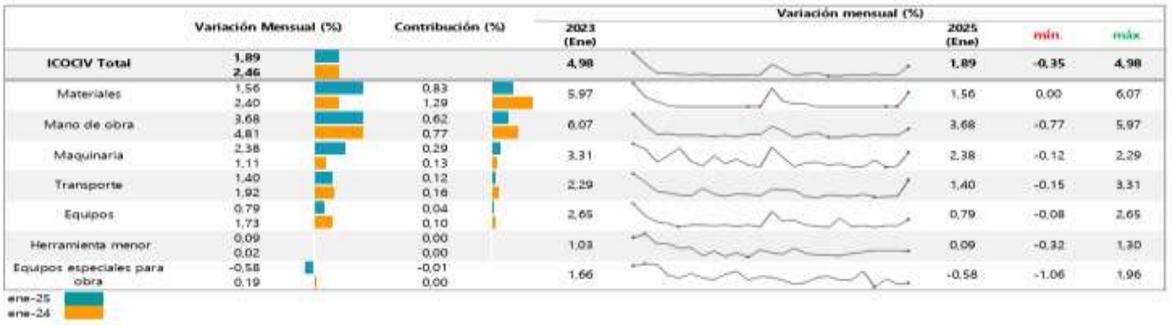
Gráfico 12 Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción Total nacional enero 2025



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)

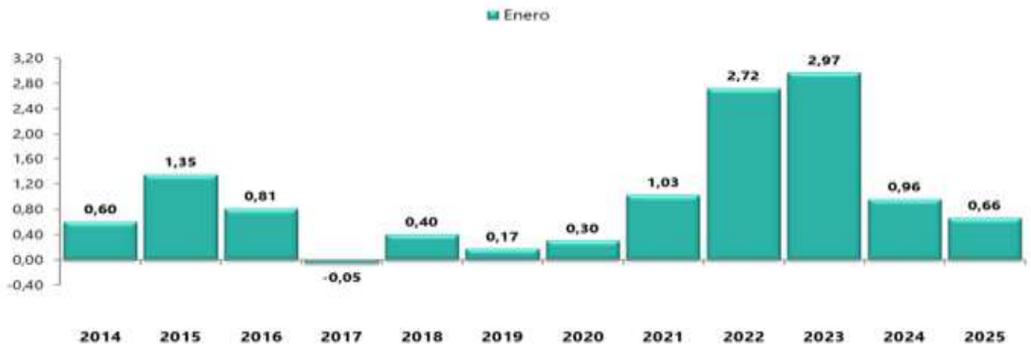


Fuente: DANE, ICOCIV

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.

1.5.3 ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC)

En diciembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,10%, y la variación mensual 0,27%.

En diciembre de 2025 la variación anual del IPC fue 5,10%, es decir, 0,10 puntos porcentuales menor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,20%.

El comportamiento anual del IPC total en diciembre de 2025 (5,10%) se explicó principalmente por la variación anual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Alimentos y bebidas no alcohólicas.

IPC	Diciembre			
	Variación anual		Variación mensual	
	2024	2025	2024	2025
IPC total	5,20	5,10	0,46	0,27

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

1.5.4 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- 12/2025				
Año(aaaa)-Mes(mm)	Inflación total 1	Límite superior	Meta de inflación	Límite inferior
2025-12	5,10	4,00	3,00	2,00
2025-11	5,30	4,00	3,00	2,00
2025-10	5,51	4,00	3,00	2,00
2025-09	5,18	4,00	3,00	2,00
2025-08	5,10	4,00	3,00	2,00
2025-07	4,90	4,00	3,00	2,00
2025-06	4,82	4,00	3,00	2,00
2025-05	5,05	4,00	3,00	2,00
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

1.5.5 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 diciembre de 2025

Fecha (MM/AAAA)	Promedio mensual	Fin de mes
12/2025	3.794,93	3.757,08
11/2025	3.780,34	3.744,43
10/2025	3.881,44	3.870,42
09/2025	3.924,24	3.901,29
08/2025	4.051,59	4.018,41
07/2025	4.047,29	4.179,69
06/2025	4.115,88	4.069,67
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

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

1.5.6 SALARIO MÍNIMO 2026.

A través del **decreto 1469 de 2025** se fijó como Salario Mínimo Mensual Legal Vigente-SMLMV, la suma de UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS $ 1.750.905 a partir del primero de enero de 2026.

Salario mínimo	$ 1.750.905
Auxilio de transporte	$ 249.095
Hora laboral ordinaria (Trabajo diurno entre las 6:00 a. m. y las 7:00 p. m.)	$ 7.959
Hora ordinaria nocturna (Trabajo nocturno entre las 7:00 p. m. y las 6:00 a. m.)	$ 10.744
Hora extra diurna	$ 9.948 (recargo de $ 1.989,7)
Hora extra nocturna	$ 13.927 (recargo de $ 5.968,5)
Valor de la hora diurna en jornada dominical o festiva * Ley 2466/25	$ 14.325 (recargo de $ 6.367)
Valor de la hora nocturna en jornada dominical o festiva	$ 17.111 (recargo de $ 9.152,3)
Valor de la hora extra diurna en jornada dominical o festiva	$ 16.315 (recargo de $ 8.356,5)

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

1.5.7 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
2026	58.363,00	1.750.905,00	23.07	1469 de diciembre 29 de 2025

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

1.5.8 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.

1.6 **Estudio de la Demanda**

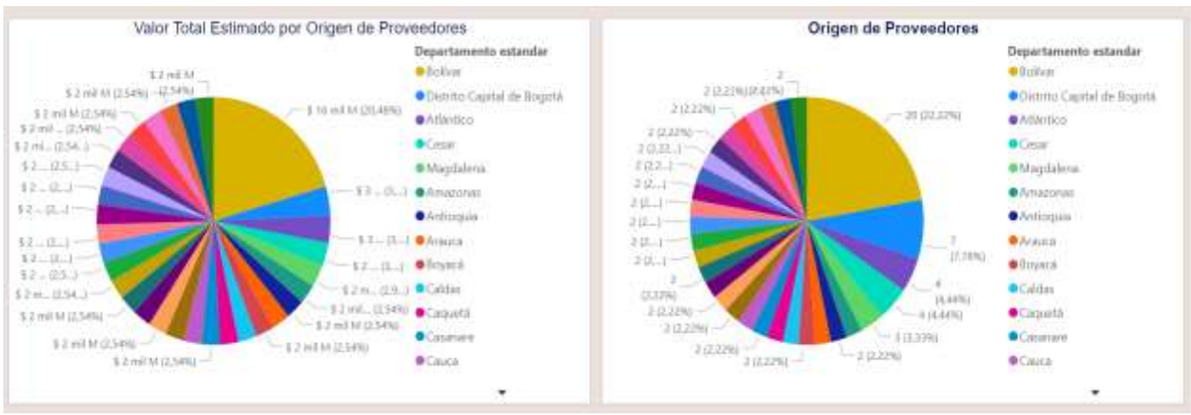
El proceso está basado en los principios de transparencia, economía y responsabilidad, buscando la elección imparcial del contratista que más convenga a los intereses del estado. Para efectos de analizar la demanda de servicios de este proceso por parte de la Entidad se realizó consulta en el SECOP

(www.colombiacompra.gov.co) MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO de los procesos iniciados por la entidad en los últimos años.

Estas muestras nos arrojan un valor estimado por $21. Mil Millones de pesos, con 56.97 mil procesos de contratación hechos en los últimos años.



El origen de los proveedores nos muestra una mayor participación en el departamento de Bolívar con un 22.22% seguido por el departamento de Distrito Capital de Bogotá con 7.78%.



El origen de los proveedores en su gran mayoría es de origen nacional con más de $19 Mil los restantes de origen extranjero fueron alrededor de los $2 mil millones y la modalidad de selección más utilizada para contratar este tipo de bien o servicio fue la contratación directa por un valor aproximado $13 Mil millones de pesos, seguida por los procesos de selección abreviada de menor cuantía valor aproximado de $5.5 Mil millones de pesos.



A continuación, se relacionan algunos de los procesos contratados por la entidad.

Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

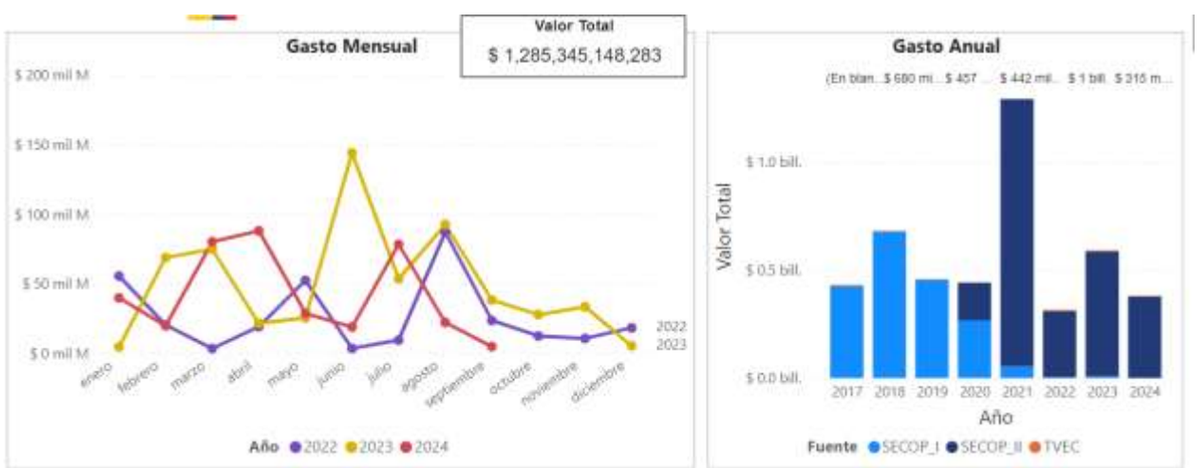
Año	2022		2023		2024			Total		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	icipación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
7210 - Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	2,78%	11	$ 5.085.099.281	24,39%				36	$ 20.282.865.136	97,27%
721015 - Servicios de apoyo para la construcción	2,78%	11	$ 5.085.099.281	24,39%				36	$ 20.282.865.136	97,27%
7215 - Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado		3	$ 448.461.207	2,15%	1	$ 121.459.821	0,58%	4	$ 569.921.028	2,73%
721525 - Servicios de instalación de pisos		2	$ 278.461.207	1,34%	1	$ 121.459.821	0,58%	3	$ 399.921.028	1,92%
721519 - Servicios de albañilería y mampostería		1	$ 170.000.000	0,82%				1	$ 170.000.000	0,82%
Total	2,78%	14	$ 5.533.560.488	26,54%	1	$ 121.459.821	0,58%	40	$ 20.852.786.164	100,00%

Comportamiento del Gasto Histórico.

1.7 Análisis Gasto Total Entidad

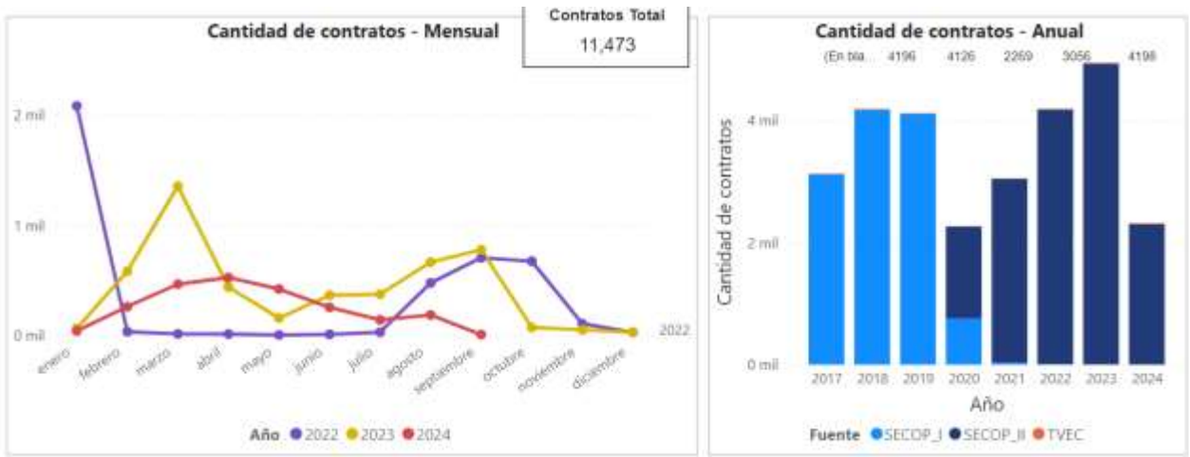
En la información contenida en la herramienta de análisis de la demanda de la Subdirección de Estudios de mercado y abastecimiento estratégico de la Agencia Nacional de contratación pública Colombia Compra eficiente, para las vigencias **2022-2025**, se evidencia un gasto total por valor de **$1.285.345.148.283,** 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.

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 construccion 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**	**$ 111,415,633,816**	**26.02%**	**87**	**$ 428,216,799,303**	**100.00%**

1.8. Análisis de la Oferta

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."

Para establecer quienes pueden ser los posibles oferentes para el proceso contratación que se pretende adelantar se revisara la CLASIFICACIÓN INDUSTRIAL INTERNACIONAL UNIFORME DE TODAS LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Revisión 4 adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C.

SECCIÓN F CONSTRUCCIÓN

Esta sección comprende las actividades corrientes y especializadas de construcción de edificios y obras de ingeniería civil. En ella se incluyen las obras nuevas, reparaciones, ampliaciones y reformas, el levantamiento in situ de edificios y estructuras prefabricadas y también la construcción de obras de carácter temporal.

Las actividades corrientes de construcción abarcan la construcción completa de viviendas, edificios de oficinas, locales de almacenes y otros edificios públicos y de servicios, locales agropecuarios, etc., y la construcción de obras de ingeniería civil, como carreteras, calles, puentes, túneles, líneas de ferrocarril, aeropuertos, puertos y otros proyectos de ordenamiento hídrico, sistemas de riego, redes de alcantarillado, instalaciones industriales, tuberías y líneas de transmisión de energía eléctrica, instalaciones deportivas, etcétera.

Estas actividades pueden llevarse a cabo por cuenta propia, a cambio de una retribución o por contrata.

La ejecución de partes de obras, y a veces de obras completas, puede encomendarse a subcontratistas. Se clasifican en esta sección las unidades a las que corresponde la responsabilidad general de los proyectos de construcción.

También se incluyen las actividades de reparación de edificios y de obras de ingeniería civil.

Esta sección abarca la construcción completa de edificios (división 41, «Construcción de edificios»), la construcción completa de obras de ingeniería civil (división 42, «Obras de ingeniería civil») y las actividades especializadas de construcción, si se realizan solo como parte del proceso de construcción (división 43, «Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil»).

El alquiler de equipo de construcción con operarios se clasifica con la actividad de la construcción concreta que se realice con ese equipo.

DIVISIÓN 43 ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL

Esta división comprende actividades especializadas de construcción (obras especiales), es decir, la construcción de partes de edificios y de obras de ingeniería civil sin asumir la responsabilidad de la totalidad del proyecto. Por lo general, esas actividades se concentran en un aspecto común a diferentes estructuras, que requiere la utilización de técnicas o equipo especiales, como la hincadura de pilotes, la cimentación, el levantamiento de estructuras de edificios, el hormigonado, la colocación de mampuestos de ladrillo y piedra, la instalación de andamios, la construcción de techos, etc. También se incluye el levantamiento de estructuras de acero, siempre que los componentes de la estructura no sean fabricados por la propia unidad constructora. Las actividades de construcción especializadas suelen realizarse en régimen de subcontratación, en particular en el caso de los trabajos de reparación que se realizan directamente para el dueño de la propiedad.

Asimismo, se incluyen las actividades de terminación y acabado de edificios.

Está comprendida la instalación de todo tipo de dispositivos y sistemas necesarios para el funcionamiento de la construcción. Esas actividades se suelen realizar a pie de obra, aunque algunas partes pueden realizarse en un taller especial. Se incluyen actividades tales como la instalación de sistemas de fontanería, de calefacción y de aire acondicionado, antenas, sistemas de alarma y otros dispositivos eléctricos, sistemas de aspersores de extinción de incendios, ascensores y escaleras mecánicas, etc. También se incluyen las obras de aislamiento (térmico, acústico, contra humedades), la instalación de sistemas de refrigeración comercial, y la instalación de sistemas de alumbrado y señalización para carreteras, vías férreas, aeropuertos, puertos, etcétera. Se incluyen también las actividades de reparación correspondientes.

La terminación de edificios abarca las actividades que contribuyen a la terminación o el acabado de una obra, como las de colocación de cristales, revoque, pintura, revestimiento de pisos y paredes con baldosas y azulejos u otros materiales, como parqué, alfombras, papel de empapelar, etc., pulimento de pisos, acabado de carpintería, insonorización, limpieza del exterior, etcétera. Se incluyen también las actividades de reparación correspondientes.

El alquiler de equipo de construcción con operarios se clasifica en la actividad de construcción correspondiente.

4330 terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil

Esta clase incluye:

• La aplicación en edificios y otros proyectos de construcción, de yeso y estuco para interiores y exteriores.
• La instalación de puertas, ventanas y marcos de puertas y ventanas de madera o de otros materiales.
• La instalación de muebles de cocina a la medida, mamparas de cristal, escaleras, mobiliario de trabajo y similares.
• La instalación de mobiliario.
• El acabado de interiores, como techos, revestimientos de madera para paredes, tabiques movibles, etcétera.
• La colocación en edificios y otros proyectos de construcción de:

- Baldosas y losas de cerámica, hormigón o piedra tallada para paredes y pisos, y accesorios de cerámica para cocinas.
- Parqué y otros revestimientos de madera para pisos.
- Alfombras y cubrimientos de linóleo para pisos, incluidos los de caucho o plástico.
- Revestimiento para suelos o paredes de terrazo, mármol, granito o pizarra.
- Papel de colgadura.
• La pintura interior y exterior de edificios.
• La pintura de obras de ingeniería civil.
• La instalación de vidrios, espejos, etcétera.
• La limpieza de edificios nuevos después de su construcción.
• Otras actividades de terminación de edificios n.c.p.

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.

Número de empresas por sector económico (construcción)

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

Gráfico 19. Número de empresas por sector construcción 2019- 2021

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

Fuente: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IEAC/bol-IEAC-IVtrim2024.pdf

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

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

1.8 1 IDENTIFICACION DE OFERENTES

En la base de datos tomados de **SIIS- Sistema Integrado de Información Societaria de la Super Intendencia de Sociedades vigencia 2024**, publicada en junio de la vigencia 2025, se tomaron las empresas registradas**,** se pueden observar los siguientes posibles oferentes:

Punto de Entrada	NIT	Razón social de la sociedad
Plenas-Individuales	900.665.878,00	GAM CONSTRUCCIONES SAS
Plenas-Individuales	900.978.853,00	ZINNIA CONDOMINIOS S.A.S
Plenas-Separados	830.094.920,00	KMA CONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	800.017.873,00	MOSEL SAS
Pymes-Individuales	800.022.115,00	CONSTRUCTORA JEMUR SAS
Pymes-Individuales	800.066.179,00	M.U. Y ASOCIADOS S.A.S. EN REORGANIZACION EMPRESARIAL
Pymes-Individuales	800.068.547,00	Barajas Constructora SA
Pymes-Individuales	800.092.242,00	CABALLERO ACEVEDO SAS
Pymes-Individuales	800.100.277,00	LAGUNA MORANTE EN REORGANIZACION S A
Pymes-Individuales	800.151.021,00	CONSULTING SAS
Pymes-Individuales	800.237.294,00	URBANIZADORA CAROLINA SAS
Pymes-Individuales	800.254.154,00	JPS SAS BIC
Pymes-Individuales	804.004.100,00	MR INGENIEROS SAS
Pymes-Individuales	806.000.357,00	PARQUE COMERCIAL E INDUSTRIAL DE BARRANQUILLA VIA 40 S.A.
Pymes-Individuales	806.003.258,00	MB GERENCIA Y CONSTRUCCIONES LTDA
Pymes-Individuales	806.003.450,00	PANAMERICAN DREDGING & ENGINEERING SAS
Pymes-Individuales	806.005.741,00	PROMOTORA EL CAMPIN SA
Pymes-Individuales	806.006.970,00	COMPAÑIA DE SERVICIOS MARITIMOS Y TERRESTRES SAS
Pymes-Individuales	806.009.551,00	EQUITERRA SAS
Pymes-Individuales	806.013.058,00	URBISA SA
Pymes-Individuales	806.013.308,00	MVC SAS
Pymes-Individuales	806.014.433,00	CH PEREAIRA & CIA SAS
Pymes-Individuales	806.015.691,00	EXPLANACIONES Y CONSTRUCCIONES S.A.
Pymes-Individuales	806.016.554,00	GRUPO GALEANO GEORGE CONSTRUCTORES SAS
Pymes-Individuales	813.002.544,00	BAHAMON JARAMILLO SAS
Pymes-Individuales	830.505.579,00	SEÑALIZACIONESYCONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	890.400.122,00	Construcciones civiles sas
Pymes-Individuales	890.403.493,00	INGRECO SAS
Pymes-Individuales	890.406.672,00	construcrora barcelona de indias sa en liquidación
Pymes-Individuales	900.041.598,00	ECA SAS CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS INTEGRALES
Pymes-Individuales	900.070.124,00	PROMOTORA PALMETTO S.A.
Pymes-Individuales	900.084.460,00	PARQUIAMERICA SA
Pymes-Individuales	900.144.599,00	PROMOTORA PARQUE SANTANDER S.A.
Pymes-Individuales	900.165.143,00	INGELET SAS
Pymes-Individuales	900.168.842,00	PROMOTORA PORTOVENTO LTDA.
Pymes-Individuales	900.178.477,00	JULIO C PATERNINA SAS
Pymes-Individuales	900.206.662,00	SITTCA CONSTRUCCIONES S.A.S.
Pymes-Individuales	900.241.191,00	RPL & A CONSULTORES S.A.S
Pymes-Individuales	900.259.154,00	OPA CONSTRUCTORES S.A
Pymes-Individuales	900.303.793,00	GRUPO REAL SAS
Pymes-Individuales	900.321.693,00	ACUARELA REAL SAS
Pymes-Individuales	900.329.527,00	PROMOTORA GRUPO AREA S.A.
Pymes-Individuales	900.356.779,00	LEBEL SAS
Pymes-Individuales	900.440.005,00	COLOMBIANA DE SUMINISTROS Y EJECUCIONES DIAZCO SAS
Pymes-Individuales	900.440.687,00	CONSTRUCCIONES ZARZA Y GOMEZ S.A.S.
Pymes-Individuales	900.442.782,00	CONSTRUCCIONES Y OBRAS CIVILES DE LA COSTA S. A. S
Pymes-Individuales	900.445.026,00	PROMOTORA MURANO CABRERO SAS
Pymes-Individuales	900.454.623,00	CONGUAYACANES SAS
Pymes-Individuales	900.459.044,00	RYD COSNTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	900.466.219,00	CONSTRUEQ INGENIERIA SAS
Pymes-Individuales	900.472.545,00	PROMOTORA ALTOS DE PLAN PAREJO SAS
Pymes-Individuales	900.508.212,00	PROYECTO Y GESTION DEL DESARROLLO SAS
Pymes-Individuales	900.511.660,00	DEEP SOUTH AMERICAS LLC
Pymes-Individuales	900.532.766,00	ENFOQUE CONSTRUCTORES S.A.S.
Pymes-Individuales	900.552.027,00	CONSTRUCCIONES ARCUES SAS
Pymes-Individuales	900.554.134,00	ESTRUCTURAS Y PILOTAJES SAS
Pymes-Individuales	900.563.447,00	PROMOTORA ORO BLANCO SAS
Pymes-Individuales	900.592.803,00	PROMOTORA LA CANDELARIA SAS
Pymes-Individuales	900.597.132,00	CONSTRUCTORA FUENTE AZUL S.A.S.
Pymes-Individuales	900.597.938,00	CONSTRUCTORA RAVELLO S.A.S.

Pymes-Individuales	900.607.453,00	SOLUCIONES CARIBE SAS
Pymes-Individuales	900.648.461,00	PROMOTORA ROMAR SAS
Pymes-Individuales	900.650.584,00	TECNICAS UNIDAS INFRAESTRUCTURA SAS
Pymes-Individuales	900.656.204,00	PROMOTORA MONTU
Pymes-Individuales	900.679.316,00	CADENA PRODUCTIVA CAPRO S.A.S.
Pymes-Individuales	900.725.993,00	PROMOTORA ALAMEDA LA VICTORIA S. A. S.
Pymes-Individuales	900.739.660,00	PROMOTORA MURANO ELITE SAS
Pymes-Individuales	900.747.272,00	PROMOTORA CENTRO DE LAS AMERICAS SAS
Pymes-Individuales	900.748.662,00	CG CAPITAL SAS
Pymes-Individuales	900.779.222,00	PROMOTORA INVERSER SAS
Pymes-Individuales	900.817.525,00	PROMOTORA LAGOS SAS
Pymes-Individuales	900.817.539,00	PROMOTORA TERRA SAS
Pymes-Individuales	900.833.009,00	CONSTRUCTORA PONCE DE LEON S.A.S.
Pymes-Individuales	900.850.119,00	PROJECT CONSTRUCTIONS SAS
Pymes-Individuales	900.858.655,00	CONSTRUCTORA ALEJANDRIA DE INDIAS SAS
Pymes-Individuales	901.051.621,00	DGRD INVERSIONES S A S
Pymes-Individuales	901.089.074,00	PROMOTORA TORRES DE SEVILLA SAS
Pymes-Individuales	901.090.848,00	PROMOTORA SEAPORT SAS
Pymes-Individuales	901.121.641,00	CONSTRUCTORA AAF SAS
Pymes-Individuales	901.132.219,00	PALO SANTO CONSTRUCCIONES SAS
Pymes-Individuales	901.170.872,00	ZONA FRANCA PERMANENTE CRISTALINA
Pymes-Individuales	901.178.909,00	PROMOTORA ALLURE SAS
Pymes-Individuales	901.192.234,00	MORROS ZOE SAS
Pymes-Individuales	901.373.487,00	DC DORAL CARATGENA SAS
Pymes-Individuales	901.376.210,00	CONSTRUCORDOBA SAS ZOMAC
Pymes-Individuales	901.377.829,00	MORROS EOS SAS
Pymes-Separados	800.186.313,00	AGM DESARROLLOS SAS
Pymes-Separados	806.000.233,00	INGCONS SAS
Pymes-Separados	806.005.340,00	EQUIPOS Y CARGA SA
Pymes-Separados	806.014.108,00	CONSTRUCTORA EMMA LTDA
Pymes-Separados	860.077.048,00	ODEKA SAS
Pymes-Separados	890.403.235,00	CICON SAS
Pymes-Separados	890.403.530,00	MARTINEZ CABALLERO SAS
Pymes-Separados	890.404.359,00	MOVICON CONSTRUCTORES SAS
Pymes-Separados	890.406.491,00	MEJIA VILLEGAS CONSTRUCTORES SA
Pymes-Separados	900.215.626,00	SUPERHAVIT-AT S.A.
Pymes-Separados	900.329.920,00	DELTA CONSTRUCCIONES DE COLOMBIA SAS
Pymes-Separados	900.331.152,00	COINGSAR SAS
Pymes-Separados	901.152.783,00	GRUPO NL COLOMBIA SAS

Dentro del estudio del sector que se realiza, para el presente proceso hemos considerado tomar la información disponible de la información financiera reportada a diferentes entidades del orden nacional con relación a las actividades de “COSNTRUCCION” Para el análisis de los datos se tomó la muestra de más de 827 empresas inscritas en el (SIE) Sistema de Información Empresarial y clasificadas en CIIU Rev. 4 A.C. La cual nos arroja una participación de alrededor de 660 Mipyme lo que equivale a más del 80% del tamaño de la muestra tomada para este proceso, y se presenta un consolidado de indicadores del último año:

Proveedores Plurales

Se puede evidenciar en la herramienta de Análisis de la Oferta vigencias **2022 a 2025**, filtrando los códigos del presente proceso de Contratación, que para la zona de Bolívar la cantidad de contrataciones con proveedores plurales representa el 5,66%.

Gráfico No. 20



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. 21



Teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación se adelantará por Licitación Pública, a continuación, se puede observar para la zona de Bolívar las contrataciones que se han realizado bajo esta modalidad, Vigencias 2022-2025.

Gráfico No. 22



1.9 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.

Atendiendo a que el presente proceso de contratación supera los ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina cada dos años el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el presente proceso de selección NO ES SUSCEPTIBLE DE SER LIMITADO A MIPYME.

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_circulares/circular_del_aplicativo_de_la_ley_de_emprendimiento_act_2024_aj_1.pdf

1.10 INDICADORES

- **CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL**

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.

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.

De conformidad con el artículo 1 de la Ley 2022 de 2020, los documentos tipo son obligatorios en la actividad contractual de las entidades estatales sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En consecuencia, las entidades estatales al adelantar sus procedimientos de contratación solo podrán modificarlos en los aspectos en que los documentos tipo lo permitan. Así las cosas, los indicadores para el presente proceso de contratación son los definidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública -Colombia Compra Eficiente, los cuales están contemplados en la MATRIZ 1 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA, que hacen parte del presente proceso.

2 PRESUPUESTO OFICIAL.

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACION DEL MISMO, CUANDO EL VALOR DEL CONTRATO ESTE DETERMINADO POR PRECIOS UNITARIOS, LA ENTIDAD ESTATAL DEBE INCLUIR LA FORMA COMO LOS CALCULO Y SOPORTAR SUS CALCULOS DE PRESUPUESTO EN AL ESTIMACION DE AQUELLOS.

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO: El costo estimado de la obra corresponde a**:**

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Valor Presupuesto Oficial (pesos incluido IVA)
1	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO 2 DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR	$ 1.462.722.041
2	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA	$ 649.139.050

	MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	
3	INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR	$ 535.690.782
4	INTERVENTORIA INTEGRAL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR	$ 248.612.303
5	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	$ 288.644.283
TOTAL		$ 3.184.808.459

Incluido el valor del AUI e impuestos, tasas y contribuciones nacionales, departamentales y municipales.

2.5 ANALISIS TECNICO ECONOMICO QUE SOPORTA EL VALOR:

El valor del presupuesto del presente proceso de selección se ha definido utilizando la metodología de reembolso de costos de personal, afectado por un factor multiplicador, aplicable sobre los costos de personal, más costos directos.

En ese sentido, con base en el alcance del contrato a celebrar, se procedió a definir el personal requerido, estableciendo el perfil del personal, en cuanto a estudios realizados, experiencia profesional y porcentaje de dedicación para la ejecución del contrato.

Con las necesidades de personal establecidas, se procedió a cuantificar los costos del personal, para lo cual, se tiene como base el mercado y los valores de los costos de personal que se reconocen a personal con las características definidas para la ejecución del contrato; por otra parte, se cuenta con el histórico de contratos de esta misma naturaleza, que se han ejecutado con personal de las mismas características definidas para el presente proceso y de esa información, proyectada al presente año, se determinan los costos a reconocer al personal previsto para la ejecución del contrato.

Así mismo, se procede a establecer el Factor Multiplicador, en el cual se incluyen los costos indirectos que contenga entre otros, las cargas por concepto de seguridad social y prestacional, viáticos que no estén establecidos como reembolsables, gastos generados por la adquisición de herramientas o insumos necesarios para la realización de la labor, gastos de administración, impuestos, gastos contingentes y demás costos indirectos en que él incurra por la ejecución del contrato.

Una vez determinados estos valores, se procede a afectar los costos de personal por los valores de Factor multiplicador.

Por último, de acuerdo con el alcance del contrato a celebrar, se determinan todos los demás costos directos requeridos para la adecuada ejecución del contrato de acuerdo con los valores del mercado y teniendo en cuenta las condiciones de la zona en la cual se va a adelantar el contrato. En este análisis se tienen en cuenta arriendos de oficina, equipos requeridos para la ejecución del contrato, muebles, papelería, servicios públicos, ensayos de laboratorio requeridos, entre otros.

Toda la información requerida para la determinación del valor del contrato se encuentra especificada de manera detallada, tanto en el Anexo Técnico, como en el Formulario No. 1, que forman parte del presente proceso de selección.

2.6 FORMA DE PAGO.

La forma de pago es por precios unitarios.

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.

2.7 ANTICIPO

Para el presente proceso de selección la entidad no ha contemplado la entrega de anticipo.

En atención al objeto del contrato y las implicaciones de su ejecución, la entidad requiere que el futuro contratista demuestre autonomía financiera y de organización que le permita la ejecución sin que medie desembolsos para la iniciación de las actividades contratadas, toda vez que los trámites para desembolsos de pagos anticipados o anticipos requieren de una programación financiera ligada al Plan Anualizado de Caja (PAC) de la Entidad.

En conclusión, la forma de pago no contempla la entrega de los recursos en calidad de anticipo atendiendo a la Disponibilidad de PAC de la Entidad, por lo tanto, el futuro contratista deberá tener un flujo de caja amplio y suficiente con el fin de apalancar tanto la parte administrativa como la parte operativa que garanticen la correcta ejecución del contrato

3 PLAZO DE EJECUCION.

El plazo estimado para la ejecución del presente contrato será el siguiente:

.

Número de lote o segmento	Objeto del proyecto, lote o segmento	Plazo del contrato
1	INTERVENTORÍA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA VIA TERCIARIA QUE COMPRENDE EL TRAMO DESDE MAGANGUE AL CORREGIMIENTO DE MADRID, JURISDICCION DEL MUNICIPIO DE MAGANGUE, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR	18 Meses
2	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN PAVIMENTO RÍGIDO Y OBRAS DE DRENAJE EN LA CARRERA 48 CON CALLE 60, LA CARRERA 49 CON CALLE 53 Y LA VÍA DE ACCESO A LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA MARÍA EUGENIA VELANDIA, MUNICIPIO DE ARJONA, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	5 Meses
3	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA EN EL SECTOR PUEBLO NUEVO DEL MUNICIPIO DE BARRANCO DE LOBA, BOLÍVAR	10 Meses
4	INTERVENTORIA INTEGRAL MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CINCO (5) TRAMOS VIALES DEL MUNICIPIO DE SANTA CATALINA, BOLÍVAR	7 Meses
5	INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS EN CONCRETO MR 41 (ESTAMPADO) EN LA CALLE DE LA LOGIA Y CALLE DE LAS DAMAS, EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR	10 Meses

4 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		¿Vigente?	Entidad Estatal Cubierta	Valor del Proceso de Contratación superior al umbral del Acuerdo Comercial[1]	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso Contratación Cubierto por Acuerdo Comercial
			SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Alianza Pacifico	Chile	SI	SI	SI 28.675.403.847 – Subcentral servicios de construcción)	NO	SI
	México	No aplica	No Aplica	No Aplica		
	Perú	SI	SI	SI 28.675.403.847 – Sub Central servicios de construcción)		
Canadá		Si	NO	SI 28.620.713.796 – SubCentral servicios de construcción)	NO	SI
Chile		Si	SI	SI 28.705.544.496 Sub-Central servicios construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
Corea		Si	SI	NO 86.020.000.000 – Subcentral servicios de construcción)	NO	NO
Costa Rica		SI	SI	SI 28.617.834.543 – Sub-Central servicios de construcción)	NO	SI
Estados Unidos		SI	SI	SI 28.617.834.543 – Sub-Central servicios de construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
Estado AELC		SI	SI	SI 28.280.689.315 – Subcentral servicios de construcción)	33 – Los siguientes servicios de ingeniería y arquitectura del Clasificador Central de Productos (CPC versión 1.0): Clase 8321. Servicios de arquitectura. Clase 8334. Servicios de diseño de ingeniería. Clase 8335. Servicios de ingeniería durante la fase de construcción y de instalación.	SI
México		SI	NO	NO APLICA para el nivel Subcentral	NO	NO
Triángulo Norte	l salvador	SI	SI	SI	NO	NO De acuerdo con el anexo 11.1 Contratación Pública, Sección A Términos y Condiciones de la Cobertura, con respecto a la Rep. De Colombia literal d. no aplica para los servicios de la construcción.
	uatemala		SI	SI Superior a 250.000 dólares)	NO	SI
	Honduras		NO	N/A	NO	NO Los Departamentos no se encuentran en la lista de entidades de acuerdo al anexo 11.1 del cap. 11 del acuerdo numeral III.
Unión Europea		SI	SI	SI 26.280.689.315 – Subcentral servicios de construcción)	NO	SI
Israel		SI	SI	SI $ 5.000.000 Deg = $16.072.448.675,4	NO	SI
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	SI $28.705.544.496 Subcentral servicios construcción)	NO	SI
Decisión 439 de 1998 Comisión de la CAN		SI	SI	NO APLICA	NO	SI

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/acutalizacion_umbrales_cce_2024.pdf

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.

5 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 2 – 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).

Proyección Financiera:	**GUSTAVO ROMAN T.** **Asesor Financiero Externo** **ANDREINA BEDRAN** **Asesor Financiero Externo**