

**GERENCIA INTEGRAL DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PLAN DE
DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ 2024-2027 (VIGENCIA FUTURA ORDINARIA
SEGÚN ACUERDO No. 14 DE 31 JULIO DE 2025)**

Objeto Contractual:

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial DETERCONSA., está interesada en suscribir el presente contrato que tendrá por objeto los “CONSTRUCCIÓN SEGUNDA ETAPA ALAMEDA CARRERA CUARTA DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ”, en el marco del Contrato Interadministrativo N° CTOINT 001 MT 2026, suscrito entre el Municipio de Tocancipá y DETERCONSA.

Tocancipá, Cundinamarca

Junio de 2026

Contenido

ESTUDIO DEL SECTOR.	3
ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR	3
1. ASPECTOS GENERALES.....	3
2. ANÁLISIS TÉCNICO	5
3. ANÁLISIS COMERCIAL	7
4. SECTOR AL CUAL PERTENECE.....	9
5. PLAZO.....	9
6. CODIGO UNSPSC.....	10
7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL	11
8.1. Coyuntura del sector construcción.....	12
8.2. Diagnóstico del acero y el asfalto	18
8.3. Perspectiva de crecimiento para el año 2026.....	19
8.4. PRODUCTO INTERNO BRUTO	25
1.1. REGULATORIO	42
1.2. Comercial	43
1.3. Identificación de proveedores según el historial de contratación	45
2. Indicadores Financieros y organizacionales.....	48
ESTUDIO DE LA DEMANDA	52
CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA DEMANDA.....	58
PRECIOS UNITARIOS.....	59
CONCLUSIONES ESTUDIO DE MERCADO	62

ESTUDIO DEL SECTOR.

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015 en la subsección 6 artículo 2.2.1.1.1.6.1 que determina el deber de análisis de las Entidades Estatales de realizar el análisis del sector económico y de los oferentes, el presente estudio del sector tiene como objetivo realizar el análisis de la oferta y la demanda del sector de comercio de bienes en Colombia, permitiendo de esta manera:

- Conocer las características de las empresas que conforman el segmento del sector que cuenta con la capacidad de suplir la presente necesidad de contratación por parte de la Empresa Industrial y Comercial del Estado DETERCONSA.
- Identificar los bienes, obras o servicios previstos en el Clasificador de Bienes y Servicios, que permiten satisfacer de la forma más eficiente la necesidad previamente identificada por la entidad, maximizando los beneficios y optimizando los costos.
- Establecer el contexto del Proceso de Contratación, identificar los principales riesgos de la futura contratación y determinar los requisitos habilitantes.
- Determinar las variables financieras y técnicas que sirvan de base para estructurar el proceso de selección, garantizando la pluralidad de oferentes y su elección objetiva.

Se tendrá en cuenta que los oferentes cumplan los requisitos mínimos, que demuestren la solidez financiera y económica de las personas jurídicas, naturales, individuales o conjuntas que se habilite para participar activamente en el proceso contractual, brindando la certeza de su estabilidad, permanencia y sostenibilidad económica y financiera, requeridas del adjudicatario; en concordancia con lo señalado en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 – 3 del Decreto 1082 de 2015.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES

En atención a lo dispuesto en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 de 2015, en donde se establece la obligación a cargo de las entidades estatales de realizar los estudios y documentos previos a la apertura de los procesos de selección, DETERCONSA realizó el presente documento, que servirá de soporte para elaborar el documento de términos y

condiciones y el contrato correspondiente. A continuación, se expone de forma sucinta la necesidad que la Entidad pretende satisfacer:

En las veredas de Verganzo y Canavita, donde se concentra una parte significativa del desarrollo industrial del Municipio, se han venido adelantando intervenciones orientadas a mejorar la conectividad y el acceso a las zonas productivas. No obstante, aún persisten tramos de la infraestructura vial que requieren su culminación y adecuación, con el fin de garantizar condiciones óptimas de movilidad, accesibilidad y seguridad para el tránsito vehicular. En menor medida, estas necesidades también se presentan en el casco urbano, donde se hace necesario complementar las intervenciones existentes para asegurar la continuidad y eficiencia del sistema vial en su conjunto.

La carrera cuarta del Municipio de Tocancipá es el eje vial mas importante del Municipio, no solo por su ubicación central del dentro de la distribución general del municipio Es la principal vía de acceso al caso urbano y sobre esta confluyen todos los actores viales existentes: vehículos, tráfico pesado, servicio de transporte público, motocicletas, bicicletas y peatones.

La administración Municipal desarrollo entre los años 2019 al 2022 el proyecto de construcción de alameda en la carrera 4 desde sector la trampa hasta la calle 7 generando amplios espacios peatonales, bahías de parqueo, zonas de paradero dando prioridad y seguridad al peatón y organizando la movilidad en este tramo de la carrera 4. En este contexto, y atendiendo los principios de economía, planeación y eficiencia, se determinó la conveniencia de estructurar una obra, diferenciadas por tipología, pero articuladas bajo una misma estrategia de estructuración técnica del Plan de Desarrollo.

Dentro de la intervención realizada se ejecutaron actividades como la canalización de aguas lluvias y rellenos en material granular en el tramo desde la calle 7 hasta sector mantesa, actividades que con la construcción de la segunda etapa de la alameda de la carrera 4 garantizaran el uso adecuado y la funcionalidad de los recursos invertidos.

Las condiciones actuales de las zonas verdes o franjas de seguridad presentan diversas problemáticas que requieren de una actuación a corto plazo: no existen andenes para la circulación de los peatones, en algunos tramos se encuentran en afirmado y otros en pasto, lo que ocasiona incomodidad a los transeúntes

principalmente en épocas de lluvias o obligándolas a caminar sobre el asfalto generando un alto riesgo por la proximidad a los vehículos que circulan por la vía, no se encuentran designadas zonas de paradero con espacios cubiertos que protejan de la lluvia y del sol a los usuarios del transporte público, rutas de empresas, rutas escolares entre otras.

El desarrollo de vivienda creado en la vereda Verganzo ha generado un efecto de conurbación con el caso urbano convirtiéndose en las dos zonas más altamente pobladas en el municipio; este efecto ha convertido que la comunicación entre la vereda Verganzo y el casco urbano genere la más alta demanda en desplazamientos en los diferentes tipos de transporte.

2. ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el punto de vista técnico, el mercado asociado a la elaboración de la segunda etapa de la alameda carrera cuarta con respecto a los aspectos técnicos para proyectos de infraestructura pública, se caracteriza por la participación de entidades públicas y empresas con experiencia en la gerencia de proyectos, coordinación interdisciplinaria y contratación de profesionales especializados en las diferentes áreas de la ingeniería y la arquitectura.

La naturaleza del objeto contractual exige la conformación de equipos técnicos multidisciplinarios, integrados por profesionales en arquitectura, ingeniería civil, estructural, geotecnia, hidrosanitaria, eléctrica y presupuestal, capaces de desarrollar de manera articulada estudios y diseños que cumplan con la normatividad vigente aplicable a edificaciones públicas e infraestructura vial.

Técnicamente, los servicios requeridos corresponden a la ejecución de obras civiles para el mejoramiento, adecuación y terminación de infraestructura vial en las veredas de Verganzo y Canavita, así como en algunos sectores del casco urbano del municipio de Tocancipá. Estas actividades demandan capacidades específicas en administración y construcción de infraestructura vial, movimiento de tierras, conformación de estructura de pavimento, construcción de obras de drenaje, urbanismo, espacio público, andenes, ciclorrutas, señalización y demás obras complementarias necesarias para garantizar la funcionalidad integral de la red vial intervenida.

Lo anterior se sustenta en la necesidad de garantizar condiciones adecuadas de movilidad en gran parte de las veredas de Verganzo y Canavita, así como en un porcentaje menor del casco urbano, mediante la intervención integral de la infraestructura vial existente. Estas

actuaciones buscan asegurar que el espacio público cumpla con criterios de accesibilidad, seguridad, funcionalidad y eficiencia, permitiendo el adecuado tránsito de peatones, bicicletas, vehículos particulares, transporte público y carga pesada, además de fortalecer la conectividad y contribuir al desarrollo territorial, industrial y económico del municipio.

En las veredas de Verganzo y Canavita, donde se concentra una parte significativa del desarrollo industrial de Tocancipá, la Administración Municipal ha adelantado diversas intervenciones encaminadas a mejorar la conectividad y el acceso a las zonas productivas. Sin embargo, aún existen tramos de infraestructura vial que requieren su culminación y adecuación para garantizar condiciones óptimas de movilidad, accesibilidad y seguridad. De igual forma, en el casco urbano se hace necesario complementar las intervenciones ejecutadas, con el propósito de asegurar la continuidad y eficiencia del sistema vial municipal.

Particularmente, la carrera cuarta constituye el principal eje vial del municipio de Tocancipá, debido a su ubicación estratégica y a que representa el principal acceso al casco urbano. Sobre este corredor convergen vehículos particulares, transporte público, tráfico pesado, motocicletas, bicicletas y peatones, razón por la cual su adecuada infraestructura resulta fundamental para garantizar una movilidad segura y ordenada.

En este sentido, la Administración Municipal desarrolló entre los años 2019 y 2022 el proyecto de construcción de la alameda sobre la carrera cuarta, desde el sector La Trampa hasta la calle 7, intervención que permitió generar amplios espacios peatonales, bahías de parqueo, zonas de paradero y una mejor organización de la movilidad, priorizando la seguridad del peatón y la integración de los diferentes actores viales. No obstante, persisten sectores que requieren obras complementarias y de terminación para consolidar la funcionalidad integral de este importante corredor vial.

La ejecución de estas intervenciones requiere personal técnico y profesional especializado, maquinaria y equipos adecuados, capacidad logística y operativa, así como experiencia comprobada en la construcción de infraestructura vial urbana e industrial, garantizando el cumplimiento de las especificaciones técnicas, los estándares de calidad, las normas de seguridad y salud en el trabajo y las disposiciones ambientales aplicables.

El mercado ofrece una amplia participación de entidades públicas con capacidad técnica, administrativa, financiera y operativa para ejecutar este tipo de proyectos mediante la modalidad de administración delegada de recursos, garantizando el adecuado desarrollo de las actividades requeridas, el cumplimiento de los alcances, plazos y especificaciones

técnicas, así como la correcta administración de los recursos públicos destinados a la ejecución de la obra.

Adicionalmente, el desarrollo de este tipo de proyectos exige el cumplimiento estricto de la normativa técnica y ambiental vigente, incluyendo el Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente (NSR-10), las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS, las Normas Técnicas Colombianas aplicables y la reglamentación ambiental correspondiente, aspectos que inciden directamente en la calidad, durabilidad y seguridad de la infraestructura.

Desde la perspectiva técnica, la modalidad de contrato interadministrativo con administración delegada de recursos resulta adecuada, en la medida en que permite al Municipio contar con una entidad pública especializada que asuma la gestión técnica, administrativa y financiera de la ejecución de las obras, garantizando una adecuada coordinación de las actividades constructivas, el cumplimiento de las especificaciones técnicas, la optimización de los recursos y la reducción de riesgos asociados a la ejecución del proyecto, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos de mejoramiento de la movilidad, fortalecimiento de la conectividad y desarrollo territorial del municipio de Tocancipá.

En consecuencia, el análisis técnico del mercado evidencia que existen las capacidades técnicas necesarias para atender el objeto contractual propuesto, y que la modalidad de contratación seleccionada permite asegurar la calidad, oportunidad y viabilidad técnica de la debida ejecución de la obra.

3. ANÁLISIS COMERCIAL

Para el análisis comercial, en la presente contratación se tienen en cuenta 3 aspectos fundamentales:

- 3.1. **FORMA DE PAGO O DESEMBOLSO DE LOS RECURSOS:** DETERCONSA pagará el valor de la presente contratista de obra a precio global fijo en el cual se contemplan todos los costos directos e indirectos causados durante la ejecución de obra de la siguiente forma:

Se realizarán pagos mediante actas parciales (entrega de productos), que no podrán exceder el 90% del valor del contrato, previa entrega de los estudios definidos como entregables y de acuerdo con el porcentaje que estos representen dentro del costos directo del

presupuesto del contrato de obra, y cumpliendo con todos y cada uno de los requisitos exigidos por el supervisor para poder generar el respectivo pago.

Un pago final equivalente al diez (10%) del valor total del contrato una vez suscrita el acta de recibo final y el acta de liquidación definitiva de la consultoría, suscrita entre el contratista y DETERCONSA; y el cumplimiento de todos los requisitos para tal fin.

Los pagos mencionados anteriormente, se harán dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de estos en legal y en debida forma.

El sistema de pagos del contrato es por precios fijos sin formula de ajuste. En consecuencia, el precio unitario se incluye todos los gastos directos, derivados de la celebración, ejecución y liquidación del contrato. Por lo tanto, en el valor pactado se entienden incluidos, entre otros, los gastos de administración, salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal, incrementos salariales y prestacionales, desplazamientos, transporte, alojamiento y alimentación de la totalidad del equipo del contratista; desplazamiento, transporte, custodia y almacenamiento de materiales, herramienta y toda clase de equipos de trabajo, honorarios y asesorías en actividades relacionadas con la ejecución del contrato; computadores, licencias de utilización de software; la totalidad de tributos originados por la celebración ejecución y liquidación del contrato; las deducciones a que haya lugar; la remuneración para el contratista y, en general, todos los costos directos e indirectos en los que deba incurrir el CONTRATISTA para la cumplida ejecución del contrato.

NOTA 1: DETERCONSA no reconocerá, por consiguiente, ningún reajuste realizado por el CONTRATISTA en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requiera para la ejecución del contrato y que fueron previsibles al momento de la presentación de la propuesta.

NOTA 2: Todos los pagos que realice DETERCONSA deberán estar certificados por el supervisor, de acuerdo al avance de las actividades adelantadas por el contratista y revisados y aprobados por la entidad, acompañados de la de cumplimiento del contratista y de todo el equipo de profesionales y del personal que certifiquen el cumplimiento de las obligaciones con el Sistema de Seguridad Social conforme el artículo 50 de la Ley 789 de 2022, y la Ley 828 de 2003 (salud, pensión, riesgos laborales) y aportes parafiscales, aprobación de los trabajos por supervisión y con sus respectivos soportes.

4. SECTOR AL CUAL PERTENECE

La actividad de la producción está a cargo de diversas unidades productivas que pertenecen a distintos sectores económicos. En efecto, el sistema económico puede dividirse en sectores como los cultivos agrícolas, la ganadería, la industria del calzado, la industria de computadores, las empresas de construcción y los bancos, entre otros.

Dentro de la cadena de valor de la Actividad Económica se encuentran los llamados Sectores Productivos, los cuales se refieren a una agrupación de las actividades productivas según sus características, de tal forma que permita hacer una clasificación más ordenada de la producción y facilitar su análisis. De esta forma la actividad económica puede ser clasificada en tres grandes grupos o macro-sectores:

- A. Sector Primario: Abarca las actividades relacionadas con la explotación de los recursos naturales, tales como la agricultura, la caza, la pesca y la silvicultura. Las actividades de este sector generalmente no llevan procesos de transformación; es decir, los productos se venden tal como se extraen de la tierra. Sin embargo, existen casos de productos tales como el café o el arroz en los cuales para que el consumidor los adquiera si llevaron una transformación.
- B. Sector Secundario: En este se incluyen las actividades en las cuales se transforman productos generalmente del sector primario o del mismo sector secundario, tales como la agroindustria, la producción de alimentos procesados, el plástico, los textiles, entre otros.
- C. Sector Terciario: Se agrupan en este sector las actividades en las cuales se producen bienes intangibles y generalmente dichas actividades sirven de soporte a los dos sectores anteriores. Se encuentran el comercio, el transporte, la salud, la educación, el sector financiero, etc.

5. PLAZO

El plazo de ejecución del Contrato será hasta el 31 de diciembre de 2026, resumidos a continuación, los cuales serán contados a partir de la suscripción del acta de inicio correspondiente, previa aprobación de la garantía exigida, por parte del Coordinador del Grupo de Contratación, expedición del registro Presupuestal.

Objeto del proyecto	Plazo del contrato	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)	Lugar(es) de ejecución del contrato
CONSTRUCCIÓN SEGUNDA ETAPA ALAMEDA CARRERA CUARTA DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ	31 DE DICIEMBRE DE 2026	30.112.474.910	MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ

6. CODIGO UNSPSC

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto 1510 de 2013 y la guía de la Agencia Nacional de Contratación – Colombia Compra Eficiente para la elaboración de los estudios previos del sector, se procedió a realizar el análisis del sector económico y de los posibles oferentes. Con el fin de establecer el contexto del proceso de selección que se adelantará, mediante el presente análisis económico del sector de “la construcción”, se identifican algunos aspectos del mercado, de la demanda, los posibles oferentes, los riesgos probables y los requisitos habilitantes que permitan la sección objetiva del contratista que efectivamente satisfaga la necesidad planteada por la Entidad, así como, la verificación del cumplimiento de los principios que rigen la contratación administrativa.

De acuerdo con la guía para la elaboración de estudios del sector, publicada en la página de Colombia Compra eficiente, de acuerdo con la necesidad que tiene de contratar el objeto ya indicado, y teniendo claro que pertenece a la siguiente clasificación de bienes y servicios.

Código	Nombre
72103300	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura.
72141000	Servicios de Construcción de autopistas y carreteras
72141100	Servicios de Construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
72141500	Servicios de preparación de tierras
72152700	Servicios de instalación y reparación de concreto

81101500	Ingeniería Civil y Arquitectura
----------	---------------------------------

7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL

La actividad constructora en Colombia comprende dos grandes segmentos: (i) edificación, que incluye obras residenciales y no residenciales; y (ii) obras civiles de infraestructura, como carreteras, puentes, acueductos, sistemas de transporte y otras obras de ingeniería. Este sector desempeña un papel determinante en la economía nacional, no solo por su participación en la producción de bienes físicos —como vivienda, equipamientos y obras de infraestructura pública— sino también por sus encadenamientos con otros sectores de la economía y su impacto en el empleo, la inversión y la productividad del país.

El sector construcción tiene vínculos directos con industrias proveedoras de insumos (cemento, acero, agregados), servicios profesionales (ingeniería, arquitectura, supervisión técnica), transporte y logística, y actividades relacionadas con la gestión territorial y ambiental. Esta estructura compleja conforma la cadena de valor del sector, la cual abarca desde la formulación del proyecto, estudios técnicos y diseños, gestión predial y ambiental, suministro de materiales, ejecución de obra, hasta la intervención de prestadores de servicios especializados en construcción e ingeniería.

Dentro de esta cadena de valor, participan diversos gremios y asociaciones sectoriales que representan y promueven los intereses de las empresas y profesionales vinculados con la construcción en Colombia, entre los cuales se pueden mencionar:

- Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL)
- Asociación Colombiana de Ingenieros y Constructores (ACIC)
- Asociación Colombiana de Ingenieros (ACI)
- Asociación Nacional de Empresas de Infraestructura (ANEIC)

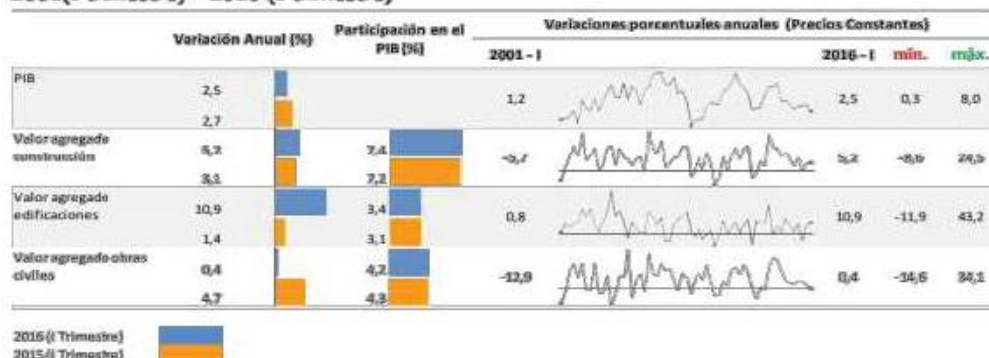
- FEDEVIVIENDA
- ICONTEC (normalización técnica)
- Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA)
- Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI)
- Centro Nacional de Consultoría (CENAC)
- Fedelonjas
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)

Estas entidades contribuyen a la generación de estudios, lineamientos técnicos, formación de profesionales, estándares de calidad, y representación gremial que robustecen la competitividad, la confiabilidad técnica y la articulación del sector con las políticas públicas de infraestructura y vivienda.

8.1. Coyuntura del sector construcción

Según el DANE, en boletín del 30 de junio de 2016 sobre indicadores económicos alrededor de la construcción (IEAC), presenta información de 16 investigaciones, desde el punto de vista de indicadores macroeconómicos, oferta, demanda y precios e índices. "Los indicadores de construcción se presentan considerando las coberturas geográficas disponibles, a partir de las variaciones mensuales y anuales. En el primer trimestre de 2016 el PIB a precios constantes creció 2,5% con relación al mismo trimestre de 2015. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa el crecimiento del valor agregado del sector construcción de 5,2%. Este resultado se explica por el aumento de 10,9% en el subsector de edificaciones y el incremento de 0,4% en el subsector de obras civiles.

Gráfico 1. PIB total, Valor agregado Construcción y subsectores
Variación anual y participación en el PIB
2001(I trimestre) - 2016 (I trimestre)²



Fuente: DANE – Cuentas Trimestrales

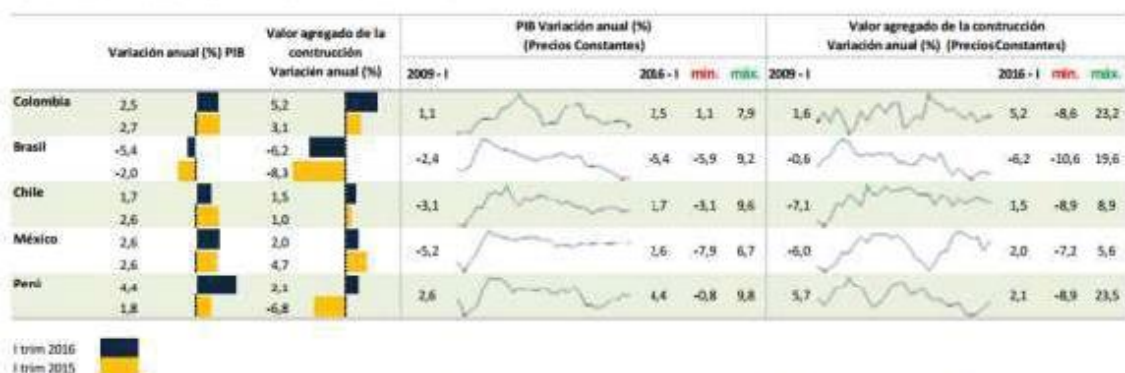
Costos de alza y su impacto sobre la infraestructura vial en Colombia.

Al analizar el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), para el primer trimestre de 2016 frente al mismo periodo del año anterior para los países de América Latina, sobresale el comportamiento de Perú, México y Colombia, que registraron los mayores incrementos (4,4%, 2,6% y 2,5% respectivamente) y se destaca en Colombia el valor agregado de la construcción, con un crecimiento de 5,2%."

Gráfico 2. PIB total y valor agregado de la rama construcción para principales países de Latinoamérica²

Variación anual

2009 (I trimestre) - 2016 (I trimestre)³



Fuente: DANE ³ Cifra provisional, Ibge (Brasil), Banco Central de Chile (Chile), Inegi (México), Inei (Perú).

² Para ampliar información sobre PIB Latinoamérica consulte:

<https://www.dane.gov.co/index.php/cuentas-economicas/cuentas-trimestrales>
<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/defaulttabelas.shtm>
http://www.bcentral.cl/estadisticas-economicas/series-indicadores/index_aeg.htm
<http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/?idserPadre=10200035#D10200035>
<http://ineiinei.gob.pe/inei/siemweb/publico/>

Como se estableció, la construcción es uno de los sectores que más impulsa el crecimiento del PIB colombiano ya que su participación es creciente en el tiempo, además de lo anterior la implementación de planes viales de expansión de las redes departamentales y nacionales, así mismo las concesiones viales y el expansionismo de las construcciones de edificaciones ha impulsado al sector a ser uno de los de mayor crecimiento en el país, anotando también que con la entrada en operación del capital privado y extranjero en la modernización de mallas viales, mediante la concesión por el sistema de Asociaciones Publico Privadas, realizará un aumento significativo en la participación de este sector en la dinámica económica del sector.

Así mismo el DANE en boletín técnico del 2 de junio de 2016, presenta indicadores n obras de ingeniería civil así: "La construcción de obras de ingeniería civil es una actividad económica que incide en el crecimiento y desarrollo de un país. La medición y el análisis de su comportamiento son instrumentos claves en el diseño de políticas macroeconómicas y la elaboración de planes y programas gubernamentales. Por ende, las estadísticas derivadas de la inversión en el sector resultan indispensables para la correcta toma de decisiones de las autoridades públicas y del público en general. Frente a esta necesidad, el Departamento

Administrativo Nacional de Estadística (DANE) inició el cálculo del Indicador de Inversión en Obras Civiles (IIOC) en 1998. A través de este, se ha determinado la evolución trimestral de la inversión real en obras de ingeniería civil a través de los pagos y el valor estimado ha servido de insumo para el cálculo del PIB trimestral del subsector.

El Cálculo del IIOC se realiza, para cada uno de los grupos de obra según la Clasificación Central de Productos (CPC): 4001 Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcciones de subterráneos. 4002 Vías férreas, pistas de aterrizaje y sistemas de transporte masivo. 4003 Vías de agua, puertos, represas, acueductos, alcantarillado y otras obras portuarias. 4004 Construcciones para la minería y centrales generadoras eléctricas y tuberías para el transporte a larga y corta distancia, líneas de comunicaciones y energía (cables) y 4008 Otras obras de ingeniería.

Los pagos en obras civiles durante el primer trimestre de 2016 registraron un crecimiento de 0,2%, frente al mismo trimestre de 2015. En los doce meses a marzo de 2016 los pagos registraron un aumento de 4,3% comparado con el año precedente.

Gráfico 1

**IIOC Total. Variaciones anuales de los pagos en obras civiles
2011 - 2016^{pr} (I trimestre)**



Fuente: DANE
pr: preliminar

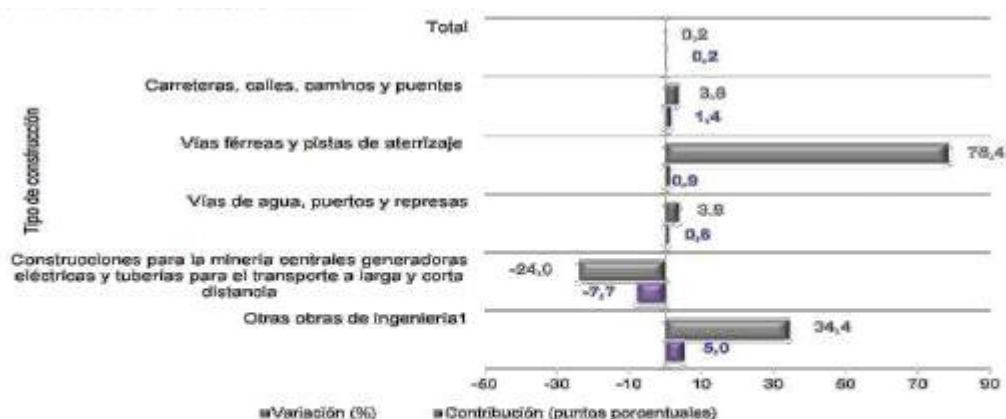
Cuadro 1
IIOC. Variaciones y contribuciones del índice de pagos
2010 - 2016^{pr} (I trimestre)
 Índice base año 2010 = 100

Año	Trimestre	Variaciones (%)			Contribuciones puntos porcentuales		
		Anual	Año corrido	Doce meses	Anual	Año corrido	Doce meses
2010	I	-	-	-	-	-	-
	II	-	-	-	-	-	-
	III	-	-	-	-	-	-
	IV	-	-	-	-	-	-
2011	I	-3,3	-3,3	-	-3,3	-3,3	-
	II	8,8	3,7	-	8,8	3,7	-
	III	8,9	5,7	-	8,9	5,7	-
	IV	4,0	5,0	5,0	4,0	5,0	5,0
2012	I	24,4	24,4	9,0	24,4	24,4	9,0
	II	22,9	23,5	12,1	22,9	23,5	12,1
	III	11,0	18,4	12,6	11,0	18,4	12,6
	IV	-4,3	9,0	9,0	-4,3	9,0	9,0
2013	I	5,0	6,0	6,5	5,0	6,0	6,5
	II	-3,0	0,6	1,0	-3,0	0,6	1,0
	III	14,3	5,8	2,0	14,3	5,8	2,0
	IV	18,9	10,6	10,6	18,9	10,6	10,6
2014	I	28,0	28,0	14,1	28,0	28,0	14,1
	II	17,4	21,8	19,0	17,4	21,8	19,0
	III	10,3	17,1	17,7	10,3	17,1	17,7
	IV	5,4	12,5	12,5	5,4	12,5	12,5
2015	I	5,6	5,6	9,0	5,6	5,6	9,0
	II	7,5	6,6	7,0	7,5	6,6	7,0
	III	7,6	7,0	6,4	7,6	7,0	6,4
	IV	2,1	5,2	5,2	2,1	5,2	5,2
2016	I ^{pr}	0,2	0,2	4,3	0,2	0,2	4,3

Fuente: DANE

pr: preliminar

(-) no es posible calcular la variación



Fuente: DANE

pr: preliminar

¹ Incluye estadios, otras instalaciones deportivas para el juego al aire libre, parques, plazas de mercado, obras ambientales, instalaciones militares, etc.

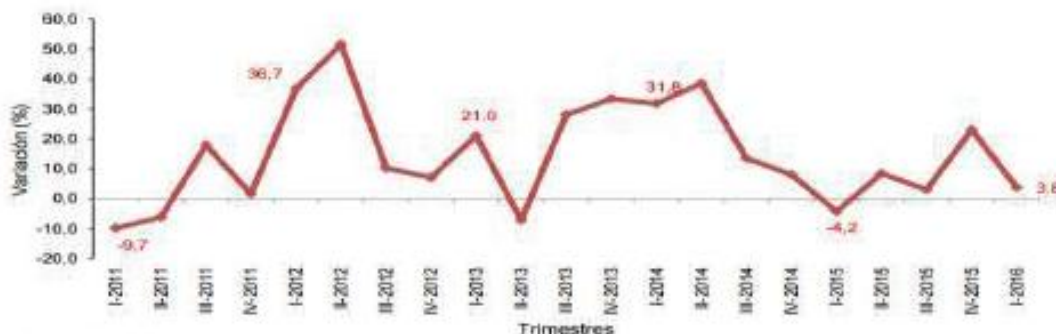
El grupo de carreteras, calles, caminos y puentes creció 3,8% y sumó 1,4 puntos porcentuales a la variación total, principalmente como resultado de los mayores pagos efectuados en construcción, mantenimiento, reparación y adecuación de vías urbanas e

interurbanas.

Gráfico 3

Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos

Variaciones anuales de pagos
2011 – 2016^{pr} (I trimestre)



Fuente: DANE

pr: preliminar

Nota: El aumento en el II trimestre de 2012 (51,5%) se debió a los mayores desembolsos efectuados en la construcción de vías interurbanas.

Por tipo de entidad se encontró que, en el primer trimestre de 2016, las entidades del orden Territorial registraron un crecimiento de 36,7% en los pagos efectuados en el grupo de carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobre elevadas, túneles y construcción de subterráneos, sumando 11,4 puntos porcentuales a la variación del grupo. Por su parte las entidades del orden Nacional registraron un decrecimiento de 20,4% restando 6,6 puntos porcentuales a la variación total del grupo.

Cuadro 2

IIOC. Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos

Variaciones y contribuciones anuales de pagos por tipo de entidad
2016^{pr} (I trimestre)

Tipo de entidad	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Nacionales	-20,4	-6,6
Territoriales	36,7	11,4
Otras*	-2,6	-0,9
Total	3,6	3,6

Fuente: DANE

pr: preliminar

*Otras agrupa concesiones Nacionales y Departamentales, empresas privadas y empresas de servicios públicos.

8.2. Diagnóstico del acero y el asfalto

Los insumos de construcción, especialmente acero y asfalto, participan de forma significativa en los costos totales de proyectos viales y de obra civil. Estos materiales son componentes esenciales para la estructura y superficie de las vías, y su dinámica de precios tiene un impacto directo en la viabilidad financiera, los plazos de ejecución y los márgenes de contratación de obra pública y privada.

A. Comportamiento reciente de precios

De acuerdo con informes especializados y análisis del mercado, en los últimos años los precios de los materiales han experimentado presiones al alza que afectan a la infraestructura vial. Por ejemplo, datos de seguimiento de costos muestran que, dentro de un conjunto considerable de insumos monitoreados, el acero y el asfalto explican alrededor del 45 % de la variación mensual promedio de los principales materiales en el último año, debido a factores externos como interrupciones en las cadenas de suministro y aumentos en los costos de materias primas asociadas, como carbón, mineral de hierro y petróleo.

Este comportamiento ha sido señalado como uno de los factores que más contribuyen a la variación de costos en proyectos viales, lo que repercute especialmente en el diseño presupuestal, la administración del riesgo de precio y las garantías técnicas de las obras en fase de ejecución o estructuración.

B. Impacto en los proyectos de infraestructura vial

El efecto directo del incremento de precios de acero y asfalto se traduce en:

- ✓ Aumentos en costos unitarios de obra, lo que puede requerir ajustes presupuestales y ampliaciones de recursos.
- ✓ Presión sobre los márgenes de los contratistas, reduciendo la competitividad y la oferta en procesos de contratación.

- ✓ Riesgo de sobrecostos en proyectos contratados previamente con precios fijos, afectando la ejecución física y financiera.
- ✓ Necesidad de incluir cláusulas de ajuste por precio de insumos en pliegos y contratos mayores para mitigar la volatilidad del mercado.

En efecto, la volatilidad en los precios de los insumos puede contribuir a que la cobertura efectiva de obras viales se reduzca o retrase, particularmente en un país donde la gran mayoría de los proyectos de infraestructura se planifica y contrata en función de recursos públicos y, por ende, bajo restricciones presupuestales rígidas.

Participación del acero y el asfalto en la variación de insumos
Sector infraestructura vial - Colombia

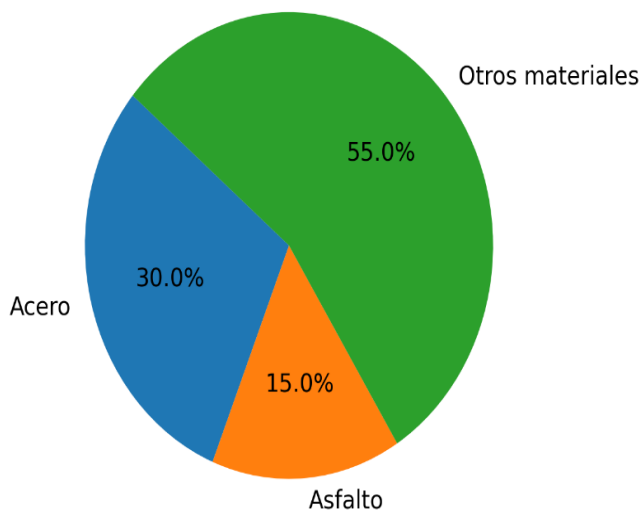


Tabla 1, Análisis de mercado sector construcción. Elaboración propia con base en reportes económicos y seguimiento de insumos del sector infraestructura.

8.3. Perspectiva de crecimiento para el año 2026

La proyección de crecimiento del sector construcción e infraestructura para Colombia en 2026 está influenciada por múltiples factores macroeconómicos, sectoriales y de mercado.

A. Contexto macroeconómico y expectativas

Los niveles de inversión pública en infraestructura, políticas de estímulo al crecimiento económico, evolución de la demanda interna y condiciones externas de precios de commodities y financiamiento estructural serán determinantes para el crecimiento del sector:

- La economía colombiana proyecta moderar su crecimiento en 2026, con expectativas de elevación del consumo interno y la inversión pública en proyectos de largo plazo. Las políticas de infraestructura del Gobierno Nacional y los planes de inversión de administraciones territoriales (incluido el Plan Nacional de Desarrollo) suelen contemplar incrementos de recursos para proyectos viales, hidráulicos y logísticos, lo que puede consolidar una tendencia positiva en la demanda del sector.
- Las tasas de interés y la inflación global también afectan los costos de financiamiento de grandes proyectos de infraestructura y la decisión de inversión de los actores del sector, tanto públicos como privados.

Aunque no existe una proyección única y oficial consolidada para el sector construcción a nivel nacional para 2026 publicada por el DANE o el Banco de la República, los diferentes análisis de mercado señalan:

- Un crecimiento moderado de la actividad de obra civil, asociado con la ejecución de proyectos de infraestructura priorizados, alianzas público–privadas y recursos redistribuidos para obras viales, energéticas y logísticas.
- Un ajuste a la baja en segmentos de edificación, que puede continuar debido a presiones financieras sobre los hogares y cambios en el mercado inmobiliario.
- Un entorno de costos de insumos más estabilizado respecto a periodos anteriores, aunque con posibles episodios de volatilidad según los mercados internacionales de materias primas.

B. Factores de riesgo y variables clave

Entre los principales factores que pueden influir en la perspectiva de crecimiento en 2026 se encuentran:

- Evolución de los precios de insumos clave (petróleo/asfalto y acero), que afectan directamente el presupuesto de proyectos viales.
- Política fiscal y niveles de inversión estatal, que determinan la asignación de recursos para infraestructura durante el periodo.
- Condiciones de financiamiento y tasas de interés, que inciden en la oferta de crédito para la ejecución de proyectos de gran escala.
- Riesgos de coyuntura internacional (precios globales de materias primas, conflictos geopolíticos, fluctuaciones en las cadenas de suministro).

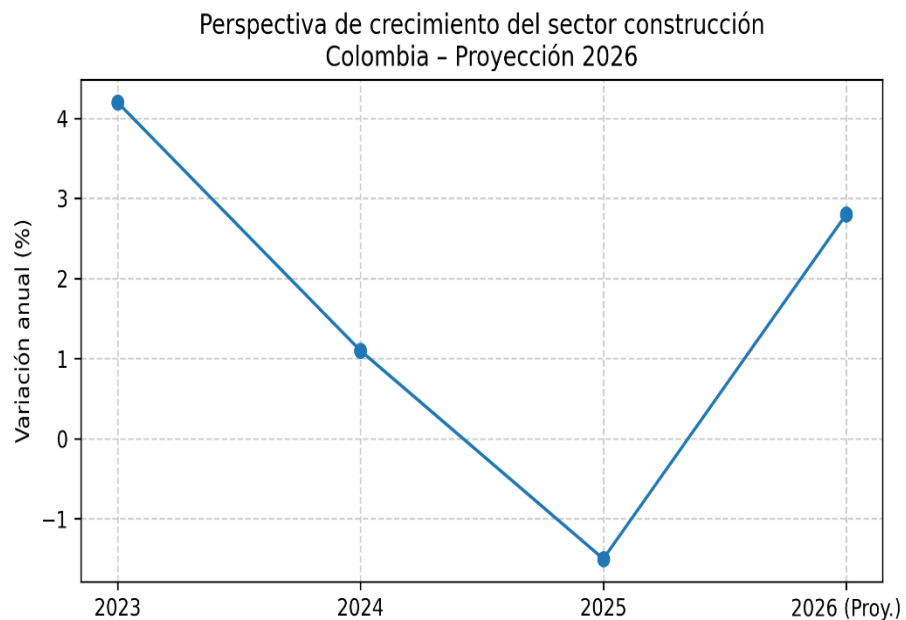


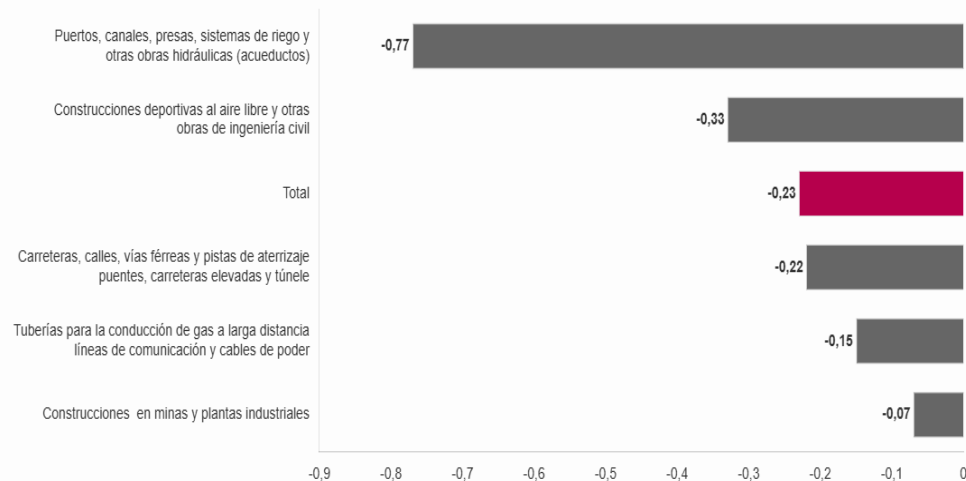
Tabla 2, DANE, Banco de la República y análisis sectoriales. Elaboración propia.

El Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), elaborado y publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, mide la variación mensual de los costos asociados a la construcción de obras civiles en Colombia, a partir del seguimiento a los precios de insumos, mano de obra y maquinaria representativos de este tipo de proyectos. Este indicador constituye una referencia fundamental para el análisis de la evolución de los costos en proyectos de infraestructura pública y privada, así como para la estructuración financiera y la gestión de riesgos contractuales.

De acuerdo con la información correspondiente a octubre de 2025, el ICOCIV registró una variación mensual de $-0,23\%$, en comparación con septiembre del mismo año, reflejando una reducción general en los costos de la construcción de obras civiles a nivel nacional. Este comportamiento indica una moderación en la presión de costos del sector durante el periodo analizado.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Variación mensual según agrupaciones de subclases CPC v2.0 A.C.
 Total nacional. Octubre 2025



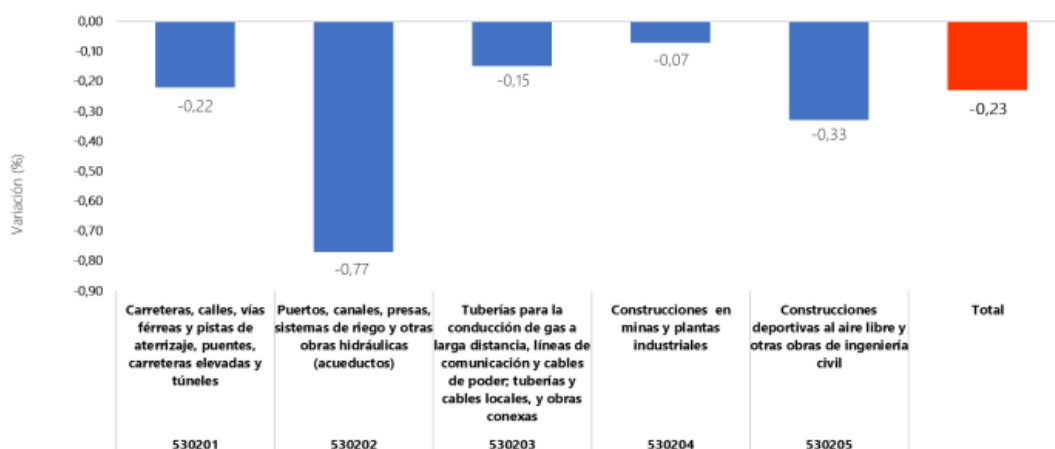
Fuente: DANE, ICOCIV

El análisis por agrupaciones de subclases CPC versión 2.0 A.C. evidencia que dos de las cinco agrupaciones relacionadas con obras civiles se ubicaron por debajo del promedio nacional, a saber:

- Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), con una variación de $-0,77\%$, siendo la mayor disminución registrada entre las agrupaciones analizadas.
- Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil, que presentaron una variación de $-0,33\%$.

Estas reducciones reflejan una disminución relativa en los costos de insumos y actividades asociadas a este tipo de obras, lo cual puede estar vinculado a ajustes en precios de materiales, menores presiones en la demanda o estabilización en las cadenas de suministro.

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



Fuente: DANE, ICOCIV.

Por su parte, las agrupaciones asociadas directamente a infraestructura vial y obras conexas, si bien presentaron variaciones negativas, se ubicaron por encima del

promedio nacional, lo que indica una menor reducción relativa de costos frente al total del sector. En particular, se destacan:

- Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje; puentes, carreteras elevadas y túneles, con una variación de $-0,22\%$.
- Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales y obras conexas, con una variación de $-0,15\%$.
- Construcciones en minas y plantas industriales, que registraron una variación de $-0,07\%$, siendo la menor reducción entre las agrupaciones analizadas.

El comportamiento de la agrupación correspondiente a carreteras y obras viales resulta especialmente relevante para el presente análisis sectorial, en tanto evidencia una estabilidad relativa de los costos en comparación con otras tipologías de obras civiles. Esta situación favorece la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura vial, al reducir el riesgo de incrementos abruptos en los costos directos asociados a este tipo de intervenciones.

En términos generales, la evolución del ICOCIV en octubre de 2025 sugiere un entorno de costos controlados para la obra civil, lo cual constituye un elemento positivo para la planeación, presupuestación y contratación de proyectos viales, especialmente aquellos financiados con recursos públicos y enmarcados en planes de desarrollo territorial.

8.4. PRODUCTO INTERNO BRUTO

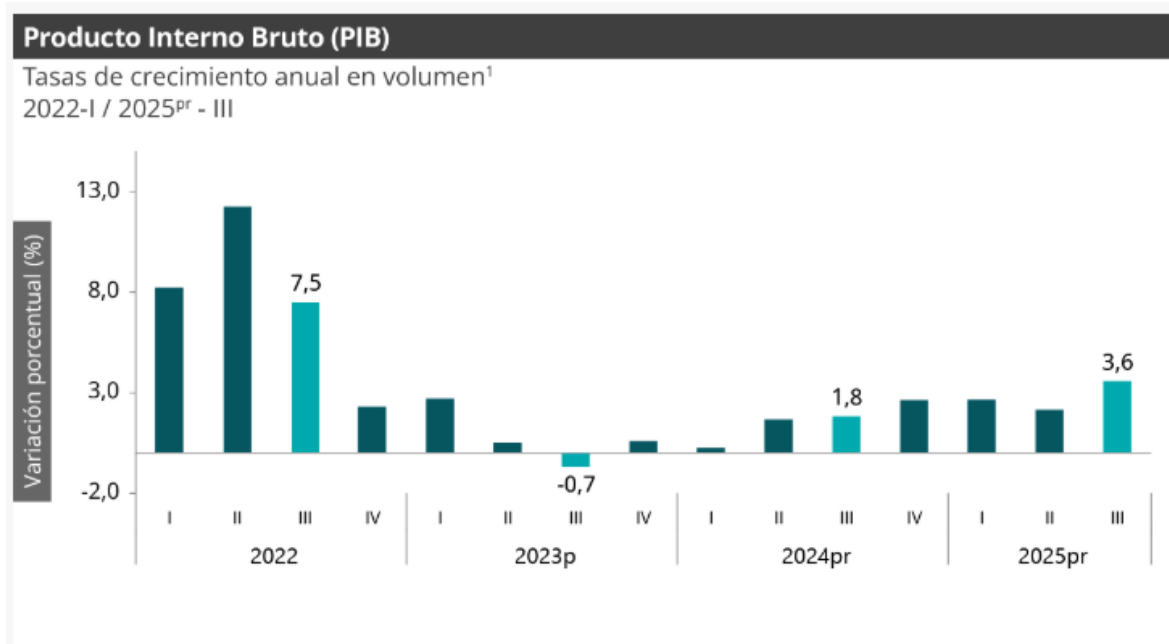


Ilustración 1, PIB - DANE 2025

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

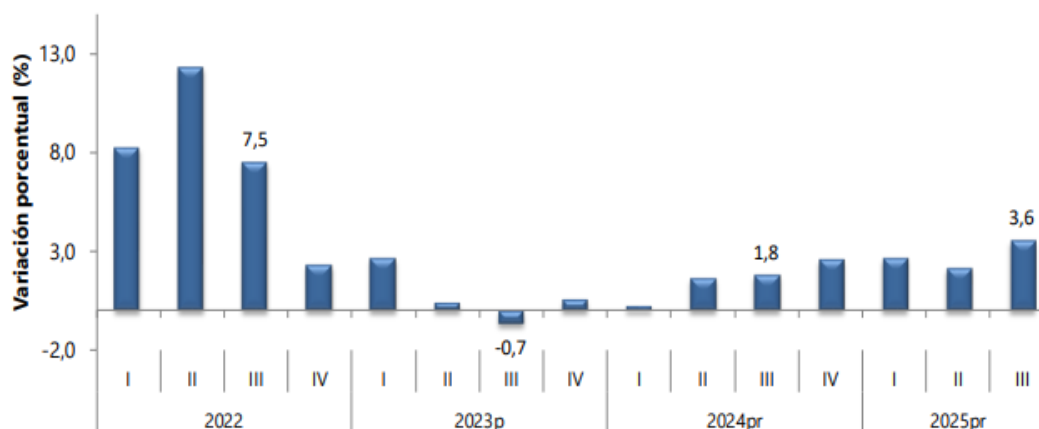
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%.

Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre 2025 preliminar

Producto Interno Bruto (PIB)

III trimestre 2025 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen¹
2022-I / 2025^{pr}-III



Fuente: DANE, PIB_T

¹Serie encadenadas de volumen con año de referencia 2015

^{pr}preliminar

^pprovisional

PIB desde el enfoque de la producción

En el tercer trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).
- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

En lo corrido del año 2025, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,8%. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).
- Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%

Construcción:

En el tercer trimestre de 2025, el valor agregado de la construcción decrece 1,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 10):

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 8,3%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 13,1%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 3,4%

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 0,5%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 3,5%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 0,2%

Tabla 3, Construcción

Tasas de crecimiento en volumen¹
Tercer trimestre 2025^{Pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 ^{Pr} -III / 2024 ^{Pr} -III	2025 ^{Pr} / 2024 ^{Pr}	2025 ^{Pr} -III / 2025 ^{Pr} -II
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-8,3	-8,1	-0,5
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril ²	13,1	9,0	3,5
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil ³	-3,4	-3,5	0,2
Construcción	-1,5	-2,7	1,1

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr} preliminar

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

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

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

PIB desde el enfoque del gasto

En el tercer trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 11):

- Gasto en consumo final crece 5,7%.
- Formación bruta de capital crece 2,2%.

- Exportaciones crecen 2,2%.
- Importaciones crecen 10,0%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 1,2%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:
- Gasto en consumo final crece 1,3%.
- Formación bruta de capital crece 0,5%.
- Exportaciones crecen 1,5%.
- Importaciones crecen 2,4%

Tabla 4. Componentes del gasto

Tasas de crecimiento en volumen¹
Tercer trimestre 2025^{Pr}

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025 ^{Pr} -III / 2024 ^{Pr} -III	2025 ^{Pr} / 2024 ^{Pr}	2025 ^{Pr} -III / 2025 ^{Pr} -II
Gasto de consumo final ²	5,7	4,4	1,3
Formación bruta de capital ³	2,2	5,4	0,5
Exportaciones	2,2	1,4	1,5
Importaciones	10,0	10,6	2,4
Producto Interno Bruto	3,6	2,8	1,2

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr} preliminar

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

²El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.

³La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

Índice de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

En julio de 2025, la variación mensual del ICOCIV fue 0,57%, en comparación con junio de 2025. Dos de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicaron por encima del promedio nacional (0,57%): Carreteras, calles, vías

férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,67%) y Construcciones en minas y plantas industriales (0,66%).

Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.

Por subclases CPC, al comparar julio de 2025 con junio de 2025, las mayores variaciones positivas se evidenciaron en: Puentes y carreteras elevadas (1,02%), Construcciones en minas (1,00%) y Pistas de aterrizaje (0,98%).

En cuanto las subclases que presentaron las menores variaciones se encontraron en: Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua (0,18%), Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos (0,19%) y Centrales eléctricas (0,28%).

Por otro lado, la única variación negativa se presentó en la subclase Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones (-0,36%). (Tabla 2 - Anexo 3).

Tabla 2. ICOCIV. Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Julio 2025

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2025	2025
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	0,63	0,31
53212	Ferrocarriles	0,58	0,65	0,00
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	0,98	0,01
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	1,02	0,02
53222	Túneles	3,09	0,93	0,03
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	0,19	0,01
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	0,70	0,00
53233	Represas	0,03	0,60	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	-0,36	0,00
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	0,70	0,02
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	0,33	0,02
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	0,18	0,01
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	0,73	0,04
53261	Construcciones en minas	4,91	1,00	0,05
53262	Centrales eléctricas	4,58	0,28	0,01
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	0,34	0,01
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	0,45	0,03
Total		100,00	0,57	0,57

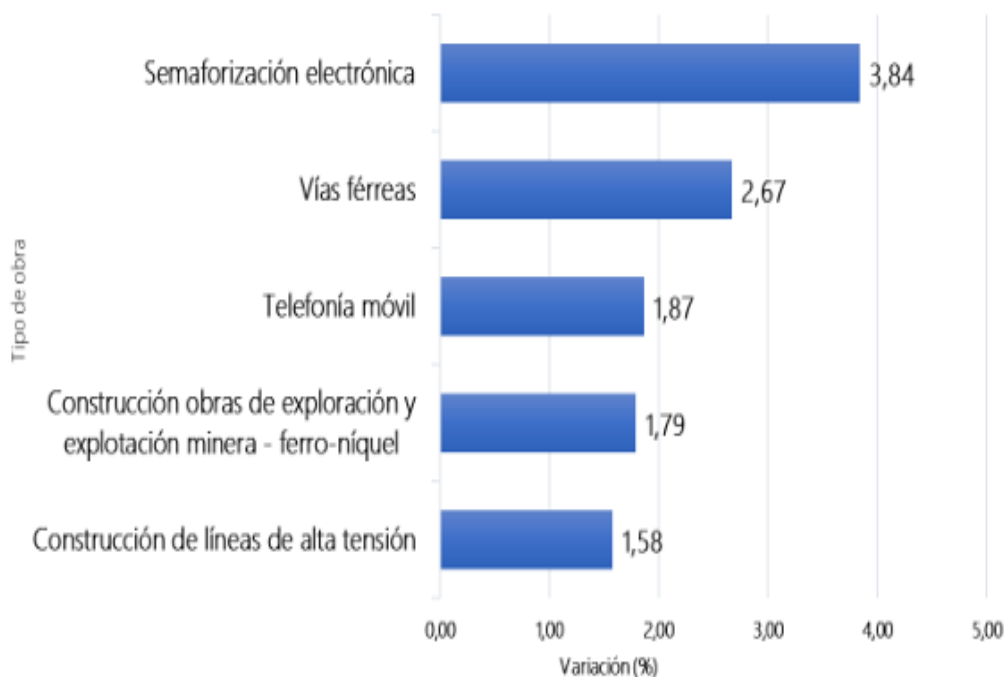
Fuente: DANE, ICOCIV.

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

Variación y contribución mensual por tipología de obra (46 obras)

Al comparar julio de 2025 con junio de 2025 y según tipología de obra, las mayores variaciones positivas se presentaron en semaforización electrónica (3,84%), vías férreas (2,67%) y telefonía móvil (1,87%). Entre tanto, las tipologías de obra: sistemas de riego (-0,36%) y construcción de redes eléctricas (-0,15%), presentaron las menores variaciones de precios. (Anexo 4).

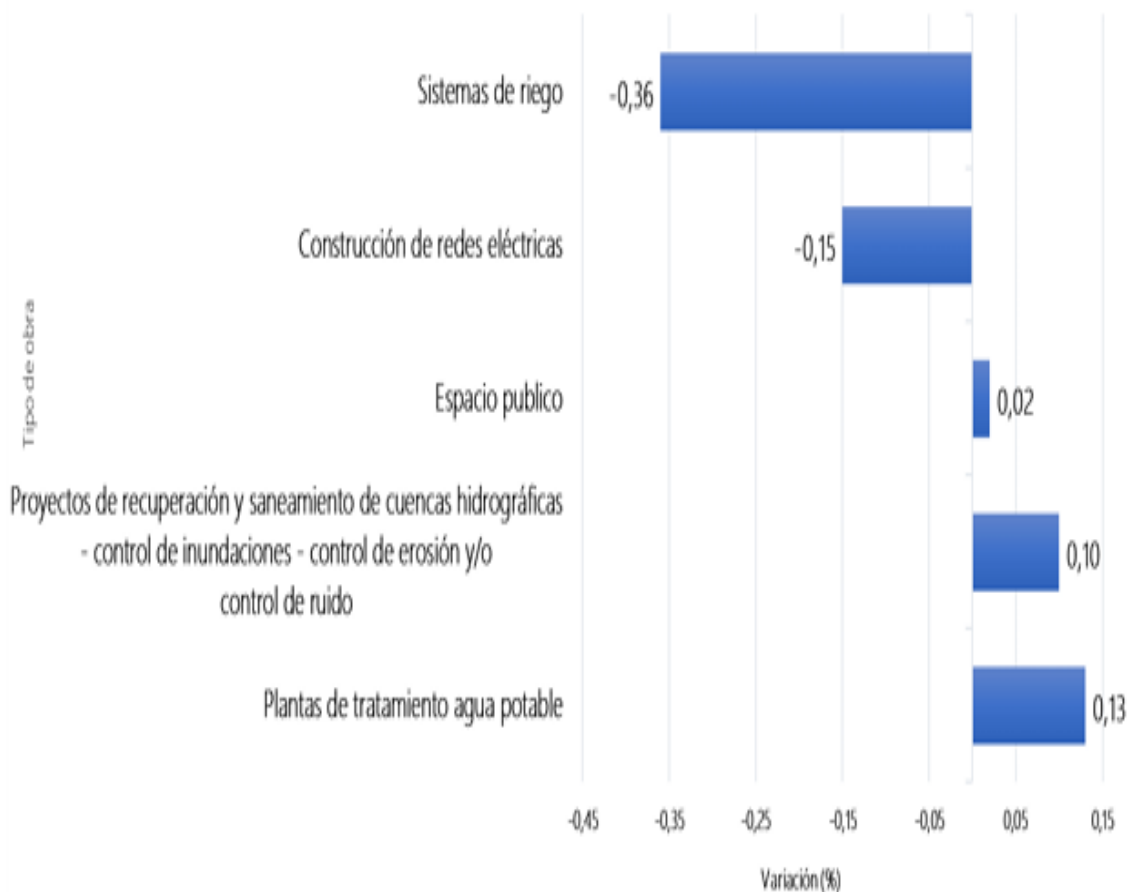
Gráfico 2. ICOCIV. Mayores variaciones mensuales positivas, según tipología de obra
Total nacional
Julio 2025



Fuente: DANE, ICOCIV.

Gráfico 3. ICOCIV. Menores variaciones mensuales, según tipología de obra

Total nacional
Julio 2025



Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución mensual según grupos de costos

Por grupos de costos, en julio de 2025, las mayores variaciones positivas de precio con respecto a junio de 2025 se presentaron en: maquinaria (1,19%), transporte (1,12%) y materiales (0,62%). (Tabla 3 - Anexo 6).

Tabla 3. ICOCIV Variación y contribución mensual según grupos de costos
Total nacional
Julio 2025

Grupo	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
		2025	2025
Materiales	51,31	0,62	0,33
Herramienta Menor	2,14	0,24	0,00
Maquinaria	12,71	1,19	0,14
Equipos	6,18	0,13	0,01
Mano de obra	16,89	0,03	0,01
Transporte	8,89	1,12	0,09
Equipos especiales para obra	1,89	-0,59	-0,01
Total	100,00	0,57	0,57

Fuente: DANE, ICOCIV.

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

Nota 2: Contribuciones al total nacional

Variación y contribución año corrido del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.

En julio de 2025, la variación año corrido del ICOCIV fue 4,37%, en comparación con diciembre de 2024. Una de las cinco agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, presento una variación del año corrido por encima del promedio nacional (4,37%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (4,94%).

Las demás agrupaciones CPC presentaron variaciones por debajo del promedio nacional: Construcciones en minas y plantas industriales (4,26%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (4,07%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (3,40%) y Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (3,37%). (Tabla 4 – Anexo 2).

Tabla 4. ICOCIV. Variación y contribución año corrido de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.

**Total nacional
Julio 2025**

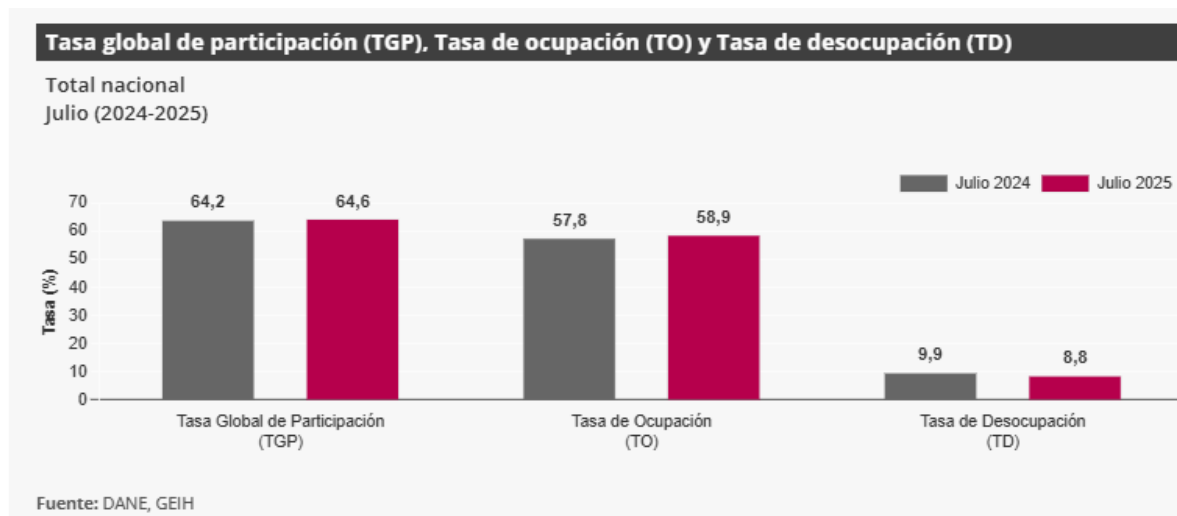
Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	4,94	2,76
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	4,07	0,23
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	3,40	0,66
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,26	0,40
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	3,37	0,33
Total		100	4,37	4,37

Fuente: DANE, ICOCIV.

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

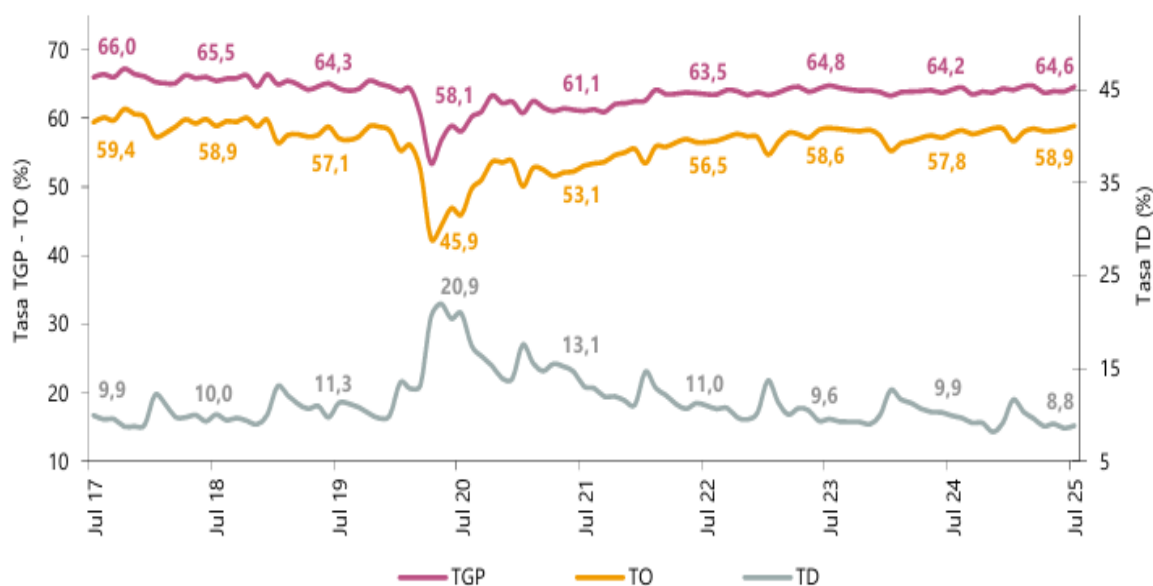
Mercado laboral.

Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,9%, lo que representó un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (57,8%).



En julio de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,4%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 67,0%, manteniéndose igual a la registrada en julio de 2024. Finalmente, la tasa de ocupación fue 61,3%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 60,1%.

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

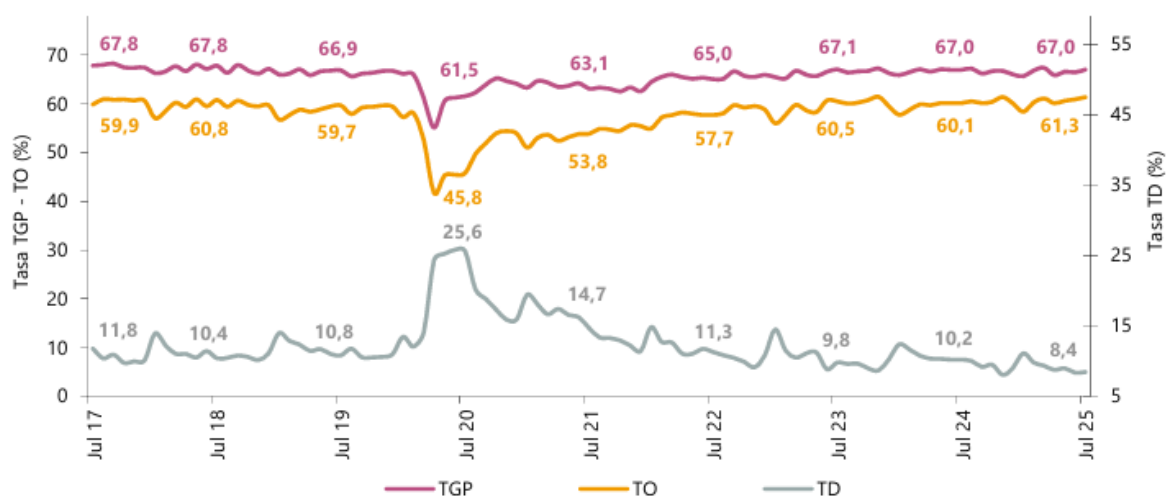
Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,9%, lo que representó un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (57,8%).

Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual

En julio de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,4%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales

respecto al mismo mes de 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 67,0%, manteniéndose igual a la registrada en julio de 2024. Finalmente, la tasa de ocupación fue 61,3%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 60,1%.

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, GEIH.

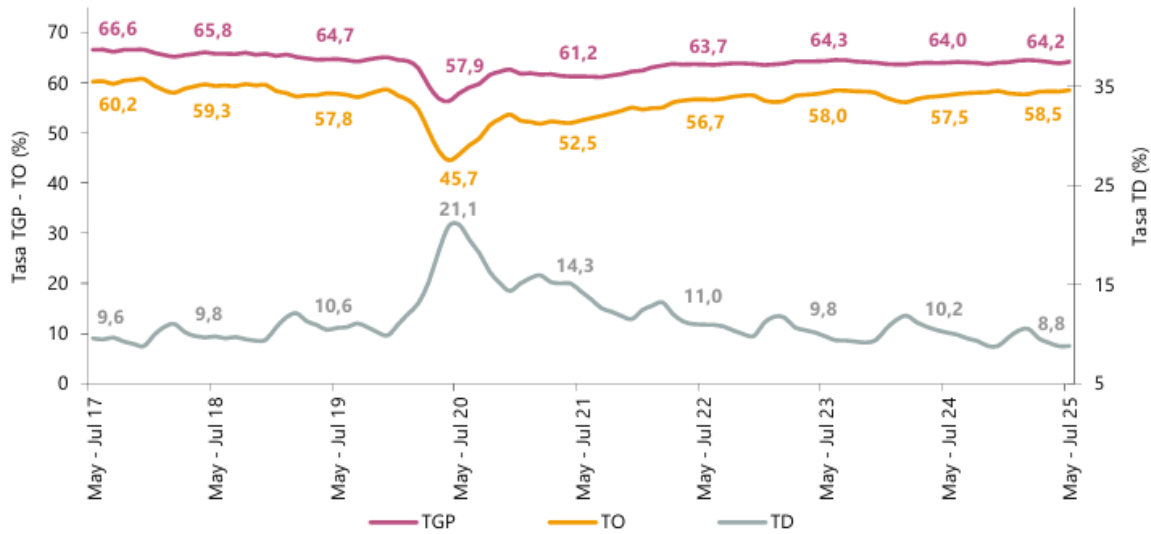
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Total, nacional trimestre móvil

En el total nacional, la tasa de desocupación del trimestre móvil mayo - julio 2025 fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,4 puntos porcentuales respecto al mismo periodo el año anterior (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 64,2%, mientras que en el trimestre móvil mayo - julio 2024 fue 64,0%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,5%, lo que representó un aumento de 1,0 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil mayo - julio 2024 (57,5%).

Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Mayo - julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, GEIH.

Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Población ocupada según rama de actividad, mes julio 2025

En el mes de julio de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.969 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Alojamiento y servicios de comida (0,8 puntos porcentuales); Transporte y almacenamiento (0,7 puntos porcentuales) y Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos (0,5 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad

Total nacional

Julio (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Julio 2024	Julio 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.203	23.969	100	766	
Alojamiento y servicios de comida	1.630	1.817	7,6	186	0,8
Transporte y almacenamiento	1.717	1.888	7,9	172	0,7
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.822	1.936	8,1	115	0,5
Comercio y reparación de vehículos	3.969	4.062	16,9	92	0,4
Construcción	1.592	1.667	7,0	76	0,3
Industrias manufactureras	2.561	2.634	11,0	73	0,3
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.379	3.442	14,4	63	0,3
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos [^]	491	543	2,3	52	0,2
Actividades financieras y de seguros	439	475	2,0	37	0,2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.948	1.981	8,3	33	0,1
Actividades inmobiliarias	342	342	1,4	0	0,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.878	2.824	11,8	-53	-0,2
Información y comunicaciones	437	357	1,5	-80	-0,3

Fuente: DANE, GEIH.

p.p.: puntos porcentuales.

[^]Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos[^] incluye la rama de Explotación de minas y canteras.

Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.

Nota: poblaciones en miles.

Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022).

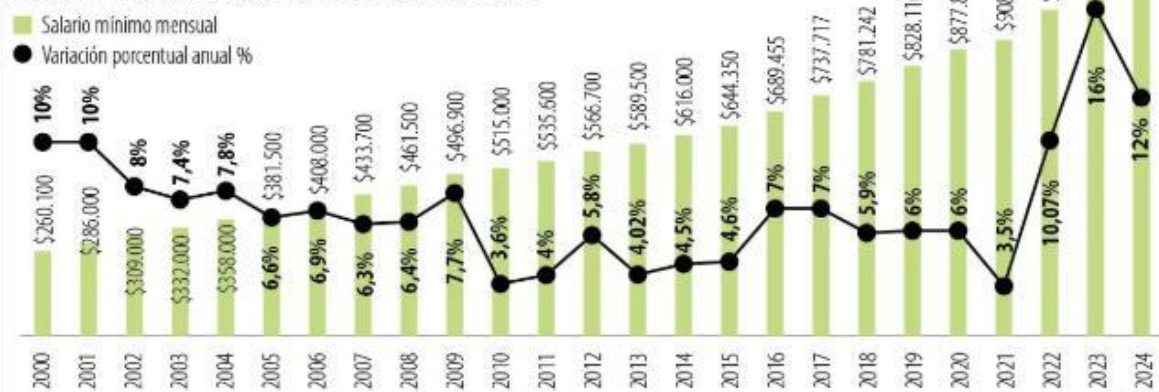
La variación anual del salario mínimo

De manera sistemática, al finalizar cada año, se realiza en Colombia la discusión sobre el incremento del salario mínimo. El arreglo institucional en Colombia hace que tres jugadores, líderes de sindicatos de trabajadores, representantes de los gremios de la producción y gobierno, se sienten a negociar un incremento del Salario mínimo de los trabajadores.

COSTOS EN EL EMPLEO FORMAL SEGÚN ACOPI

COSTOS DIRECTOS	Concepto	Tarifa	Impactos con un salario en 2024	*Impactos con un salario en 2025
	Salario		\$1.300.000	\$1.430.000
	Subsidio de transporte		\$162.000	\$186.300
	Vacaciones	4,2%	\$54.600	\$60.060
	Prima legal	8,3%	\$121.346	\$134.153
	Cesantías	8,3%	\$121.346	\$134.153
	Intereses de cesantías	1%	\$13.000	\$14.300
	Pensión	12%	\$156.000	\$171.600
	Caja de compensación	4%	\$52.000	\$57.000
	ARL	0,522%	\$6.786	\$7.465
	Total costos directos	38,3%	\$1.987.078	\$2.195.230

SUPONIENDO
INCREMENTO
SALARIAL
DE 10%

EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO EN COLOMBIA


Fuente: Ministerio de Trabajo / Acopi / Gráfico: LR-GR

SALARIO MÍNIMO 2026

El salario mínimo legal mensual (SMMLV)
para 2026 se fijó en **\$1.750.905**

y el auxilio de transporte 2026 en **\$249.095**
para un total mensual de **\$2.000.000**

Ambas medidas rigen a partir del
1º de enero de 2026

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado–TRM, corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, realizadas entre Intermediarios del

Mercado Cambiario (IMC), así como de las operaciones que efectúan los IMC con las demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), distintas de IMC y aquellas que hacen los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público MHCP. 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, Variaciones de los precios del dólar tiene impacto en el precio de los insumos importados.

<https://www.superfinanciera.gov.co>



Precio histórico del Salario Mínimo

Año	Salario Mínimo (Pesos Colombianos)
Salario Mínimo 2026	Por definir
Salario Mínimo 2025	\$ 1,423,500
Salario Mínimo 2024	\$ 1,300,000
Salario Mínimo 2023	\$ 1,160,000
Salario Mínimo 2022	\$ 1,000,000
Salario Mínimo 2021	\$ 908,526
Salario Mínimo 2020	\$ 877,803
Salario Mínimo 2019	\$ 828,116
Salario Mínimo 2018	\$ 781,242
Salario Mínimo 2017	\$ 737,717
Salario Mínimo 2016	\$ 689,455
Salario Mínimo 2015	\$ 644,350
Salario Mínimo 2014	\$ 616,000
Salario Mínimo 2013	\$ 589,500
Salario Mínimo 2012	\$ 566,700
Salario Mínimo 2011	\$ 535,600
Salario Mínimo 2010	\$ 515,000

Fuente: <https://www.salariminimocolombia.net/historico/>

1.1. REGULATORIO

Esta contratación se hará a través de la modalidad de Invitación Privada, con El presente objeto contractual se enmarca en el manual propio de contratación, la legislación vigente en materia de contratación estatal colombiana, sus fundamentos más relevantes son:

- Manual de Contratación
- Ley 1150 de 2007
- Decreto 1082 de 2015
- Ley 1882 de 2018

Así mismo como los Lineamientos en materia de transparencia en Contratación estatal formulados por Colombia Compra Eficiente.

- Guía para la elaboración del estudio del sector
- Manual de acuerdos comerciales
- Manual de requisitos habilitantes

1.2. Comercial

Al presente proceso de contratación y al contrato que de él se derive le serán o no aplicables los tratados de libre comercio de conformidad con el siguiente cuadro:

tratados de libre comercio de conformidad con el siguiente cuadro: Acuerdo Comercial	Vigente		Entidad Estatal incluida		Umbral		Excepción aplicable		Proceso de Contratación cubierto	
SI / NO	SI / NO		SI / NO		SI / NO		SI / NO		SI / NO	
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
México	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Perú	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Canadá	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Chile	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Corea	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Costa Rica	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Estados Unidos	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

Estados AELC	SI	SI	NO	NO	NO
Israel	SI	NO	NO	NO	NO
México	SI	NO	NO	NO	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SI	SI	SI	APLICA EXCEPCION No. 38 "LOS SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN"
Guatemala	SI	SI	SI	NO	SI
Acuerdo Comercial	Vigente	Entidad Estatal incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
	SI / NO	SI / NO	SI / NO	SI / NO	SI / NO
	Honduras	SI	NO	NO	NO
Unión Europea		SI	SI	NO	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	NO	NO
CAN		SI	SI	N/A	SI

ESTUDIO DE LA OFERTA

Es indispensable que la entidad contratante identifique los posibles oferentes del proceso, ello con el fin de medir la capacidad financiera y organizacional de los mismos y de esta forma garantizar que los parámetros requeridos en el estudio sea los adecuados. Esta identificación permite determinar posibles Riesgos de colusión y también establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno en el mercado. Mientras menos proveedores hay, mayor es el poder de negociación de cada uno de ellos.

Esto puede traducirse en precios más altos o condiciones menos favorables para la Entidad Estatal.¹

Según la GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR - GEES en su Versión 02, el estudio de la oferta tiene como objetivo identificar las opciones de suministros de las categorías de compras definidas, y los posibles proveedores que pueden suministrar los bienes, obras o servicios que requieren para satisfacer su necesidad. Con esta información aunada a los aspectos generales del mercado, la entidad tendrá una información consolidada que le servirá para definir sus requisitos habilitantes en el proceso de contratación.

1.3. Identificación de proveedores según el historial de contratación

La guía para para la elaboración de estudio de sector, concierne que la Empresa Industrial y Comercial del Estado DETERCONSA, debe identificar los proveedores en el mercado del bien, obra o servicio, así como sus principales características como tamaño empresarial, ubicación, esquemas de producción y comportamiento financiero.

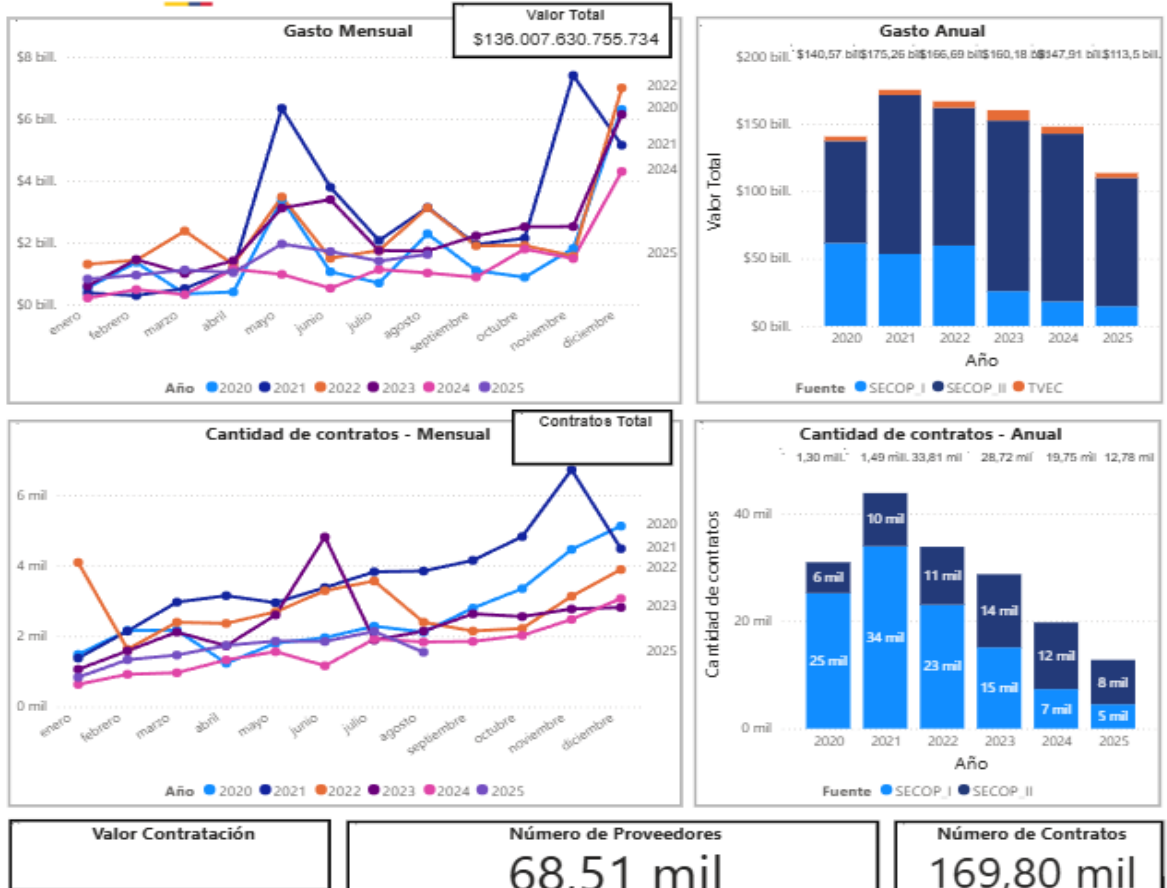
Esta identificación permite determinar posibles Riesgos de colusión y también establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno en el mercado.

La herramienta muestra los siguientes proponentes para servicios constructivos en el departamento de Cundinamarca, los cuales son potenciales proponentes del objeto a contratar:

¹ Guía para la Elaboración de Estudio del sector



ANÁLISIS DE LA OFERTA



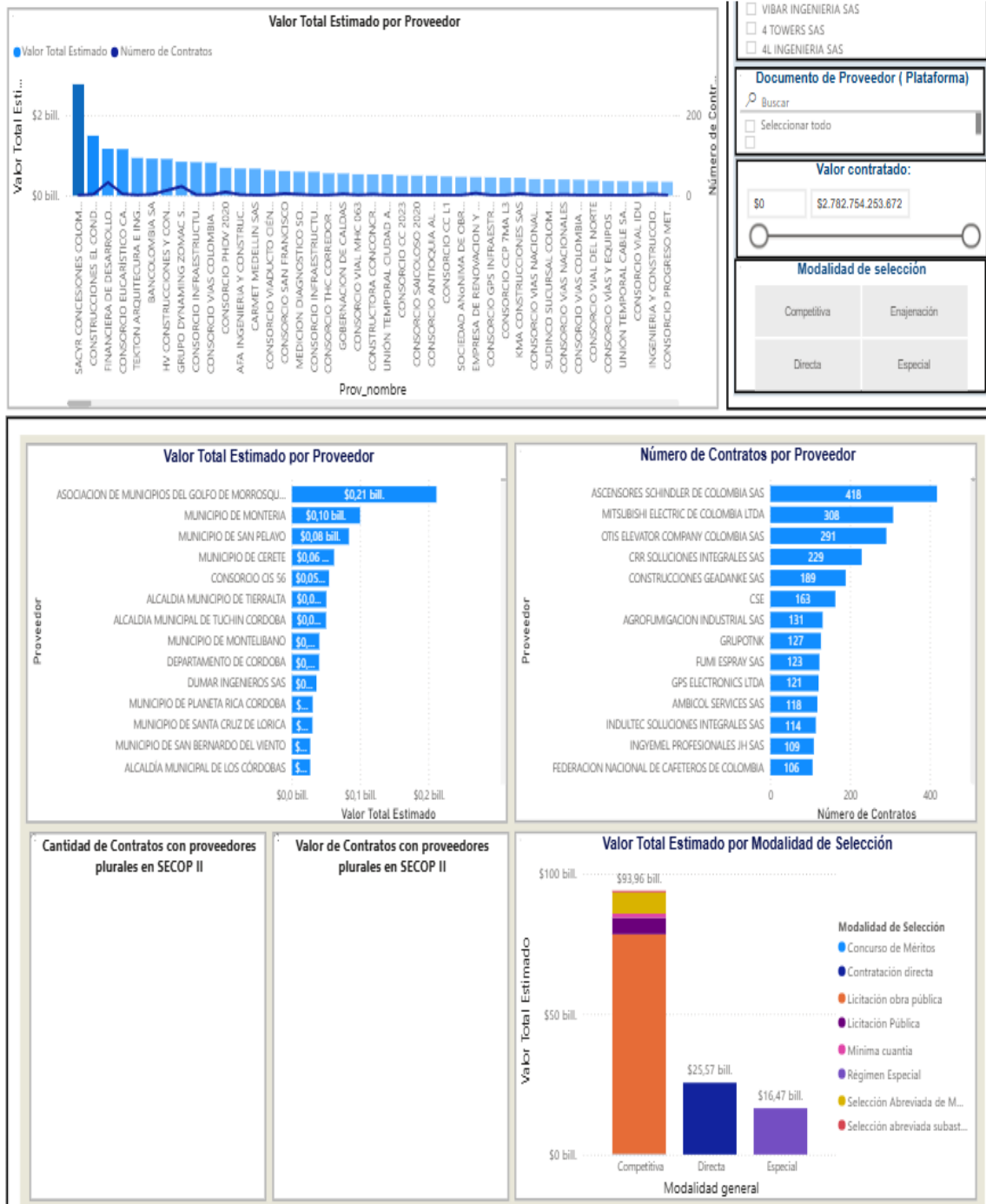


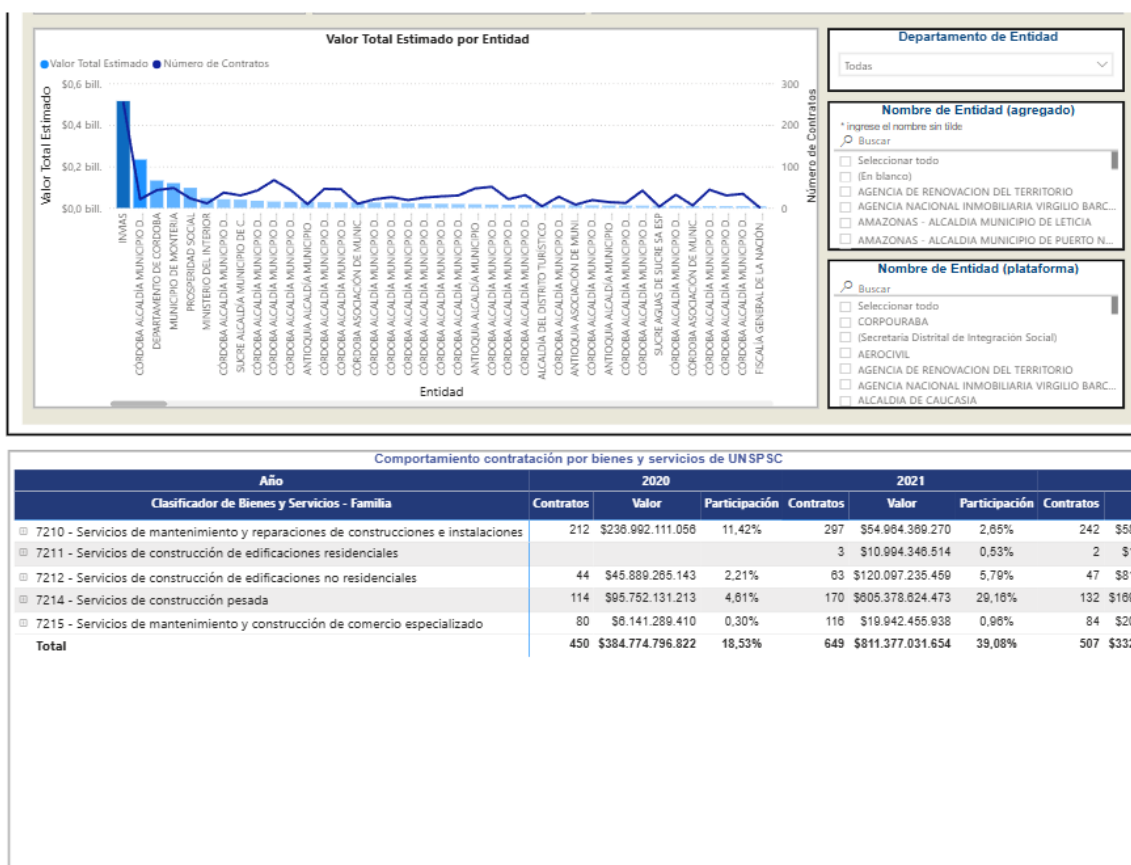
DETERCONSA
— TOCANCIPÁ —

FORMATO ANÁLISIS DEL SECTOR



**ALCALDÍA DE
TOCANCIPÁ**





De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)

<https://www.colombiacompra.gov.co/>

informacion.emaec@colombiacompra.gov.co

Agencia Nacional
de Contratación Pública
Colombia Compra Eficiente

2. Indicadores Financieros y organizacionales

Los indicadores financieros son herramientas que se diseñan utilizando la información financiera de la empresa, y son necesarias para medir la estabilidad, la capacidad de endeudamiento, la capacidad de generar liquidez, los rendimientos y las utilidades de la entidad, a través de la interpretación de las cifras, de los resultados y de la información en general. Los indicadores financieros permiten el análisis de la realidad financiera, de manera individual, y facilitan la comparación de esta con la competencia y con la entidad u organización que lidera el mercado².

² <https://actualicese.com/2015/02/26/definicion-de-indicadores-financieros/>

Requisitos habilitantes contenidos en el RUP. Las cámaras de comercio, con base en la información a la que hace referencia el artículo anterior, deben verificar y certificar los siguientes requisitos habilitantes:

Numeral 3: Capacidad Financiera - los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

- (a) **índice de liquidez:** activo corriente dividido por el pasivo corriente.
- (b) **índice de endeudamiento:** pasivo total dividido por el activo total.
- (c) **Razón de cobertura de intereses:** utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

Numeral 4: Capacidad Organizacional. Los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

- (a) **Rentabilidad del patrimonio:** utilidad operacional dividida por el patrimonio.
- (b) **Rentabilidad del activo:** utilidad operacional dividida por el activo total.

Con el fin de verificar el estado de las empresas del sector para identificar si cumplen con las especificaciones de los requisitos habilitantes financieros y organizacionales, para ello se hace uso de las herramientas dispuestas para conocer el comportamiento del mercado.

La Superintendencia de Sociedades publica desde el año 2017 los estados financieros de las empresas que vigila, bajo normas NIIF, en el Sistema de Información Empresarial - SIE. Con base en esta información, la Cámara Colombiana de la Infraestructura Seccional Antioquia, ha desarrollado una herramienta para cada sector de la infraestructura, en la cual se observa el porcentaje de empresas (constructoras, consultoras y proveedoras) que cumplen con los indicadores financieros exigidos por las entidades contratantes en sus procesos de contratación pública.

Para el sector constructor, la herramienta permite conocer las condiciones de 1.780 empresas frente a los requisitos financieros y organizacionales exigidos por las entidades estatales, calculando el número y porcentaje de empresas de la muestra que cumplen y no cumplen con todos los requisitos financieros solicitados en un determinado proceso de contratación.

La herramienta permite ingresar los valores para cada indicador, y con ellos evidenciar el porcentaje de cumplimiento de las 1780 empresas incluidas en el estudio. Así las cosas, se

procedió a ingresar los indicadores financieros establecidos en los Pliegos tipo³, de tal forma que se encontró lo siguiente:

Para Mypimes

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,2	88,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	70 %	81,0%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	2 %	79,5%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	1 %	79,4%

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,3	85,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	75 %	84,5%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	5	55,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	3 %	76,0%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	2 %	72,7%

En ambos rangos que observa que en general las empresas registradas cumplen por encima del 70% los indicadores, no obstante, se observa una leve disminución en el cumplimiento de la cobertura de intereses para valores superiores a 5 veces cuando el endeudamiento es mayor.

³ <https://www.colombiacompra.gov.co/documentos-tipo/documentos-tipo-para-licitacion-de-obra-publica-de-infraestructura-de-transporte>

Para No Mypimes

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,3	85,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	70 %	81,0%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	4 %	72,7%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	2 %	72,7%

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,4	82,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	75 %	84,5%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	5 %	69,8%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	3 %	66,8%

Conforme a lo encontrado en el análisis de la oferta, DETERCONSA considera en el presente estudio como posibles oferentes del proceso a los participantes en procesos anteriores del Municipio de Tocancipá, así como también personas naturales y/o jurídicas que cumplan con los requisitos exigidos en los Pliegos tipo de licitación de obra pública de infraestructura transporte y Estudios de necesidad y conveniencia.

Así las cosas, en atención a que el presente proceso de selección se rige por lo determinado en el Manual de Contratación de la Empresa, para la estructuración de los Documentos del Proceso de Contratación de obra se registrá por los siguientes indicadores:

MATRIZ 1 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES**1. Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipyme.**

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

Indicador	Formula	Requisito
Índice de Liquidez	Activo Corriente/ Pasivo Corriente	≥ 2
Nivel de Endeudamiento	Pasivo Total/Activo Total	$\leq 50\%$
Cobertura de Intereses	Utilidad Operacional/Gastos por Intereses	$\geq 2,0$
Capital de Trabajo	Activo Corriente-Pasivo Corriente	$\geq 25\%$ del POE
ROE	Utilidad Neta/ Patrimonio	$\geq 10\%$
ROA	Utilidad Neta/Activo Total	$\geq 8\%$

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

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

ESTUDIO DE LA DEMANDA

La información histórica de la demanda es importante para definir ciertos puntos respecto al conocimiento particular de la necesidad a contratar, proveedor y precio de adquisición. Para el efecto la Entidad Estatal debe: (a) tener claro las cantidades que requiere comprar,

en caso de ser un monto, o saber si las aproximaciones históricas muestran que ha tenido que hacer adiciones para suplir la demanda o si por el contrario la demanda ha sido sobrestimada; y (b) saber cómo ha escogido a los proveedores en caso que el bien, obra o servicio haya sido contratado anteriormente.

DETERCONSA debe indagar sobre el desempeño de estos proveedores y preguntarse si existen varios proveedores que puedan satisfacer la necesidad y atender la demanda en el lugar donde es requerida. Por último, la Entidad Estatal debe conocer si el precio que ha pagado por el bien, obra o servicio en diferentes momentos ha sido constante teniendo en cuenta la inflación, variación de la tasa de cambio o los precios de las materias primas. El análisis de esta información histórica proporciona a la Entidad Estatal herramientas para tomar mejores decisiones de compra.⁴

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Territorial Conjunto DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, busca mejorar las buenas prácticas en la planeación y gestión de los procesos contractuales para que los participantes del Sistema de Compra Pública lo adopten y se destaquen por sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de mayor valor por dinero.

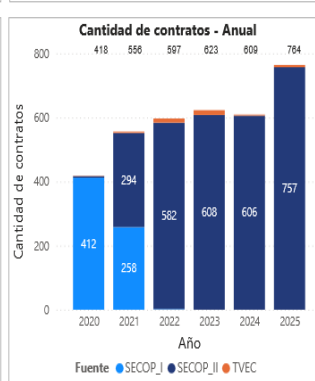
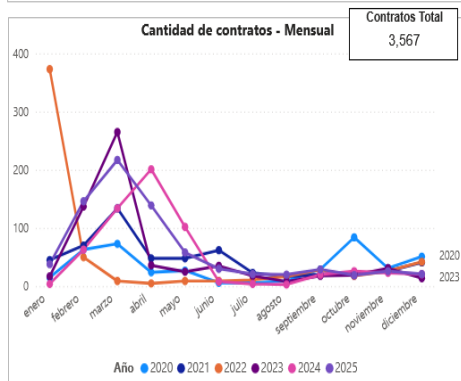
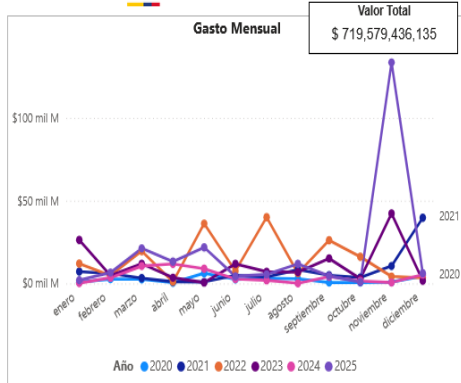
DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia

⁴ Guía para la Elaboración del Estudio del sector.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA

[← Atrás](#)

[↺ Reiniciar](#)



FILTROS:

Seleccione el año:

2020 2021 2022 2023 2024 2025

Seleccione la Fecha

Fecha_firma: 01/01/2020 30/12/2025

Departamento de Entidad

CUNDINAMARCA

Nombre de Entidad (agregado)

* Ingrese el nombre sin tildes

TOCANCIP

☒ CUNDINAMARCA - ALCALDIA MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ

☐ CUNDINAMARCA - CONCEJO MUNICIPAL DE TOCANCIPÁ

☐ CUNDINAMARCA - EMPRESA DE SERVICIOS PÚBLICOS

☐ CUNDINAMARCA - IED TECNICO INDUSTRIAL DE TOCANCIPÁ

☐ CUNDINAMARCA - INSTITUCION EDUCATIVA DE TOCANCIPÁ

☐ CUNDINAMARCA - INSTITUTO MUNICIPAL DE RECREACION Y DEPORTES

Plataforma:

SECOP_I SECOP_II TVEC

Nombre de Entidad (plataforma)

* Ingrese el nombre sin tildes

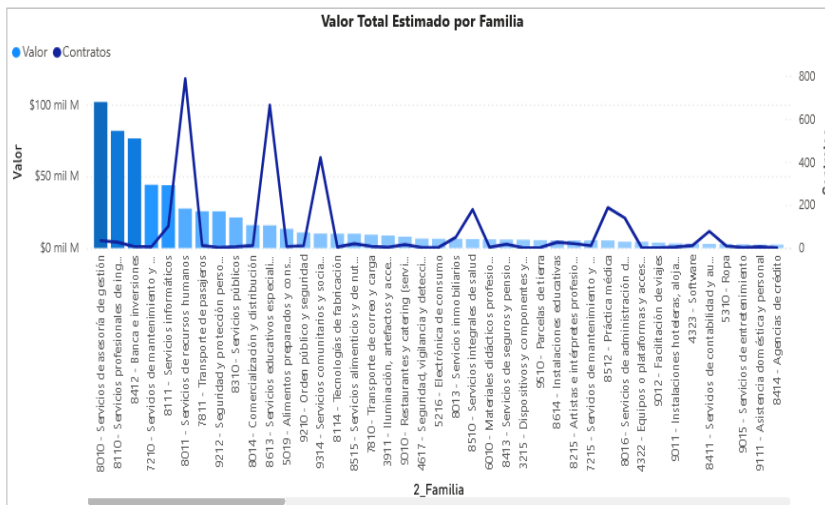
Buscar

☐ Seleccionar todo

☐ CUNDINAMARCA - ALCALDIA DE TOCANCIPÁ

☐ CUNDINAMARCA ALCALDIA MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ

☐ MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ



Seleccione una categoría:

(Segmento / Familia / Clase)

Buscar

☐ Seleccionar todo

☒ 10 - Material Vivo Vegetal y Animal, Accesorios...

☒ 14 - Materiales y Productos de Papel

☒ 15 - Materiales Combustibles, Aditivos para Co...

☒ 21 - Maquinaria y Accesorios para Agricultura, ...

☒ 22 - Maquinaria y Accesorios para Construcción...

☒ 24 - Maquinaria, Accesorios y Suministros para...

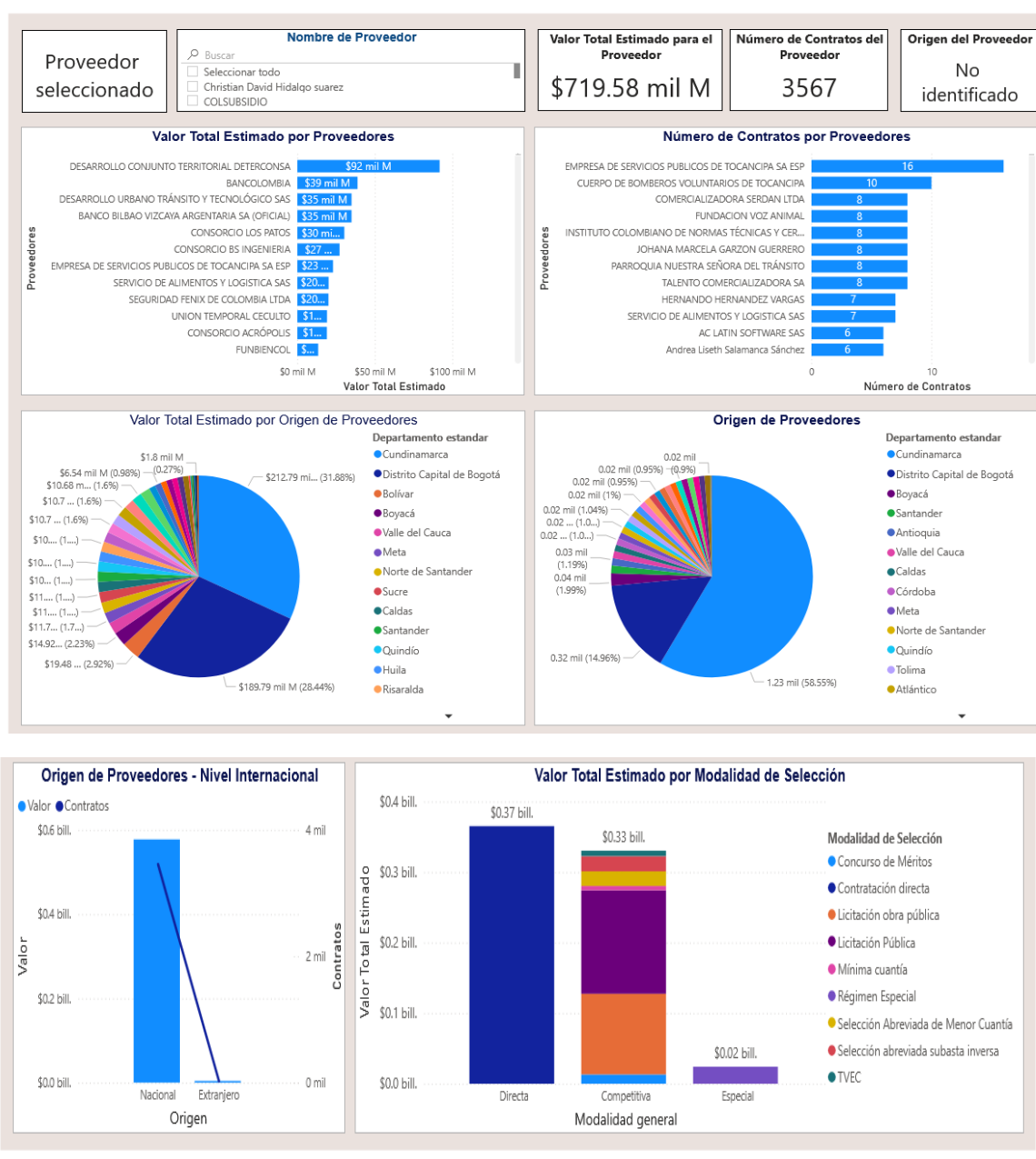
Valor contratado:

\$0 \$91,810,327,117

Modalidad de selección

Competitiva Enajenación

Directa Especial



De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
 Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)

<https://www.colombiacompra.gov.co/>

informacion.ema@colombiacompra.gov.co



Agencia Nacional
de Contratación Pública
Colombia Compra Eficiente

C. ASPECTO ECONÓMICO

El análisis económico se centra en los factores que influyen en el poder de compra y los patrones de gasto de las Entidades Estatales.

Cambios en los Presupuestos

Existen diversos factores que pueden influir significativamente en los presupuestos establecidos por las entidades territoriales, entre los más importantes se encuentran: Los desastres naturales, las fluctuaciones en la política monetaria del país, las variaciones en los precios nacionales e internacionales de los insumos y los cambios internos en la asignación de recursos, algunas de estas se prevén en el análisis de riesgos.

Para nuestro caso no existirían muchos cambios en los presupuestos pues solo dependeríamos del valor del salario mínimo, de la tabla que establece los salarios por servicios profesionales, de la relación de los impuestos establecidos por la entidad y de un alza en el IVA, pero todos estos factores no son tan sorprendentes como lo serían los materiales en el caso de obras.

Cambios en las formas de adquisición

Las entidades territoriales pueden ajustar sus adquisiciones de acuerdo con factores como la disponibilidad de recursos, la priorización de elementos a adquirir y los cambios en los niveles de precios de adquisición de elementos.

Cambios en los Ciclos de Producción

Para el presente proceso se aclara que son las modificaciones técnicas aquellas que representan cambios en las etapas productivas (diagnósticos), dichas modificaciones deben ser cuidadosamente estudiadas por la interventoría y/o Supervisión, en razón a que el fundamento técnico que ampara el proyecto será los referentes técnicos diseñados para estos propósitos.

El valor estimado del contrato a celebrar es la suma de **SEIS MIL NOVECIENTOS TRES MILLONES CINCUENTA Y UN MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$6.903.051.681) M/CTE**, incluido el valor del AIU.

D. ANÁLISIS LEGAL

La normatividad aplicable al proyecto se encuentra relacionada en los Documentos y Estudios Previos.

E. ANÁLISIS SOCIAL

Teniendo en cuenta que todas las intervenciones que realiza la Empresa tienen un impacto social no solo por el beneficio que las obras traen consigo, sino por la afectación que sufre la población durante la ejecución de estas obras, a continuación, se realiza un breve resumen del proceso de Gestión Social en Obra:

Este proceso inicia desde la etapa de factibilidad, en la cual se identifica y caracteriza el área de influencia directa e indirecta de la obra, la valoración del impacto, la consideración de las alternativas propuestas y el establecimiento de la socialmente más viable, y finaliza con la etapa de sostenibilidad del proyecto, en la cual la comunidad acompaña y se apropia de los cambios realizados en el espacio público.

Durante este proceso, el contratista y la interventoría, tiene un contacto permanente con la comunidad con el propósito de mantenerla informada sobre el proceso de la intervención de la obra, conocer sus inquietudes y darles una respuesta oportuna.

Para lo anterior y con el fin de garantizar la participación de la comunidad, se identifican organizaciones y liderazgos cívicos, sociales y comunitarios para constituir, de ser posible y de acuerdo con la magnitud de la obra e identificar información que permita describir, caracterizar y analizar el área, en sus componentes socioeconómico y cultural. Involucrar a la comunidad y fortalecer su participación desde el mismo instante en el que se está estructurando el proyecto, genera un sentido de pertenencia de la comunidad hacia el proyecto.

A través del proceso de Gestión Social en Obra, es fundamental generar espacios de participación para la ciudadanía que posibiliten el intercambio permanente de información, la resolución de inquietudes y el trámite y respuesta a las propuestas de los ciudadanos. Estos espacios se estructuran en reuniones de participación, reunión de inicio de obra, reunión de finalización, Comités CREA realizados mensualmente, además de contacto permanente a través de correo electrónico, línea telefónica y los puntos CREA.

La Gestión Social en Obra y la participación del ciudadano durante la intervención del espacio público, ayuda a mitigar y prevenir las afectaciones y potenciar los impactos positivos de la obra en la población, además de sensibilizar a la población del área de influencia frente a los beneficios del futuro proyecto. Así mismo, la gestión social previene, mitiga y controla el impacto social que, eventualmente, podría causarse en desarrollo de la obra o por la no ejecución de esta.

Es importante tener en cuenta que con la Gestión Social en Obra, también se da respuesta a la Ley 850 y el Acuerdo 142 de 2005, que reglamenta las Veedurías Ciudadanas, como un mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, ejercer vigilancia sobre la gestión pública, respecto a las autoridades administrativas, políticas, judiciales, electorales, legislativas y órganos de control, así como de las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales de carácter nacional o internacional que operen en el país, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.

De acuerdo con lo anterior, la interventoría y/o supervisión participa en el seguimiento y control de las acciones que se adelanten en el marco de la gestión social en el marco de las diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos.

CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA DEMANDA

De conformidad con lo establecido por la Cámara Colombiana de Infraestructura se encuentra que se establecieron alrededor de 27 criterios de calificación para procesos de selección, en donde se encuentran tanto los requisitos habilitantes como los de ponderación para los procesos de obra.

- Cronograma
- Presentación de la oferta
- Forma de pago
- Experiencia
- Capacidad financiera
- Capacidad organizacional
- Personal y equipos
- Oferta económica
- Factor de calidad
- Evaluación de la oferta

Se encuentra que se establecieron alrededor de 31 criterios de calificación en donde se encuentran tanto los requisitos habilitantes como los de ponderación para los procesos de Consultoría e Interventoría.

- Cronograma
- Valor estimado del contrato
- Forma de pago
- Experiencia
- Capacidad financiera
- Capacidad organizacional
- Personal
- Experiencia específica del proponente
- Experiencia del equipo de trabajo
- Formación del equipo de trabajo

De acuerdo con ese análisis de resultados se dedujo lo siguiente:

- En los departamentos, el 64% de los procesos fueron adjudicados a únicos oferentes habilitados.
- En los municipios, el 85% de los procesos fueron adjudicados a únicos oferentes habilitados.
- En el Distrito Capital, sólo el 7% de los procesos se adjudicaron a únicos oferentes.
- Mientras que, en las entidades de orden nacional, el 94% del total de los procesos revisados, registraron más de dos oferentes habilitados

PRECIOS UNITARIOS

En el contrato por precios unitarios tienen mayor importancia las funciones técnicas.

Es vital la capacidad de negociación con el contratista general; debe poseer una adecuada solvencia técnica, y el control y la vigilancia se centran en el recurso humano, profesional y de mano de obra, así como de los equipos, procedimientos y sistemas constructivos, y en la calidad de materiales y producto final.

E. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

En los contratos que deban cumplirse en Colombia, el servicio es nacional cuando además de ofertarse por una persona natural colombiana o por un residente en Colombia, por una persona jurídica constituida de conformidad con la legislación colombiana o por un

Proponente Plural conformado por estos o por estos y un extranjero con Trato Nacional, (i) usa el o los bienes nacionales relevantes definidos por la Entidad Estatal para el desarrollo de la obra o (ii) vincula el porcentaje mínimo de personal colombiano, según corresponda.

En los contratos que no deban cumplirse en Colombia, que sean prestados en el extranjero y estén sometidos a la legislación colombiana, un servicio es colombiano si es prestado por una persona natural colombiana o por un residente en Colombia, por una persona jurídica constituida de conformidad con la legislación colombiana o por un Proponente Plural conformado por estos, sin que sea necesario el uso de bienes colombianos o la vinculación de personal colombiano.

En el caso de los Proponentes extranjeros con trato nacional que participen en el Proceso de Contratación de manera singular o mediante la conformación de un Proponente Plural podrán definir si aplican las reglas previstas en este numeral o, si, por el contrario, deciden acogerse a la regla de origen de su país. Para definir la regla aplicable al proceso, el Proponente extranjero con trato nacional así lo manifestará con el diligenciamiento de la opción 3 del Formato “Puntaje Industria Nacional” “Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional”. En el caso que no se diligencie la opción 3 del Formato “Puntaje Industria Nacional” “Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional”, la Entidad Estatal deberá evaluar la oferta de acuerdo con las reglas previstas en este numeral.

Determinación de bienes relevantes.

Para determinar uno o varios bienes nacionales relevantes la Entidad Estatal debe aplicar los criterios establecidos en el artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015 y los previstos en esta Matriz. La aplicación de estos criterios deberá constar en los estudios y documentos previos. Para ello la Entidad podrá tener en cuenta los bienes enlistados, de manera enunciativa, en esta matriz de acuerdo con las distintas actividades de obra pública – Experiencia de los diferentes documentos tipo expedidos para la contratación de obra pública.

En cumplimiento de los referidos criterios, la Entidad Estatal deberá desarrollar la siguiente metodología para identificar los bienes nacionales relevantes para la ejecución del objeto a contratar:

- ✓ Identificar dentro del Presupuesto Oficial los bienes o insumos requeridos para la ejecución del proyecto.

- ✓ Calcular el **valor parcial** de los bienes o insumos identificados, para lo cual se deberá multiplicar el valor unitario de cada uno por la cantidad requerida.
- ✓ Calcular el **valor total** realizando la sumatoria de los **valores parciales** de los bienes o insumos requeridos en el proyecto.
- ✓ Determinar el **porcentaje de participación** de cada bien o insumo usando su **valor parcial** dividido por el **valor total**, cociente que deberá ser multiplicado por cien (100). Para esto se aplicará la siguiente fórmula:

$$participacion (\%) = \sum_{i=1}^n \left(\frac{valor\ parcial_i}{valor\ total} \right) * 100$$

- ✓ Determinar el **porcentaje acumulado** entendido como la sumatoria de los porcentajes de participación definidos en el numeral anterior. Para lo cual, se sugiere, organizar los bienes en una tabla, en orden descendente según su **porcentaje de participación**, disponiendo una fila por cada bien, una columna para el nombre o descripción del bien, otra para el **porcentaje de participación** y otra en la que se consignará el **porcentaje acumulado**.

Al bien o insumo que tiene la mayor participación, es decir, el que ocupa el primer lugar en el listado, le corresponderá como **porcentaje acumulado** el valor asignado como **porcentaje de participación**. Para el segundo bien el **porcentaje acumulado** será la suma de su porcentaje de participación con el **porcentaje acumulado** asignado al bien que lo antecede en el listado. Del mismo modo, para el tercer bien el **porcentaje acumulado** será la suma de su porcentaje de participación con el **porcentaje acumulado** calculado para el anterior bien, y así sucesivamente deberá procederse respecto de los demás bienes hasta completar todos los porcentajes acumulados. Para mayor claridad se aplicará la siguiente fórmula.

$$porcentaje\ acumulado_j = \sum_{j=0}^i participacion (\%)_i$$

Donde $participacion (\%)_i$ son las frecuencias acumuladas o porcentaje de participación (%) calculado.

Identificar los bienes o insumos cuyo porcentaje acumulado esté dentro del ochenta por ciento (80%) o un valor aproximado por debajo.

- ✓ Identificar los bienes o insumos que cumplan con la condición anterior y en relación con estos se calculará el promedio de su porcentaje de participación. El promedio se calculará realizando la sumatoria de los porcentajes de participación de cada bien, resultado que luego se dividirá entre el número de bienes que se promedian.
- ✓ Los bienes relevantes serán aquellos cuyo porcentaje de participación sea igual o superior al promedio calculado en el paso anterior.
- ✓ Verificar si uno o varios bienes que cumplan con lo previsto en el numeral anterior se encuentran incluidos en el Registro de Productores de Bienes Nacionales, en los términos del Decreto 2680 de 2009. De estar incorporados, la Entidad Estatal verificará al momento de publicar el pliego de condiciones definitivo que el registro del bien o insumo esté vigente hasta una fecha posterior a la del cierre del proceso. Para tal efecto, se entiende por fecha del cierre la publicada en la Invitación.

CONCLUSIONES ESTUDIO DE MERCADO

Las condiciones que describe la actual coyuntura económica obligan a examinar los posibles efectos en la dinámica de la construcción. La tasa de cambio y su evolución reciente generan para la cadena de valor un nuevo escenario con potencialidades y riesgos.

Desde el punto de vista de los riesgos puede presentarse un efecto al alza sobre el precio de algunos insumos directamente relacionados con el salario mínimo mensual. La magnitud y momento de este efecto dependerá de elementos como la dependencia de las importaciones para atender la demanda interna, la capacidad instalada de la industria local y la facilidad de sustitución de los productos, entre otros.

El sector de la construcción experimenta ciclos de actividad más acentuados que el promedio nacional y otras ramas productivas, y se constituye en uno de los principales indicadores económicos, debido a que las fluctuaciones de este sector están muy asociadas al ciclo de la economía.

De acuerdo con el análisis realizado, podemos evidenciar que existe una gran cantidad de empresas dispuestas a prestar los servicios de ejecución de obras para empresas públicas o privadas. Igualmente, se observa que el mercado mantiene una dinámica importante de crecimiento la cual permite cubrir las necesidades, por lo anterior podemos garantizar que existen condiciones eficientes y amplias en el mercado para la prestación del servicio que

requiere la Entidad. Por lo anterior el equivalente a 78.2%, se encuentran los constructores que pueden ser contratistas de la Empresa.

Existe una oferta considerable de oferentes registrados como proveedores, que cuentan con la suficiente experiencia, capacidad financiera y operacional, se puede garantizar el cumplimiento del contrato bajo los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad que rigen la contratación pública.