

**GERENCIA INTEGRAL DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PLAN DE
DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ 2024-2027 (VIGENCIA FUTURA ORDINARIA
SEGÚN ACUERDO N°. 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 “MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA QUE CONDUCE DE TOCANCIPÁ – ZIPAQUIRÁ DESDE EL PUENTE RÍO BOGOTÁ HASTA EL CENTRO POBLADO LA FUENTE DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA”, en el marco del Contrato Interadministrativo N° CTOINT 017 MT 2025, suscrito entre el Municipio de Tocancipá y DETERCONSA.

Tocancipá, Cundinamarca

Enero de 2026

Contenido

ESTUDIO DEL SECTOR.	3
ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR	4
1. ASPECTOS GENERALES	4
2. NECESIDAD PARA SATISFACER	5
3. OBJETO	7
4. SECTOR AL CUAL PERTENECE	7
5. PLAZO	8
6. CODIGO UNSPSC	8
7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL	9
8.1. Coyuntura del sector construcción – III trimestre de 2025	11
8.2. Diagnóstico del acero y el asfalto	12
8.3. Perspectiva de crecimiento para el año 2026	14
8.4. PRODUCTO INTERNO BRUTO	19
ANTECEDENTES TÉCNICOS.	37
1.1. LUGAR DE EJECUCIÓN	43
1.1. REGULATORIO	44
2. Indicadores Financieros y organizacionales	49

ESTUDIO DEL SECTOR.

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015 en la subsección 6 artículo 2.2.1.1.6.1 que determina el deben 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 demuestres la solidez financiera y económica de las personas jurídicas, naturales, individuales o conjuntas que se habilites 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 2.2.1.1.5.3 – 3 del Decreto 1082 de 2015.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES

En atención a los 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:

Que, en nuestro orden constitucional, el servicio al ciudadano es un fin esencial del Estado. El artículo 2º de la Constitución Política de 1991 resume una visión presente en todo el texto, al tiempo que vincula la prosperidad general y la realización de todos los principios, derechos y deberes constitucionales con el buen servicio prestado por el Estado a sus asociados, al darles a todas estas declaraciones la misma fuerza jurídica y política.

La Constitución es categórica al afirmar que las autoridades, esencialmente, se deben a los ciudadanos.

Que, las entidades y organismos del Estado deben proteger y garantizar los derechos y libertades de las personas, la primicia de los intereses generales, la sujeción de las autoridades a la constitución y demás preceptos del ordenamiento jurídico, el cumplimiento de los fines y principios esenciales estatales, el funcionamiento eficiente y democrático de la administración y la observancia de los deberes del Estado y de los particulares.

Igualmente, dentro de los objetivos generales del ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Los objetivos generales referidos a cada una de las políticas arriba indicadas que se adecuan mejor al objeto, con las que se compromete el Municipio en procura del adecuado desarrollo del territorio y la materialización del modelo de ordenamiento, son los que se indican a continuación:

- Optimizar las condiciones urbanas a través del mejoramiento de la movilidad y funcionalidad del municipio
- Implementar la interconexión municipal y articular el POT con el tren de cercanías.
- Articular las acciones en los subsistemas de vías y transporte de acuerdo con las proyecciones del plan vial y la definición de los proyectos para su implementación.
- Recuperar y mejorar es espacio público del municipio, propendiendo por el equilibrio del tráfico peatonal y vehicular.
- Articular el sistema urbano existente para integrarlo al sistema vial regional y nacional.
- Ejecutar los proyectos del sistema vial en toda la jurisdicción del Municipio.
- Fortalecer la estructura urbana, de expansión urbana y los centros poblados con base en la construcción y adecuación de equipamiento en relación con la localización de la demanda y del déficit existente facilitando el acceso a toda la población.
- Crear, mantener y mejorar la infraestructura requerida de acuerdo con las necesidades de los diferentes sectores de la población.

2. NECESIDAD PARA SATISFACER

El Municipio de Tocancipá presenta una dinámica de crecimiento urbano, poblacional y productivo acelerado, derivada de su ubicación estratégica en la Sabana Centro y de su articulación funcional con municipios vecinos y con la ciudad de Bogotá D.C. Esta condición ha incrementado de manera sostenida la demanda sobre la infraestructura vial existente, particularmente en los corredores secundarios que cumplen funciones de conectividad intermunicipal y de acceso a centros poblados, áreas rurales y zonas de actividad económica.

En este contexto, el corredor vial que comunica a Tocancipá con el municipio de Zipaquirá, en el tramo comprendido entre el Puente sobre el río Bogotá y el Centro Poblado La Fuente, constituye un eje fundamental para la movilidad regional y local.

No obstante, las condiciones actuales de la vía evidencian un deterioro progresivo de la estructura del pavimento, deficiencias en el manejo de aguas superficiales y subsuperficiales, ausencia o insuficiencia de obras complementarias y limitaciones para la movilidad segura de peatones y ciclistas, lo cual afecta negativamente la seguridad vial, la eficiencia del transporte y la calidad de vida de la población usuaria.

La persistencia de estas condiciones genera incrementos en los tiempos de desplazamiento, mayores costos de operación vehicular, riesgos para los usuarios vulnerables de la vía y restricciones para el desarrollo económico y social del área de influencia. Así mismo, la falta de infraestructura adecuada para la movilidad no motorizada y la seguridad vial resulta incompatible con los principios de sostenibilidad, accesibilidad e inclusión que orientan la planeación territorial del municipio.

En consecuencia, se identifica la necesidad de mejorar y rehabilitar integralmente el corredor vial Tocancipá – La Fuente – Zipaquirá, mediante la intervención de la estructura de la vía, la optimización del sistema de drenaje, la incorporación de andenes y cicloruta, y la implementación de señalización y elementos de seguridad vial, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, seguridad y funcionalidad, acordes con la importancia estratégica del corredor dentro de la malla vial municipal.

Esta necesidad se encuentra plenamente alineada con los objetivos, programas y metas del Plan de Desarrollo Municipal “**Tocancipá Segura, Experiencia con Visión Social 2024–2027 – Recuperemos el Progreso**”, particularmente con el eje estratégico orientado al fortalecimiento de la infraestructura para la vida, el ordenamiento del territorio y la mejora de la movilidad, como pilares para el desarrollo sostenible y la competitividad del municipio.

Así mismo, la satisfacción de esta necesidad se enmarca en el Contrato Interadministrativo suscrito entre el Municipio de Tocancipá y la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA, a través del

cual se dispuso la gerencia integral de la ejecución de proyectos priorizados en el Plan de Desarrollo, garantizando una gestión técnica, administrativa y financiera especializada para la materialización de las inversiones públicas en infraestructura.

En virtud de lo anterior, la ejecución del proyecto de **mejoramiento y rehabilitación del corredor vial Tocancipá – Zipaquirá, tramo Puente Río Bogotá – Centro Poblado La Fuente**, se constituye en una actuación necesaria y prioritaria para satisfacer la demanda de movilidad segura y eficiente, fortalecer la integración territorial, promover el desarrollo económico local y regional, y contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de la población del municipio de Tocancipá.

3. OBJETO

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial DETERCONSA, está interesada en realizar la contratación para:

“MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA QUE CONDUCE DE TOCANCIPÁ - ZIPAQUIRÁ DESDE EL PUENTE RÍO BOGOTÁ HASTA EL CENTRO POBLADO LA FUENTE DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.”

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 de VEINTITRÉS (23) MESES, 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
MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA QUE CONDUCE DE TOCANCIPÁ – ZIPAQUIRÁ DESDE EL PUENTE RÍO BOGOTÁ HASTA EL CENTRO POBLADO LA FUENTE DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ	VEINTITRÉS 23 MESES	\$55.340.537.072,81	CENTRO POBLADO LA FUENTE

DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA			
------------------------------	--	--	--

6. CÓDIGO 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 – III trimestre de 2025](#)

De acuerdo con los Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) del DANE para el tercer trimestre de 2025 (julio–septiembre), el comportamiento del sector presenta los siguientes resultados en términos del valor agregado:

- ✓ El PIB total de Colombia creció 3,6 % frente al mismo periodo del año anterior.

- ✓ El valor agregado del sector construcción disminuyó 1,5 % en su variación anual.
- ✓ El subsector de edificaciones registró una caída de -8,3 %, afectado principalmente por debilidad en las obras residenciales y no residenciales.
- ✓ El subsector de obras civiles mostró un crecimiento robusto de 13,1 %, reflejando dinamismo en proyectos de infraestructura.
- ✓ Las actividades especializadas relacionadas con construcción decrecieron -3,4 % en el mismo periodo.

Estos resultados evidencian una diferenciación significativa entre los componentes de la construcción: mientras la edificación continúa con una tendencia negativa, la obra civil registra un crecimiento destacado, lo que resalta la relevancia estratégica de proyectos de infraestructura pública para impulsar la actividad económica y amortiguar los efectos contractivos del segmento vivienda en el agregado del sector.

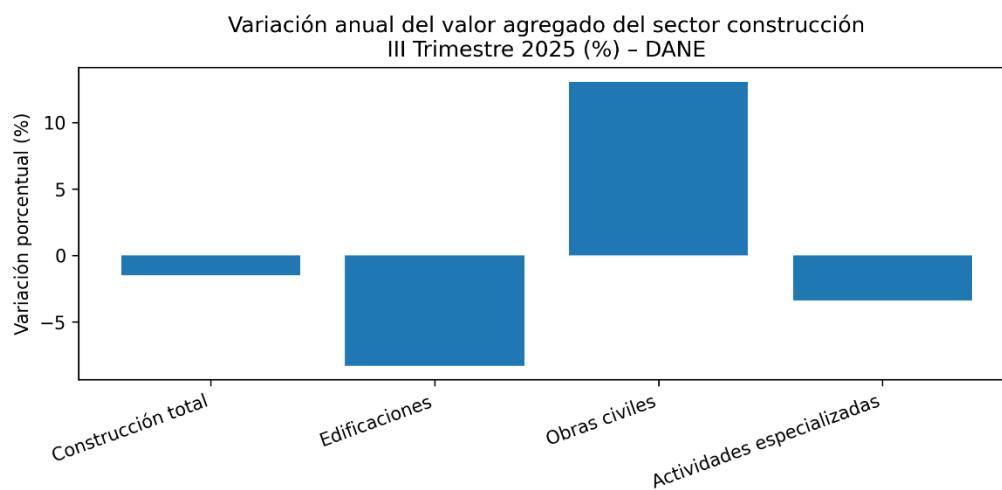


Tabla 7, Fuente: DANE – Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC), III trimestre de 2025. Elaboración propia.

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

El aumento en el costo de los insumos de la construcción ha sido una de las mayores preocupaciones dentro del sector de infraestructura vial durante el último año y medio.

Los costos han registrado los crecimientos anuales más altos desde el año 2012, debido en gran medida al incremento del precio de los materiales.

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 disruptores 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

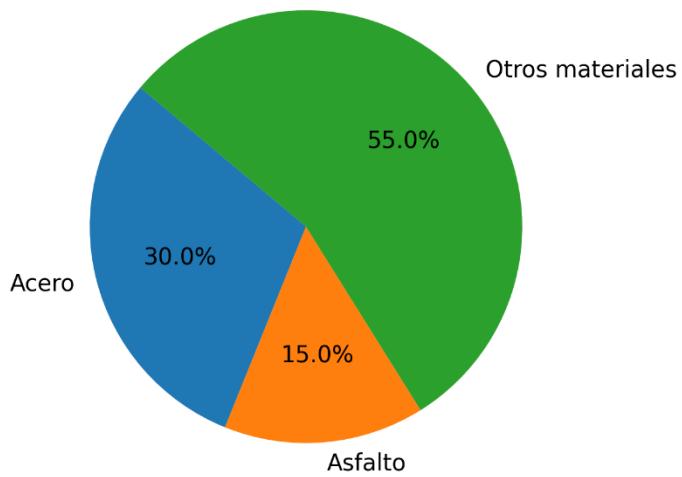


Tabla 8, Análisis de mercado sector construcción. Elaboración propia con base en reportes económicos y seguimiento de insumos del sector infraestructura.

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).

Perspectiva de crecimiento del sector construcción
Colombia - Proyección 2026

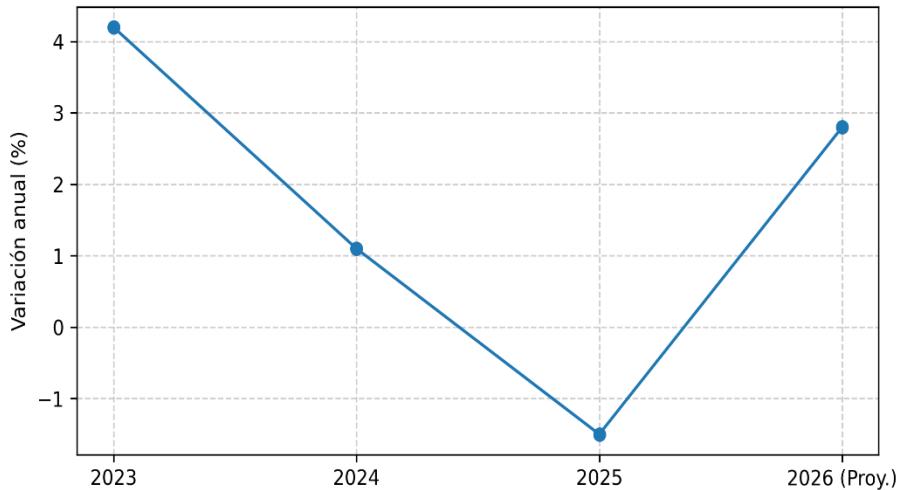


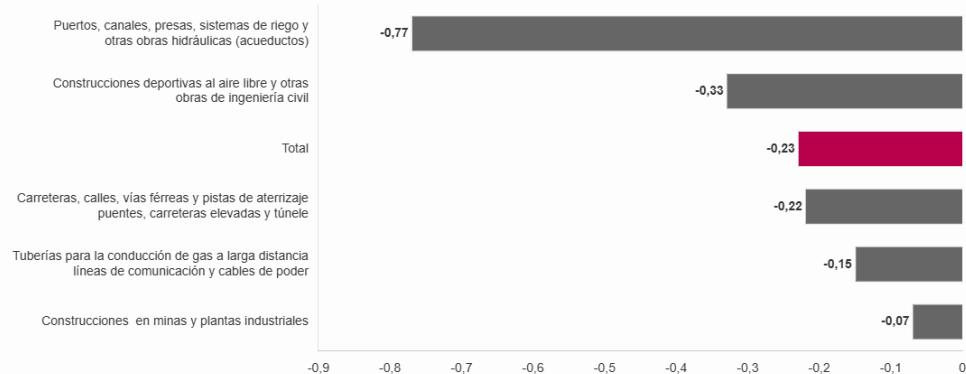
Tabla 9, DANE, Banco de la República y análisis sectoriales. Elaboración propia.

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 (ICOCTIV)

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



Fuente: DANE, ICOCTIV

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:

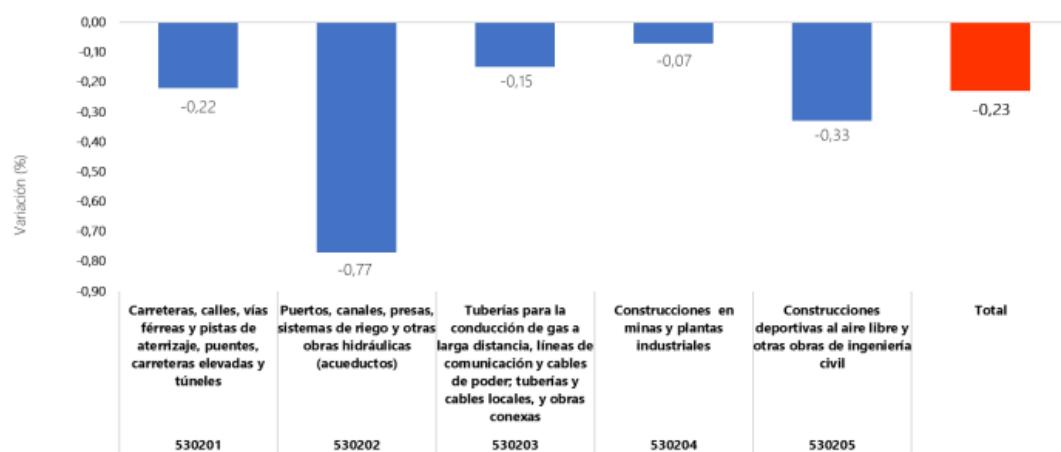
- Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), con una variación de -0,77 %, siendo la mayor disminución registrada entre las agrupaciones analizadas.
- Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil, que presentaron una variación de -0,33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

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

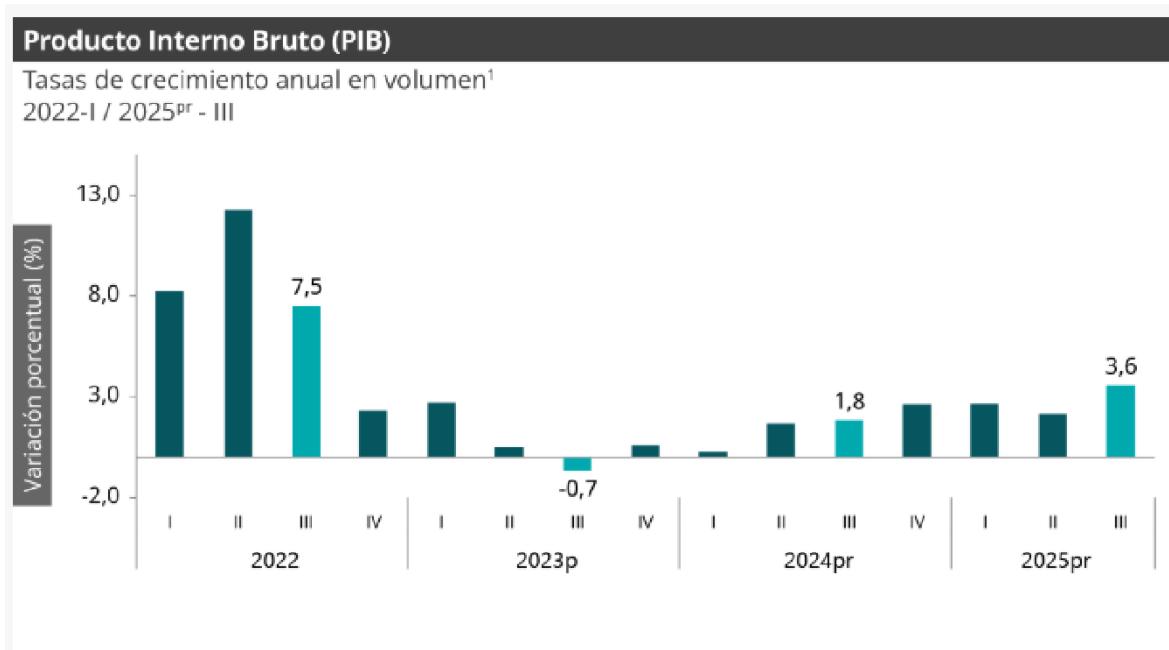


Ilustración 2, PIB - DANE 2025

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%

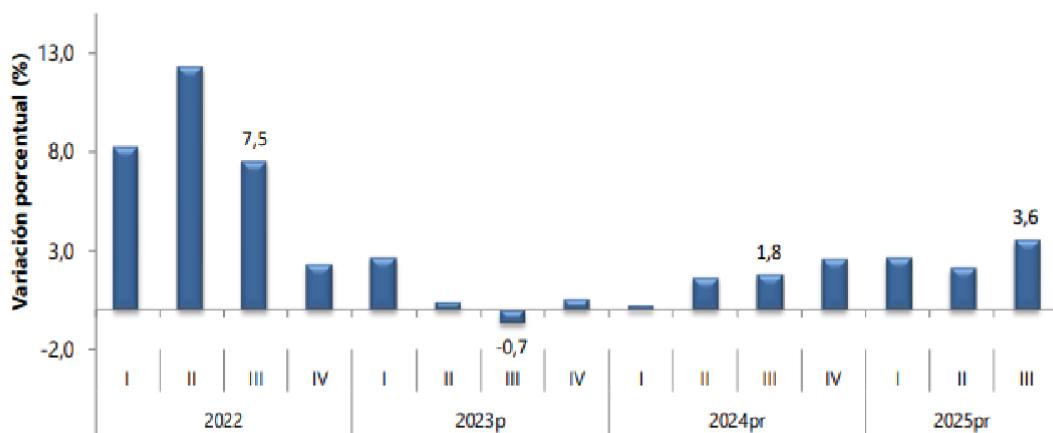
Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre 2025 preliminar

Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre 2025 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto

Tasa de crecimiento en volumen¹

2022-I / 2025pr-III



Fuente: DANE, PIB_T

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

pr=preliminar

p=provisional

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 10, 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 11, 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 (ICOCTIV)

En julio de 2025, la variación mensual del ICOCTIV 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.

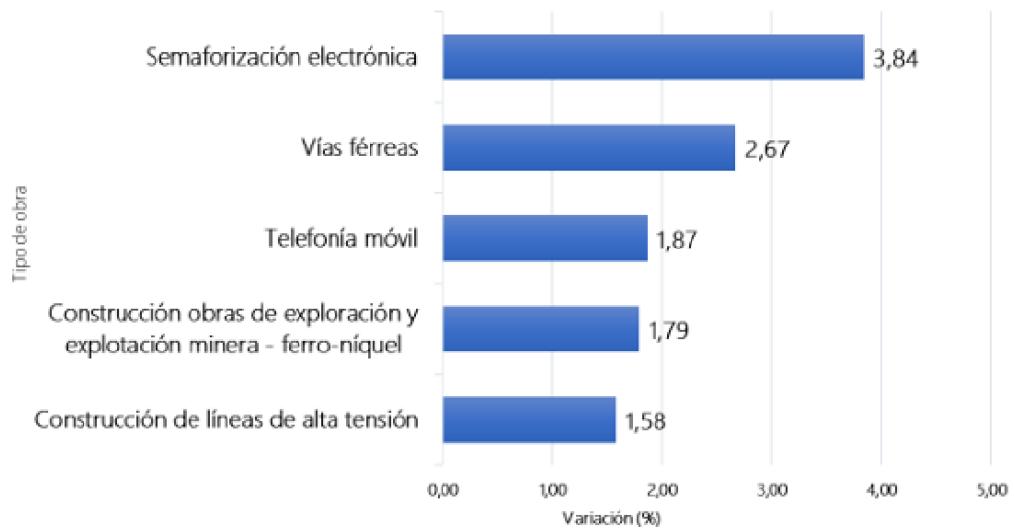
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice

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. ICOClV. Mayores variaciones mensuales positivas, según tipología de obra
Total nacional
Julio 2025

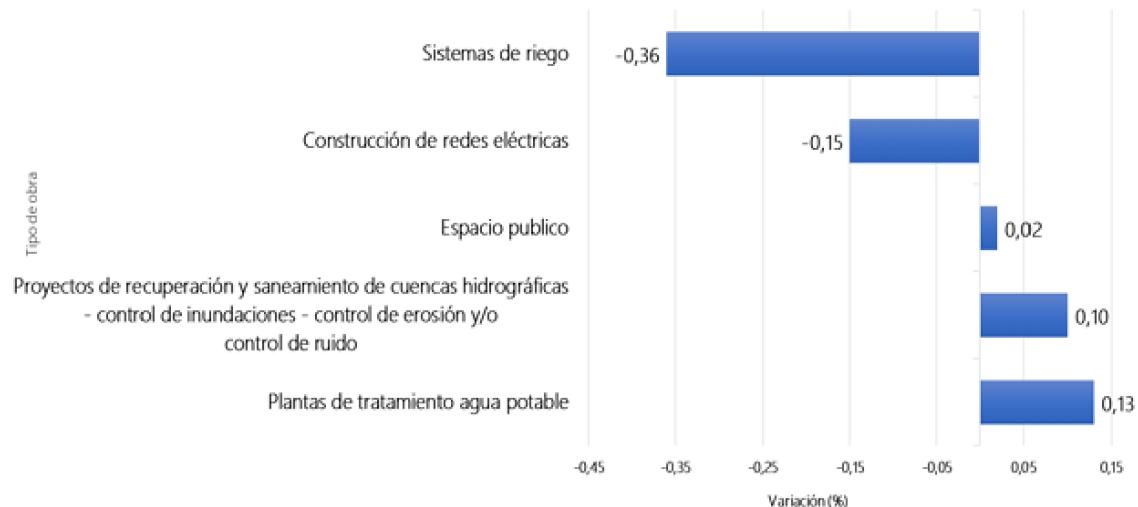


Fuente: DANE, ICOClV.

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 %	Contribución	
		Variación (%)	(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, presentó 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 %	Contribución	
			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%).

Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

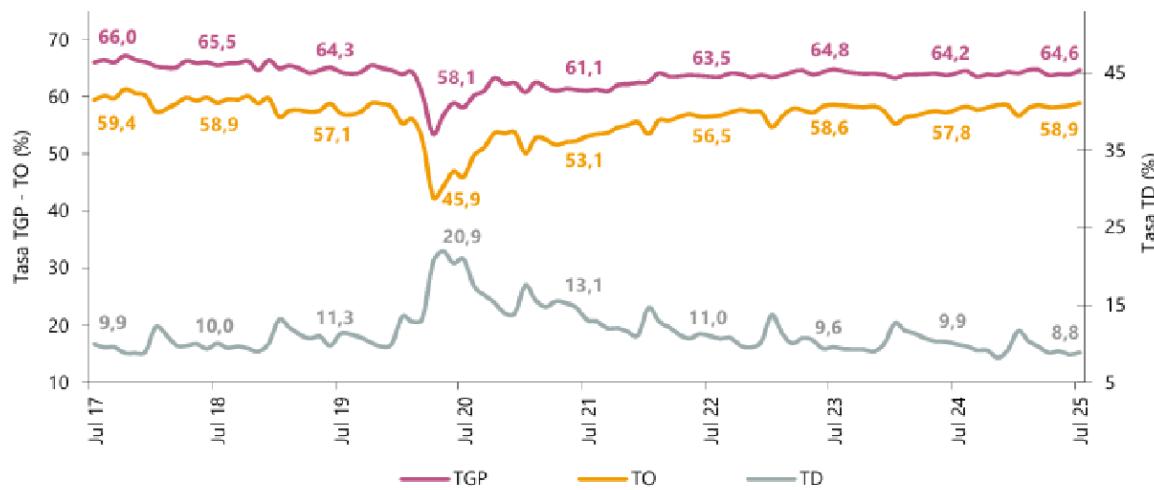
Total nacional
Julio (2024-2025)



Fuente: DANE, GEIH

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.

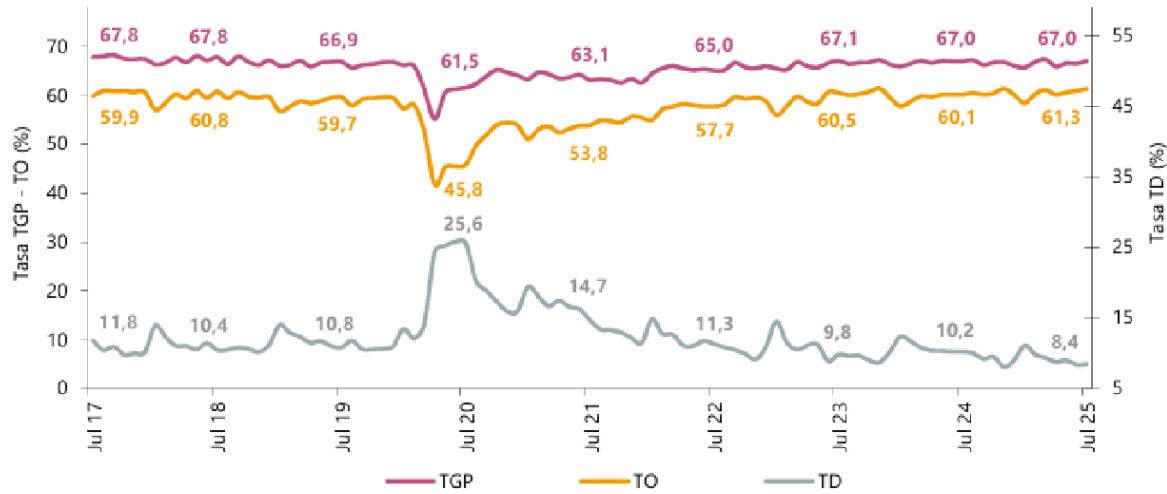
Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación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

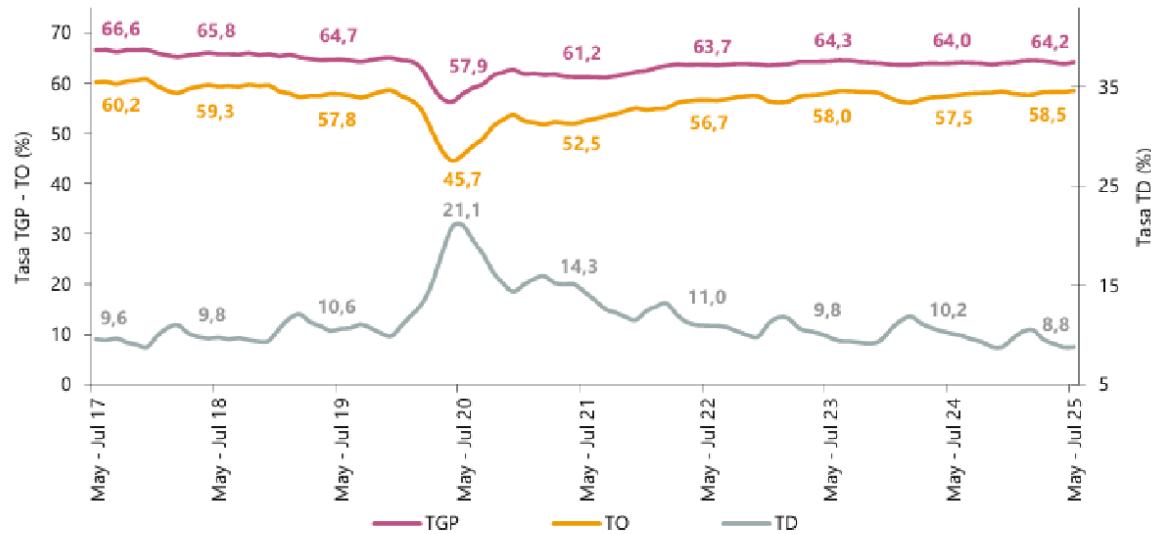
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.

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 ^a	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.

^aSuministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^a 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

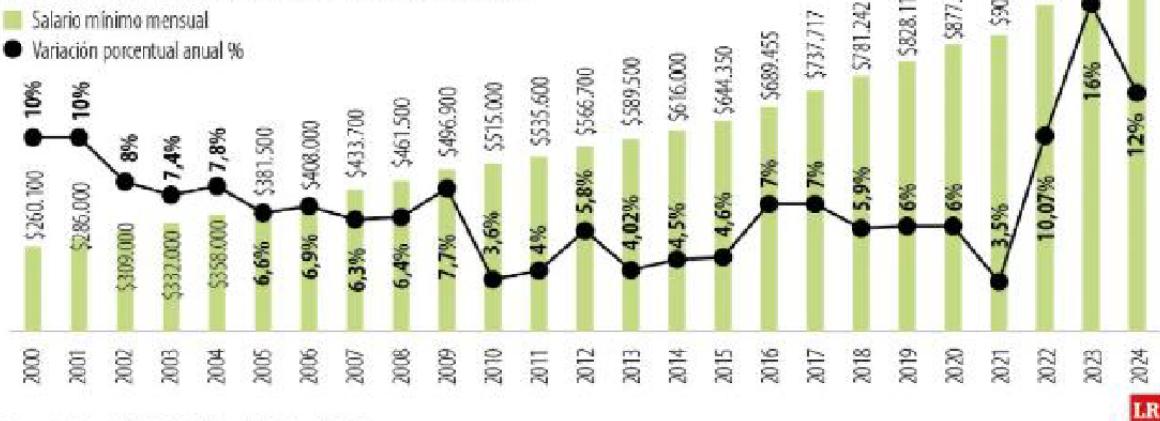
De manera sistemática, al finalizar cada año, se realiza en Colombia la discusión sobre el incremento del salario mínimo. El arreglo institucional en Colombia hace que tres jugadores, líderes de sindicatos de trabajadores, representantes de los gremios de la producción y gobierno, se sienten a negociar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

COSTOS EN EL EMPLEO FORMAL SEGÚN ACOPÍ

COSTOS DIRECTOS	Concepto	Tarifa	Impactos con	*Impactos con un salario en 2025
			un salario en 2024	
	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

LR

Salario mínimo y auxilio de transporte en Colombia 2025

El salario mínimo mensual aumentará un 9,5 % y el auxilio de transporte un 23,46 % en 2025.



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.salariominimocolombia.net/historico/>

ANTECEDENTES TÉCNICOS.

El Municipio de Tocancipá se localiza en la provincia de Sabana Centro del departamento de Cundinamarca, al norte de Bogotá D.C., sobre la Troncal Central del Norte, a una distancia aproximada de 47 kilómetros de la capital del país. Su posición geográfica estratégica, con una altitud promedio de 2.606 m s. n. m. y una temperatura media anual

de 13 °C, lo convierte en un territorio de alta dinámica urbana, económica y productiva, con una influencia regional significativa en los procesos de movilidad, intercambio comercial y desarrollo territorial.

En términos de límites político-administrativos, el municipio colinda al norte con Nemocón y Gachancipá, al sur con Guasca y Sopó, al oriente con Guasca y Guatavita, y al occidente con Zipaquirá y Nemocón, configurándose como un nodo de conexión intermunicipal relevante dentro de la Sabana Centro. Esta condición ha generado, en los últimos años, un crecimiento acelerado de la población, de la actividad económica y de la demanda sobre la infraestructura vial urbana y rural, particularmente en los corredores que articulan el municipio con sus vecinos.

En este contexto, la infraestructura vial constituye un elemento fundamental para garantizar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías, facilitar el acceso a servicios básicos, fortalecer la competitividad territorial y promover el desarrollo económico local. Las vías secundarias y terciarias del municipio cumplen un rol esencial en la integración de los centros poblados, las áreas rurales y los corredores regionales, por lo cual su adecuado estado de conservación y funcionalidad resulta determinante para la calidad de vida de la población.

Dentro de la malla vial municipal, el corredor que comunica a Tocancipá con el municipio de Zipaquirá, en el tramo comprendido entre el Puente sobre el río Bogotá y el Centro Poblado La Fuente, presenta una importancia estratégica por su función de conexión intermunicipal y por el volumen de tránsito asociado a actividades residenciales, productivas, agrícolas y de servicios. Dicho corredor cuenta con una longitud aproximada de 6,2 kilómetros y corresponde a una vía secundaria que actualmente presenta condiciones de deterioro progresivo en su superficie de rodadura, deficiencias en el sistema de drenaje superficial y subsuperficial, así como carencias en obras complementarias orientadas a la seguridad vial y a la movilidad de peatones y ciclistas.

Las condiciones actuales del tramo generan afectaciones en la seguridad vial, incrementos en los tiempos de desplazamiento, mayores costos de operación vehicular y limitaciones para la movilidad no motorizada, lo cual repercute negativamente en la competitividad regional y en el bienestar de las comunidades asentadas en su área de influencia. Adicionalmente, la ausencia o el deterioro de andenes, ciclorutas y elementos de

señalización incrementa el riesgo para los usuarios vulnerables de la vía, en un entorno que registra un crecimiento sostenido de la demanda de movilidad.

En atención a estas condiciones, y en concordancia con los procesos de planificación territorial, el Municipio de Tocancipá prioriza la intervención de este corredor vial como parte de su estrategia de fortalecimiento de la infraestructura para la vida, orientada a consolidar un territorio ordenado, seguro y sostenible. Esta priorización se encuentra alineada con los objetivos, programas y metas establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal “Tocancipá Segura, Experiencia con Visión Social 2024–2027 – Recuperaremos el Progreso”, adoptado mediante Acuerdo No. 002 de 2024, particularmente con los ejes estratégicos relacionados con el desarrollo territorial, la movilidad, la competitividad y la institucionalidad sólida.

Para la ejecución de los proyectos incluidos en dicho Plan de Desarrollo, el Municipio de Tocancipá suscribió con la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA el Contrato Interadministrativo No. CTOINT 017 MT 2025, cuyo objeto consiste en realizar la gerencia integral de la ejecución de proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, con cargo a vigencias futuras ordinarias autorizadas mediante Acuerdo No. 14 del 31 de julio de 2025. En el marco de este contrato interadministrativo, DETERCONSA actúa como entidad especializada, con capacidad técnica, administrativa y operativa para la estructuración, gerencia y administración de proyectos de infraestructura pública.

En desarrollo de dicho encargo, se contempla la ejecución del proyecto denominado **“Mejoramiento y rehabilitación de la vía que conduce de Tocancipá – Zipaquirá desde el Puente Río Bogotá hasta el Centro Poblado La Fuente del municipio de Tocancipá, departamento de Cundinamarca”**, el cual tiene como propósito fortalecer la infraestructura vial municipal, mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial, y contribuir al desarrollo urbano y económico del territorio. El alcance general del proyecto comprende actividades de mejoramiento y rehabilitación vial, incluyendo obras preliminares, movimiento de tierras, mejoramiento de la estructura de la vía, construcción y adecuación de andenes y cicloruta, obras de drenaje, concretos, señalización y demarcación vial, de conformidad con los estudios técnicos que se desarrollen para tal fin.

En este escenario, y con fundamento en los análisis técnicos preliminares, se hace necesario adelantar el correspondiente análisis del sector y estudio de precios de mercado, como

insumo para la estructuración del proceso precontractual que permita seleccionar al contratista encargado de la ejecución de las obras, garantizando condiciones de eficiencia, transparencia y adecuada utilización de los recursos públicos, en cumplimiento de los principios que rigen la función administrativa y la contratación estatal.

En particular, la intervención proyectada se articula con el eje estratégico “Tocancipá progresá con territorio innovador, ordenado, ambiente protegido e infraestructura para la vida”, el cual reconoce la infraestructura vial como un elemento estructurante del desarrollo territorial, la competitividad regional y la cohesión social. Dicho eje prioriza la ejecución de proyectos orientados al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad, especialmente en corredores que conectan centros poblados, áreas rurales y municipios vecinos, como mecanismo para reducir brechas territoriales y fortalecer la integración regional.

Eje del Plan de Desarrollo	Aporte del proyecto
Territorio innovador, ordenado e infraestructura para la vida	Mejora de movilidad, seguridad vial y accesibilidad
Desarrollo humano integral	Reducción de riesgos y mejora en calidad de vida
Desarrollo económico y competitividad	Disminución de costos logísticos y tiempos de viaje
Institucionalidad sólida	Ejecución mediante gerencia integral especializada

Tabla 1, Alineación Plan de Desarrollo

Así mismo, el proyecto contribuye de manera directa al cumplimiento de los propósitos del eje “Institucionalidad sólida para el progreso”, en la medida en que su ejecución se enmarca en un esquema de gestión pública eficiente, mediante la celebración de un contrato interadministrativo con una Empresa Industrial y Comercial del Estado especializada en la gerencia integral de proyectos de infraestructura, garantizando planeación, control técnico y adecuada administración de los recursos públicos.

Desde la perspectiva del desarrollo humano y económico, la rehabilitación del corredor vial Tocancipá – La Fuente – Zipaquirá impacta positivamente los objetivos asociados a la movilidad segura, el acceso a servicios, la dinamización de la actividad productiva y la reducción de costos de transporte para pasajeros, carga y productos agropecuarios, lo cual se encuentra en concordancia con el enfoque del Plan de Desarrollo orientado a mejorar la calidad de vida de la población y fortalecer la competitividad del municipio dentro de la Sabana Centro.

En este sentido, el proyecto no solo responde a una necesidad técnica de rehabilitación de infraestructura existente, sino que constituye una actuación estratégica de inversión pública, coherente con la planeación territorial de mediano plazo, orientada a consolidar un sistema vial funcional, seguro e inclusivo, que soporte el crecimiento urbano, rural y económico del municipio de Tocancipá.

Ítem	Descripción
Nombre del proyecto	Mejoramiento y rehabilitación de la vía Tocancipá – Zipaquirá
Tramo	Puente Río Bogotá – Centro Poblado La Fuente
Municipio	Tocancipá
Departamento	Cundinamarca
Longitud aproximada	6,08 km
Tipo de intervención	Mejoramiento y rehabilitación de vía existente
Nivel de vía	Vía secundaria
Área de influencia	Urbana – rural
Conectividad	Intermunicipal (Tocancipá – Zipaquirá)

Tabla 2, Caracterización de la vía

Característica	Descripción
Función principal	Conectar el municipio de Tocancipá con el Centro Poblado La Fuente y el municipio de Zipaquirá
Tipo de tránsito	Mixto (vehículos livianos, transporte de carga, transporte de pasajeros, bicicletas y peatones)
Importancia estratégica	Alta, por conectividad regional y acceso a centros poblados
Usuarios predominantes	Comunidad residente, productores agropecuarios, transporte intermunicipal
Rol en la red vial	Corredor secundario estructurante de la malla vial municipal

Tabla 3, Característica Funcional

Componente	Estado actual
Superficie de rodadura	Pavimento asfáltico en regular a mal estado
Estructura del pavimento	Deteriorada por fatiga y deficiencias de drenaje
Drenaje superficial	Insuficiente y/o deteriorado
Drenaje subsuperficial	Deficiente o inexistente en algunos tramos
Obras de contención	Parciales o ausentes
Andenes	Inexistentes o en mal estado
Cicloruta	No existente
Señalización	Insuficiente o deteriorada

Tabla 4, Condiciones físicas actuales

Componente	Descripción general
Actividades preliminares	Localización, señalización temporal, manejo de tráfico
Movimiento de tierras	Conformación y adecuación de la subsanante
Estructura vial	Mejoramiento con material granular
Carpeta de rodadura	Pavimento asfáltico
Drenaje	Redes pluviales, cunetas y obras transversales
Espacio público	Construcción de andenes
Movilidad sostenible	Construcción de cicloruta
Seguridad vial	Señalización horizontal y vertical
Complementarias	Obras de concreto y urbanismo asociado

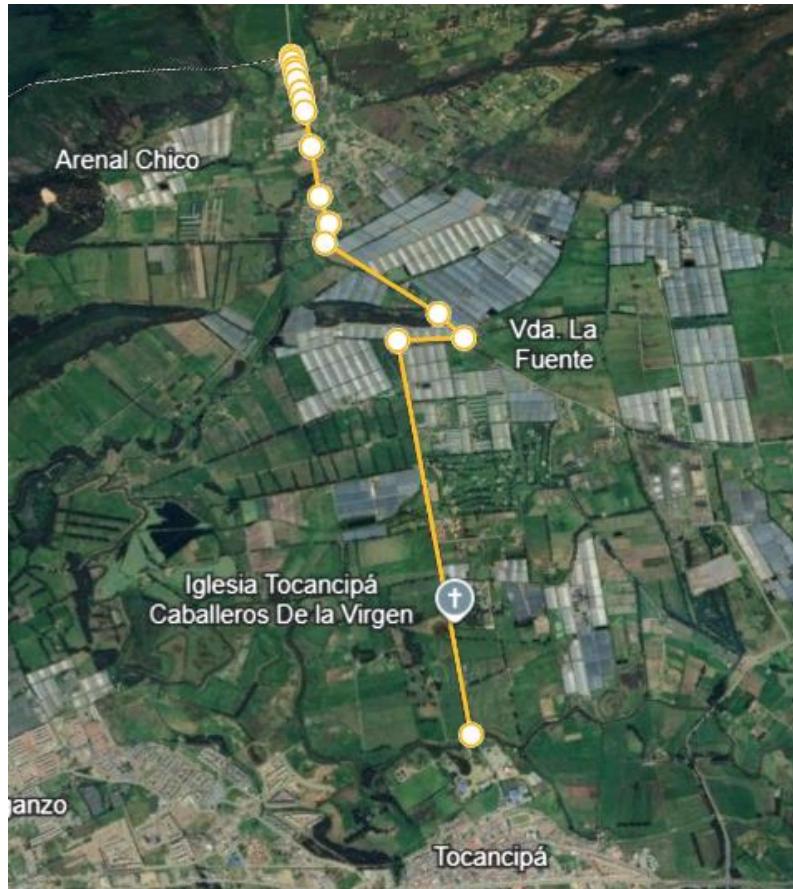
Tabla 5, Alcance Técnico

1.1. LUGAR DE EJECUCIÓN

La vía se encuentra en el Centro Poblado la Fuente, en el tramo circular entre la vía Tocancipá – Zipaquirá, contemplando desde el puente del Río Bogotá en el Municipio de Tocancipá, hasta el Centro Poblado la Fuente del mismo Municipio.

ABSC. INICIO	ABSC. FIN	Longitud (ml)	COORDENADAS	
			INICIO	FIN
K0 + 000	K6+080	6.080	NORTE: 4°58'19.50" OESTE: 73°54'59.36"	NORTE: 5° 0'42.37" OESTE: 73°56'38.44"

Tabla 6, Coordenadas

*Ilustración 1, Localización*

1.1. REGULATORIO

Esta contratación se hará a través de la modalidad de Invitación Pública, 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
México	SI	NO	NO	NO	NO
Perú	SI	SI	NO	NO	NO
Canadá	SI	NO	NO	NO	NO

	Chile	SI	SI	NO	NO	NO
	Corea	SI	NO	NO	NO	NO
	Costa Rica	SI	SI	NO	NO	NO
	Estados Unidos	SI	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 EXCEPCIÓN 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	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	NO	NO	NO
CAN		SI	SI	N/A	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.

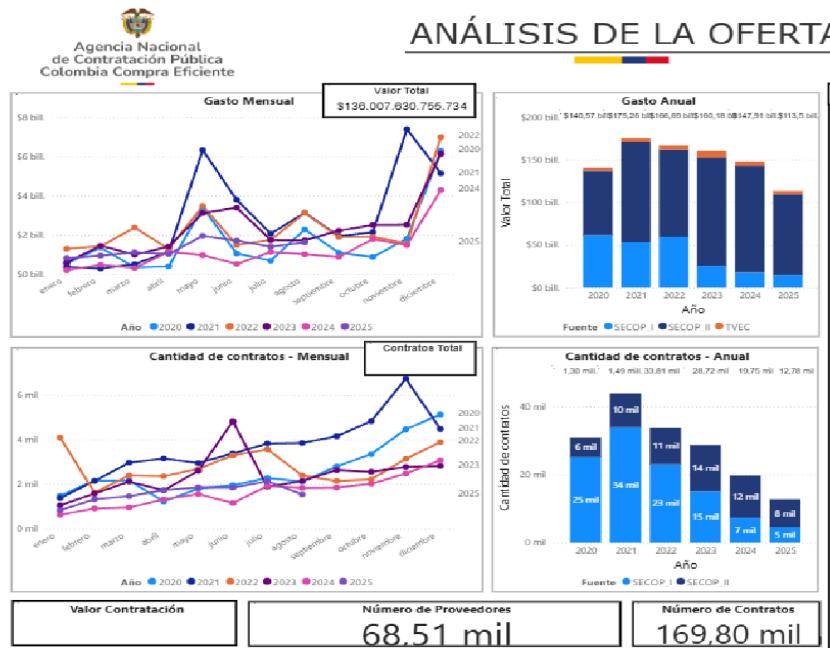
1.3. Identificación de proveedores según el historial de contratación

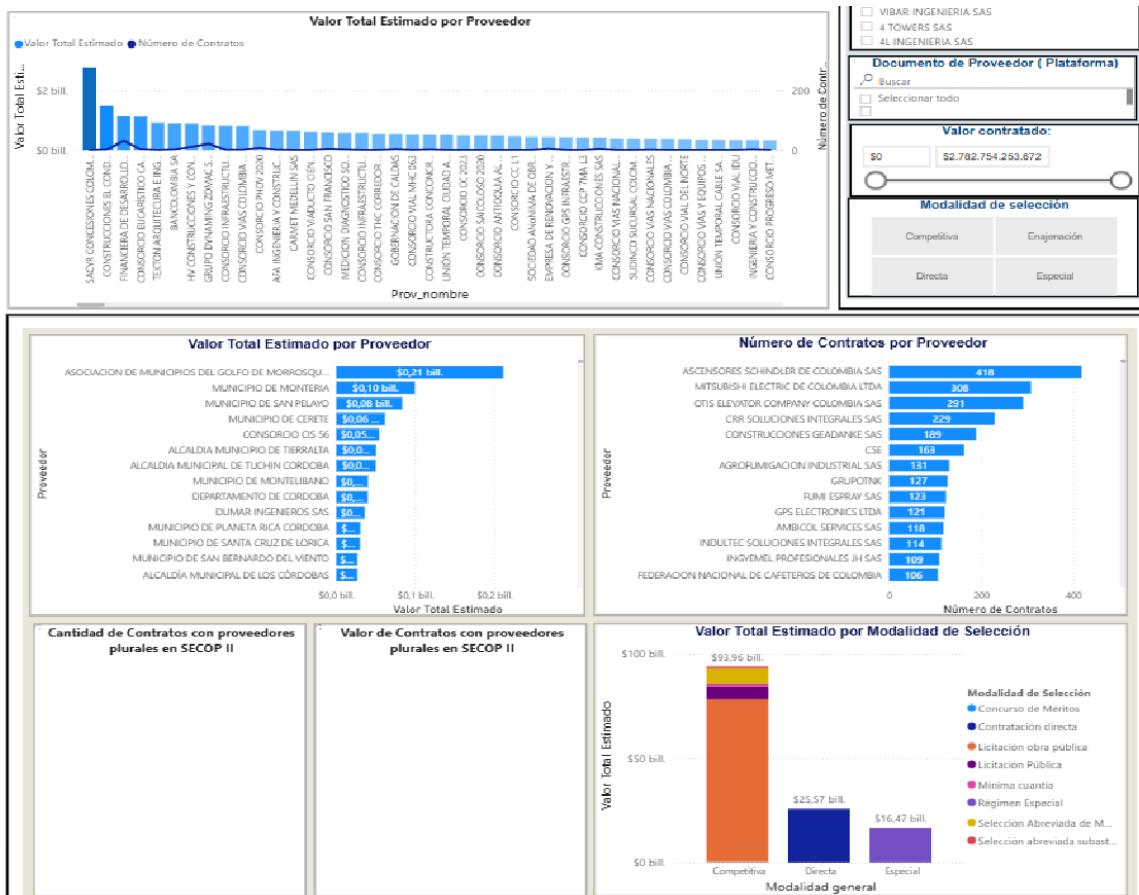
La guía para la elaboración de estudio de sector, concierne qué la Empresa Industrial y Comercial del Estado DETERCONSA, debe identificar los proveedores en el mercado del bien, obra o servicio, así como sus principales características como tamaño empresarial, ubicación, esquemas de producción y comportamiento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

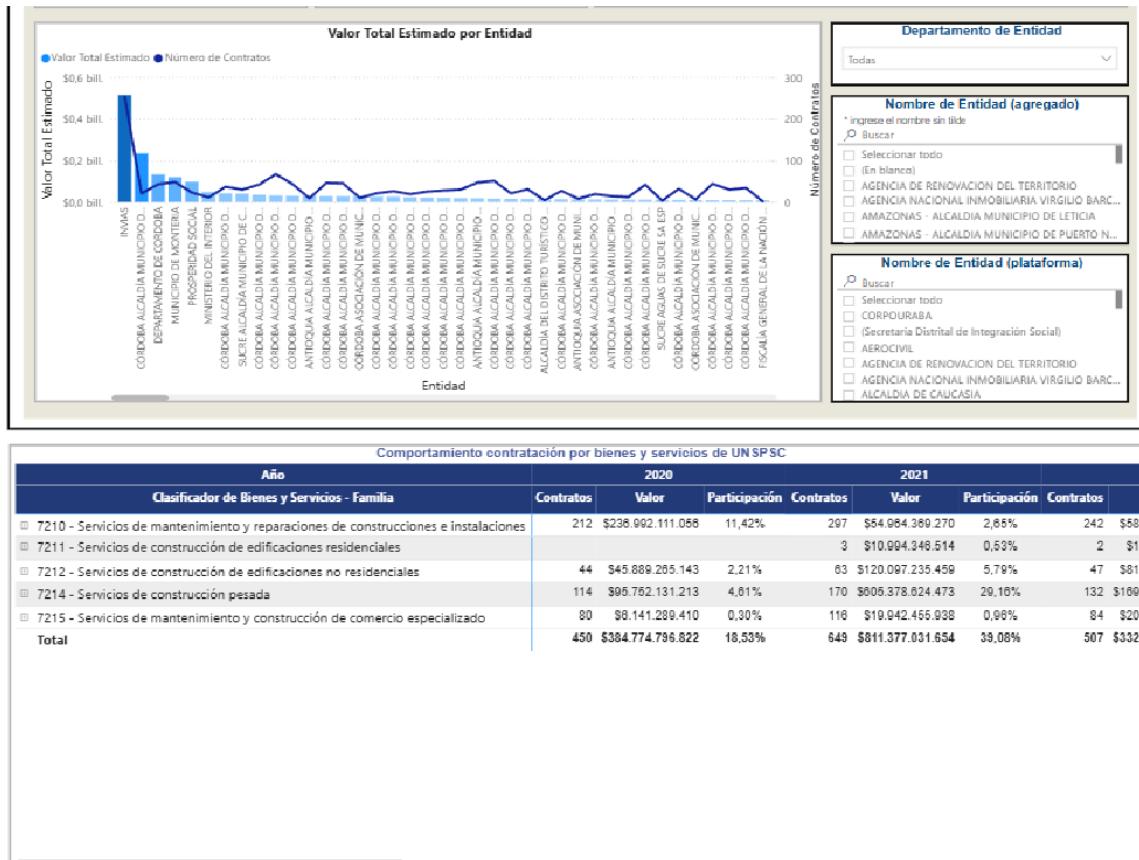
La herramienta muestra los siguientes proponentes para servicios constructivos en el departamento de Cundinamarca, los cuales son potenciales proponentes del objeto a contratar:

¹ Guía para la Elaboración de Estudio del sector





ANÁLISIS DEL SECTOR



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.emae@colombiacompra.gov.co



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.

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 habitantes 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.

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

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%

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

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.

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 regirá 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	Valor concertado	Valor concertado
	Rango 1	Rango 2

Índice de liquidez	$\geq 1,2$	$\geq 1,3$
Índice de endeudamiento	$\leq 0,70$	$\leq 0,75$
Razón de cobertura de intereses	$\geq 1,0$	$\geq 0,5$
Capital de trabajo	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Rentabilidad del patrimonio	$\geq 0,02$	$\geq 0,03$
Rentabilidad del activo	$\geq 0,01$	$\geq 0,02$

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.

2. Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás Proponentes

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

Indicador	Valor concertado	Valor concertado
	Rango 1	Rango 2
Índice de liquidez	$\geq 1,3$	$\geq 1,4$
Índice de endeudamiento	$\leq 0,70$	$\leq 0,75$

Razón de cobertura de intereses	$\geq 1,0$	$\geq 1,0$
Capital de trabajo	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Rentabilidad del patrimonio	$\geq 0,04$	$\geq 0,05$
Rentabilidad del activo	$\geq 0,02$	$\geq 0,03$

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 sobreestimada; y (b) saber cómo ha escogido a los proveedores en caso que el bien, obra o servicio haya sido contratado anteriormente.

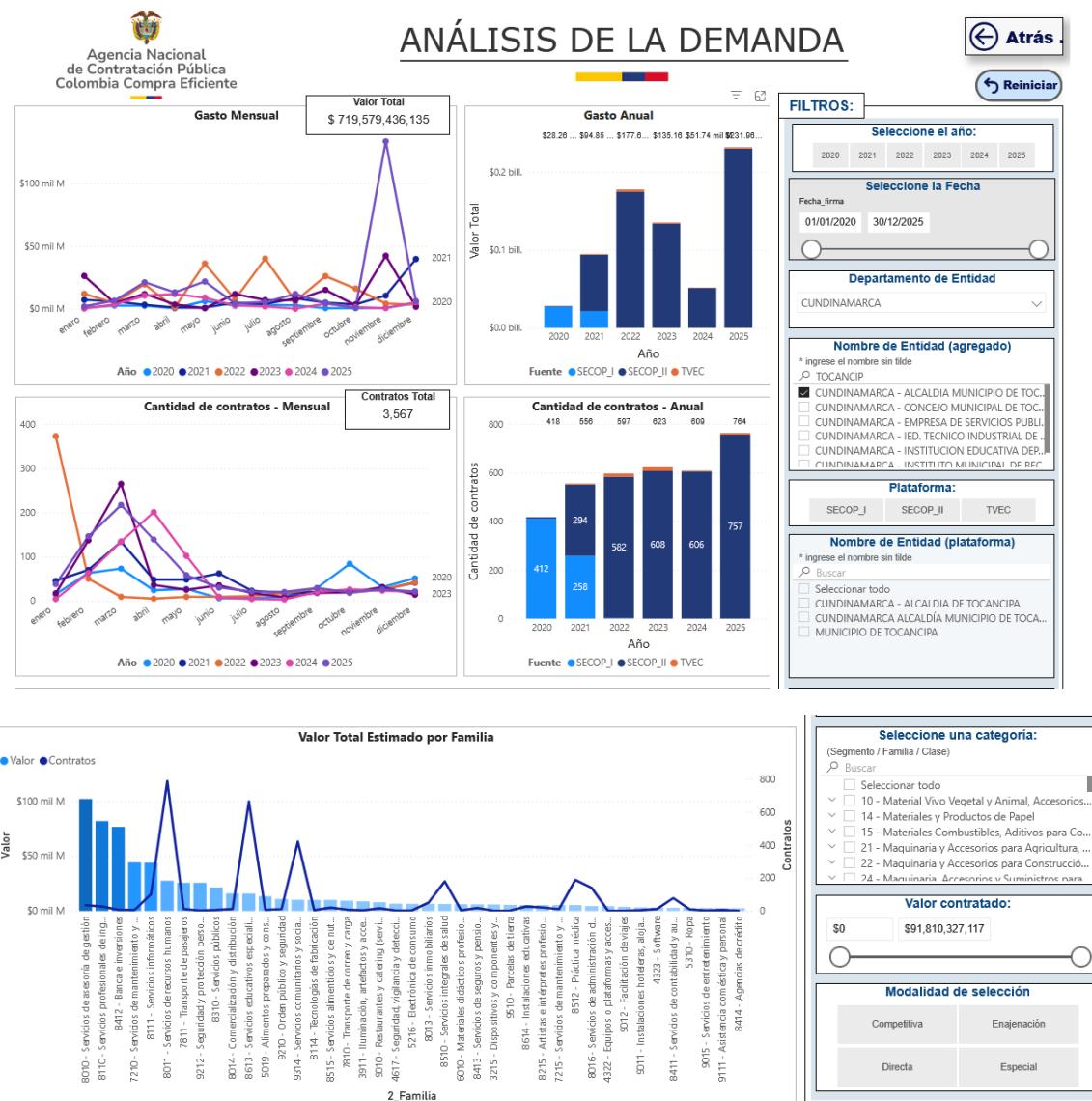
DETERCONSA debe indagar sobre el desempeño de estos proveedores y preguntarse si existen varios proveedores que puedan satisfacer la necesidad y atender la demanda en el lugar donde es requerida. Por último, la Entidad Estatal debe conocer si el precio que ha pagado por el bien, obra o servicio en diferentes 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

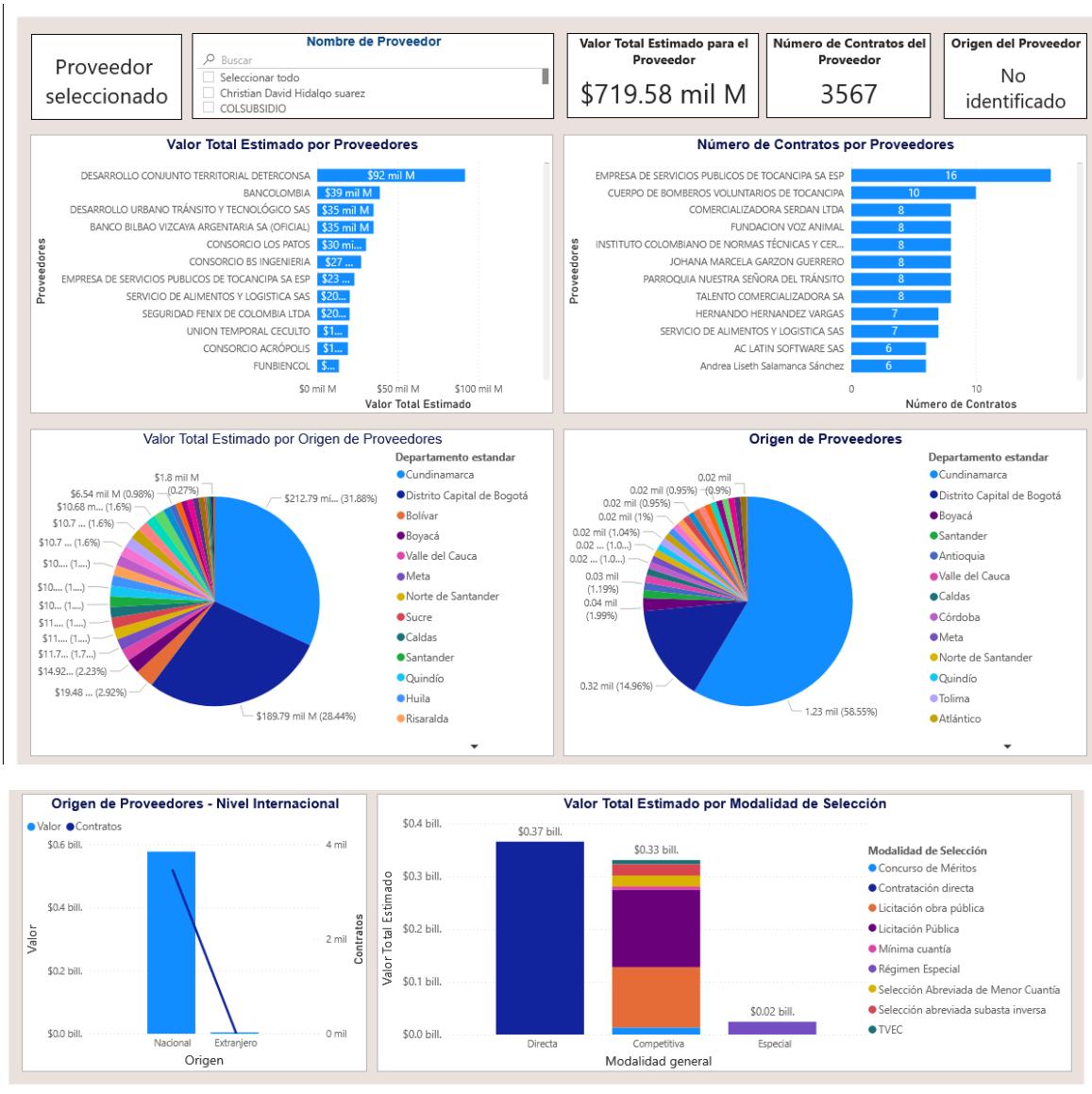
La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Territorial Conjunto DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia

⁴ Guía para la Elaboración del Estudio del sector.

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 destaque 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





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.

a 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.

D. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El valor estimado del contrato a celebrar es la suma de **CINCUENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y SIETE MIL SETENTA Y DOS PESOS (\$55.340.537.072,81) M/CTE**, incluido el valor del AIU.

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 sujetos 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:

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

- ✓ 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.

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

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.