



FORMATO
ANÁLISIS DEL SECTOR



ALCALDÍA DE
TOCANCIPÁ

**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 “MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y URBANAS DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ”, en el marco del Contrato Interadministrativo N° CTOINT 017 MT 2025, suscrito entre el Municipio de Tocancipá y DETERCONSA.

Toncancipá, Cundinamarca

Diciembre de 2025

Contenido

ESTUDIO DEL SECTOR.....	3
ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR	4
1. ASPECTOS GENERALES.....	4
2. NECESIDAD PARA SATISFACER	5
3. OBJETO.....	9
4. SECTOR AL CUAL PERTENECE.....	10
5. PLAZO.....	10
6. CODIGO UNSPSC.....	11
7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL	12
8.1. Coyuntura del sector construcción – III trimestre de 2025	13
8.2. Diagnóstico del acero y el asfalto	15
8.3. Perspectiva de crecimiento para el año 2026.....	17
8.4. PRODUCTO INTERNO BRUTO	22
ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	40
1.1. LUGAR DE EJECUCIÓN.....	40
1.1. REGULATORIO	47
1.2. Comercial	47
1.3. Identificación de proveedores según el historial de contratación	50
2. Indicadores Financieros y organizacionales.....	52
ESTUDIO DE LA DEMANDA	57
CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE LA DEMANDA.....	63
PRECIOS UNITARIOS.....	64
CONCLUSIONES ESTUDIO DE MERCADO	67

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 habiliten 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:

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 primacía 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 el 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, Es deber de la Administración Municipal, contribuir al desarrollo armónico de los Tocancipeños sin distinción de sexo, raza, religión y política; con el fin de brindar espacios y servicios para el desarrollo de las comunidades; en búsqueda de mejorar la calidad de vida con hábitos saludables, generando inclusión

y políticas de Inter institucionalidad aprovechando las bondades y alcances de las instituciones públicas y privadas que actuarán de forma transversal; previendo la recuperación y modernización de las vías tanto peatonales y vehiculares, una alianza regional, departamental y nacional, buscando el afianzamiento y la retroalimentación e incluyendo la capacitación permanente como medio más idóneo para el mejoramiento continuo.

Debido a la importancia que tienen las vías locales tanto urbanas como rurales que conforman de manera integral la malla vial de los corredores viales del Municipio de Tocancipá, la cual genera la movilidad e interconexión a los diferentes lugares del municipio al igual que con los municipios vecinos, la administración municipal a través del ACUERDO No. 09 DE 2010 “POR EL CUAL SE REVISY AJUSTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ, ADOPTADO MEDIANTE EL ACUERDO NO. 011 DE 2005”, se determinan los OBJETIVOS GENERALES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL dentro de los cuales es preciso resaltar que en su numeral 4 denominado “Para el desarrollo de la política de movilidad, se plantean los siguientes objetivos:

- 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 el 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.

Adicionalmente, en el ACUERDO No. 09 DE 2010 se determinan las ESTRATEGIAS GENERALES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Como medios para garantizar el logro de los objetivos de ordenamiento acordados, así como los objetivos específicos

que se pretendan alcanzar a través de la ejecución de los programas y proyectos que se incluyan en los planes para el desarrollo de los sistemas estructurantes contemplados en los componentes urbano y rural. Dentro de estas estrategias se encuentran aquellas orientadas al cumplimiento de los objetivos sobre Movilidad, las cuales establecen:

- Destinación de los recursos captados por la aplicación de la sobretasa a la gasolina y los derivados de los demás instrumentos financieros del ordenamiento como la Valorización y/o Plusvalía al mejoramiento de la malla vial.
- Actuación sobre los corredores regionales que acceden al municipio, para fijar su perfil vial específico, los modos de transporte permitidos y su relación con el resto de la malla vial.
- Generación de una eficiente movilidad vial desde las áreas Oriental y Borde Oriental a través de una red primaria.
- Articulación del POT con el proyecto del tren de cercanías.
- Mejoramiento de las condiciones actuales de la movilidad en el centro urbano, mediante la racionalización y diseño específico de los corredores que la atraviesan y que soportarán sistemas de transporte y peatones, a través de la
- Carretera Central del Norte y la Variante BTS para que actúe como vínculo con el resto de la estructura vial.
- Diseño y Construcción de los proyectos viales en la zona industrial. Camino del Medio, Piedemonte Canavita, Autopista – Autódromo – Crown.
- Proyección del anillo vial de Verganzo con los respectivos estudios de la Empresa de Servicios Públicos.
- Establecimiento de una clasificación vial que tenga en cuenta tanto la función (volúmenes y modos de tráfico) como la morfología urbana y las actividades propias de los diferentes sectores de la población.

De otra parte, en su Artículo 44 del ACUERDO No. 09 DE 2010, denominado POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO SOBRE USOS Y OCUPACION DEL SUELO URBANO, en las políticas relacionadas con el sistema vial y el transporte se plantea el aumento de la oferta vial hacia los sectores orientales del Área Funcional Centro y la

Conformación de una red vial secundaria de apoyo a la red principal, para mejorar los desplazamientos zonales y locales. Así mismo, en cuanto al suelo rural se determinan en el Artículo 167 del Acuerdo en mención proyectos dentro de los cuales se plantea el Mantenimiento y/o ampliación de vías veredales ó de tercer orden.

Dando alcance a lo anterior es preciso mencionar que el deterioro de las vías urbanas y rurales en el municipio de Tocancipá es una problemática creciente que responde a múltiples factores. Uno de los principales corresponde al desgaste natural que ocurre con el paso del tiempo, producto de la exposición constante a condiciones climáticas como la lluvia, el sol intenso y los cambios de temperatura. Estos elementos provocan fisuras, hundimientos y pérdida de la capa asfáltica, afectando la seguridad y funcionalidad de las vías.

Sin embargo, el desgaste natural no es el único responsable. Muchas de las vías del municipio fueron originalmente diseñadas para soportar el tránsito de vehículos livianos, propios de una zona con menor densidad poblacional e industrial. Con el crecimiento demográfico y el auge de la actividad industrial en Tocancipá, estas vías comenzaron a ser utilizadas por vehículos de carga pesada, como camiones y tractomulas, que exceden la capacidad estructural para la cual fueron concebidas. Este uso indebido acelera significativamente el deterioro, generando grietas profundas, deformaciones y pérdida de la base vial.

Otro factor determinante en el mal estado actual de las vías es la falta de mantenimiento rutinario. Muchas de las vías no reciben intervenciones periódicas que permitan corregir daños menores antes de que se conviertan en problemas mayores. La ausencia de programas de conservación vial sostenidos ha llevado a que hoy se presenten condiciones críticas en tramos importantes, dificultando la movilidad y aumentando los riesgos para conductores y peatones.

Entre las vías más afectadas se encuentran el Autódromo, el Anillo Vial Verganzo, Piedemonte, Camino del Medio, y la vía al Porvenir, entre otras. Estas rutas son fundamentales para la conectividad del municipio, tanto en el ámbito urbano como rural, y requieren atención urgente. La intervención oportuna y adecuada de estas

vías no solo mejoraría la calidad de vida de los habitantes, sino que también impulsaría el desarrollo económico y social de Tocancipá.

Los trabajos de mantenimiento en las vías urbanas y rurales del municipio de Tocancipá se llevarán a cabo de manera diferenciada, atendiendo las condiciones particulares que presente cada tramo. En algunos casos, donde el deterioro no compromete las capas estructurales profundas, será suficiente realizar un fresado superficial y la aplicación de una nueva capa asfáltica. Este tipo de intervención permite recuperar rápidamente la funcionalidad de la vía, mejorar la seguridad vial y prolongar su vida útil sin incurrir en costos excesivos.

No obstante, en aquellas vías que presentan daños estructurales más severos, será necesario ejecutar intervenciones más profundas. Estas incluirán la reconstrucción completa de las capas que conforman la estructura vial, como la sub-base, la base y la capa asfáltica. Este tipo de mantenimiento garantiza una solución duradera y adecuada a las exigencias actuales del tránsito, especialmente en zonas donde circulan vehículos pesados o donde el suelo presenta condiciones geotécnicas complejas.

Además, en los casos donde sea pertinente, se realizará mantenimiento a los andenes y zonas colindantes con las vías. Esto incluye la reparación de andenes peatonales, señalización y mejoramiento del entorno urbano. Estas acciones no solo contribuyen a la funcionalidad vial, sino que también promueven espacios más seguros, accesibles y agradables para los habitantes del municipio, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la calidad de vida en Tocancipá.

3. OBJETO

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

“MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y URBANAS DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ.”

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 DICE (12) 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
MANTENIMIENTO DE V/AS URBANAS Y RURALES DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ	DOCE 12 MESES	\$16.036.200.635	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 – 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.

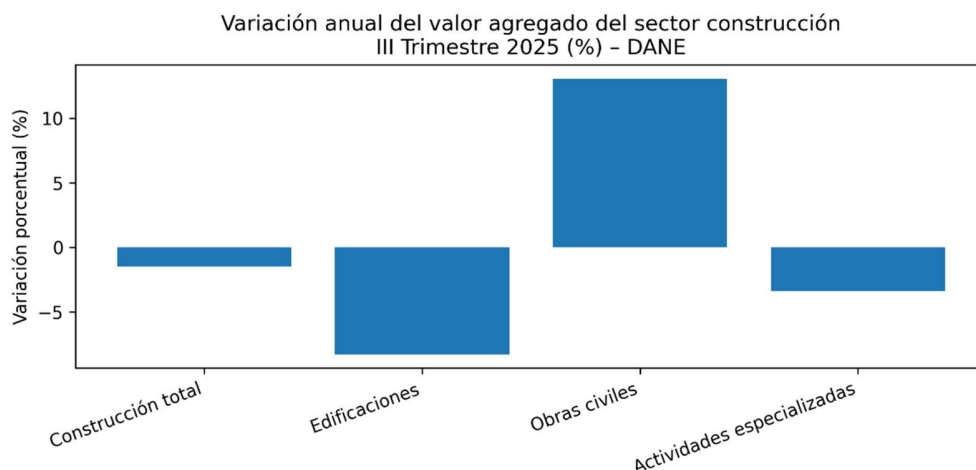


Tabla 1, Fuente: DANE – Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC), III trimestre de 2025. Elaboración propia.

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 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

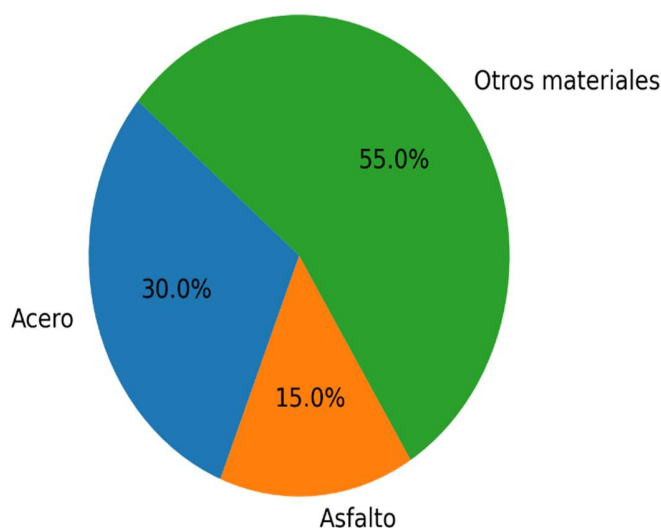


Tabla 2, Análisis de mercado sector construcción. Elaboración propia con base en reportes económicos y seguimiento de insumos del sector infraestructura.

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).

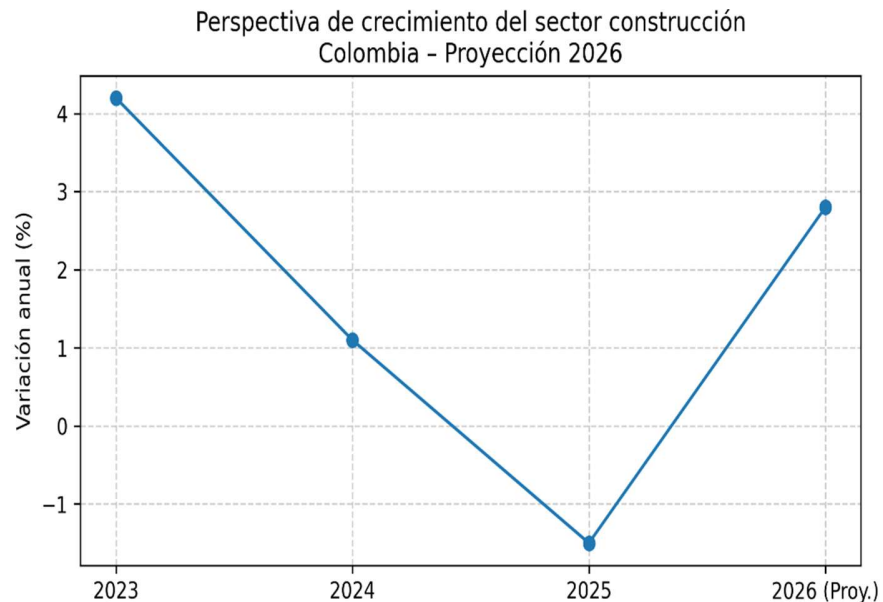


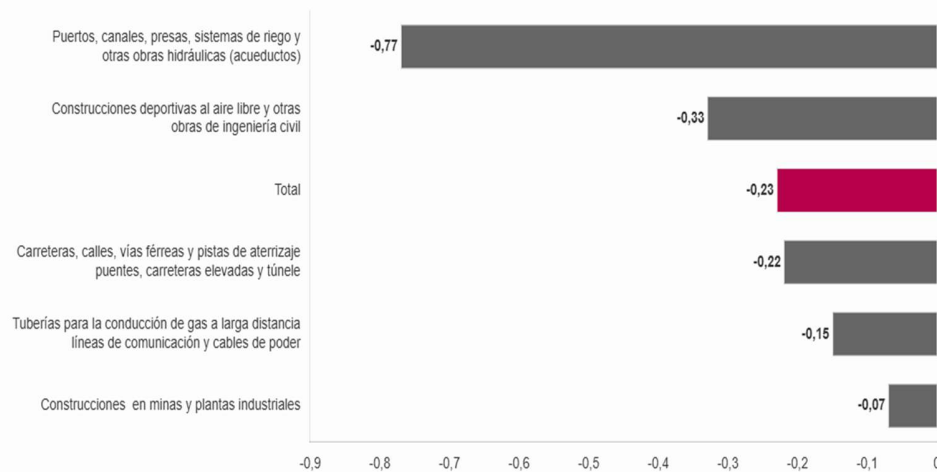
Tabla 3, DANE, Banco de la República y análisis sectoriales. Elaboración propia.

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

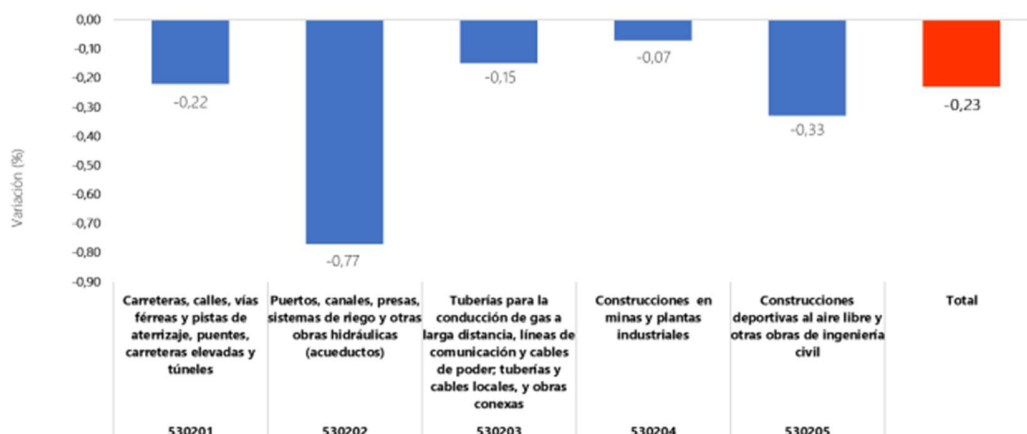
El análisis por agrupaciones de subclases CPC versión 2.0 A.C. evidencia que dos de las cinco agrupaciones relacionadas con obras civiles se ubicaron por debajo del promedio nacional, a saber:

- 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

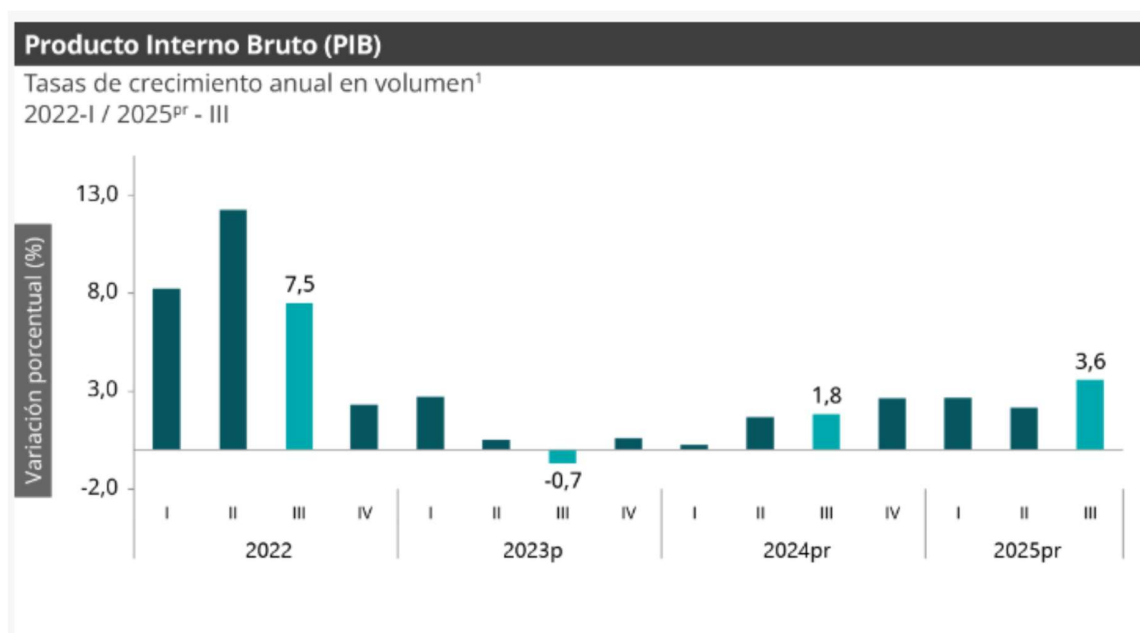


Ilustración 1, PIB - DANE 2025

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).

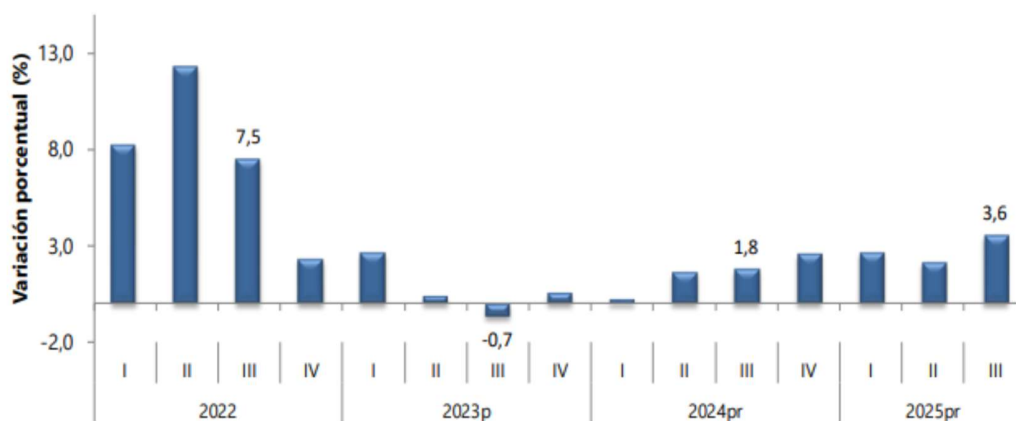
Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 1,2%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- 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

¹Series 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 4, 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 5, 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)

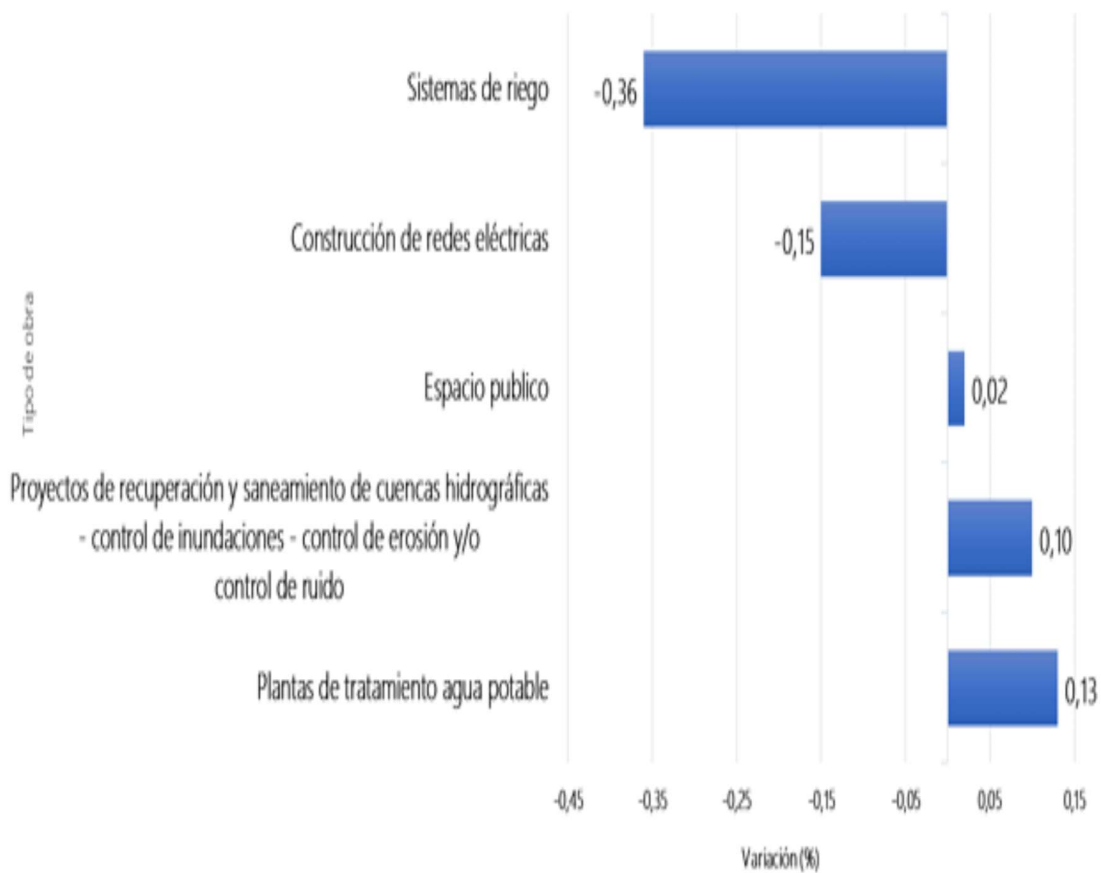
Al comparar julio de 2025 con junio de 2025 y según tipología de obra, las mayores variaciones positivas se presentaron en semaforización electrónica (3,84%), vías férreas (2,67%) y telefonía móvil (1,87%). Entre tanto, las tipologías de obra: sistemas de riego (-0,36%) y construcción de redes eléctricas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

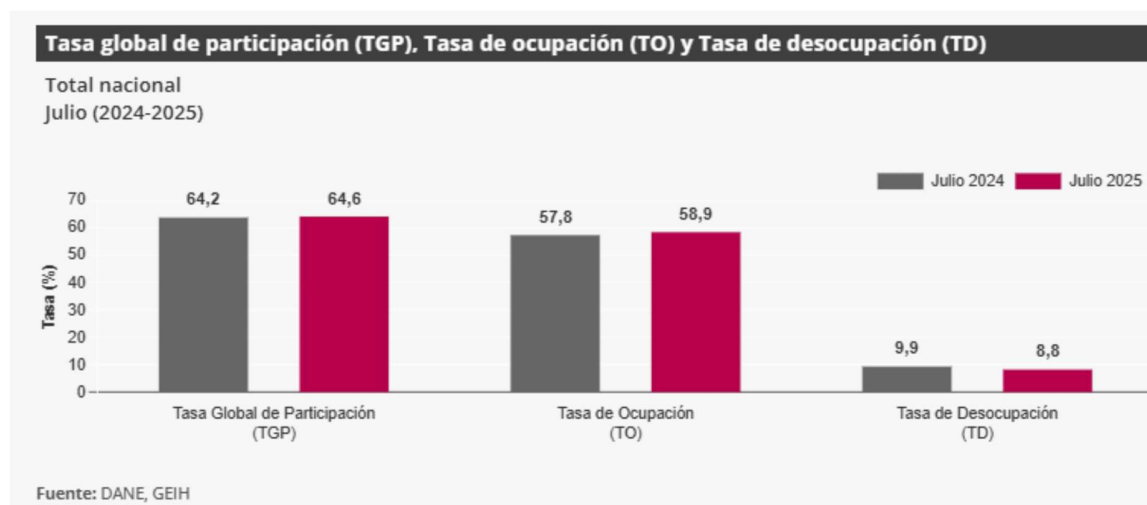
Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	4,94	2,76
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (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.

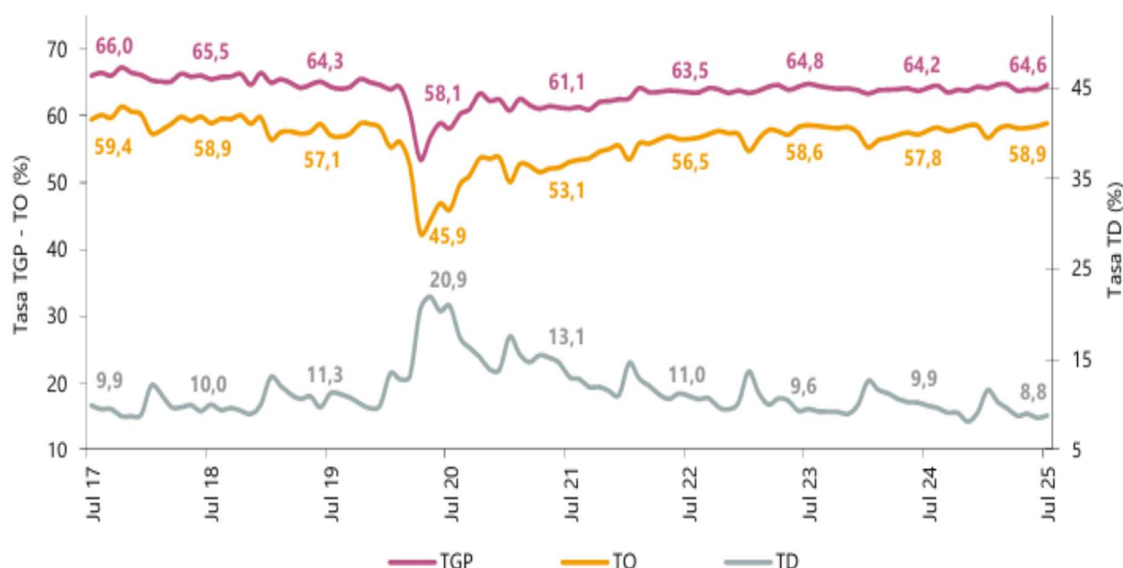
Mercado laboral.

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.

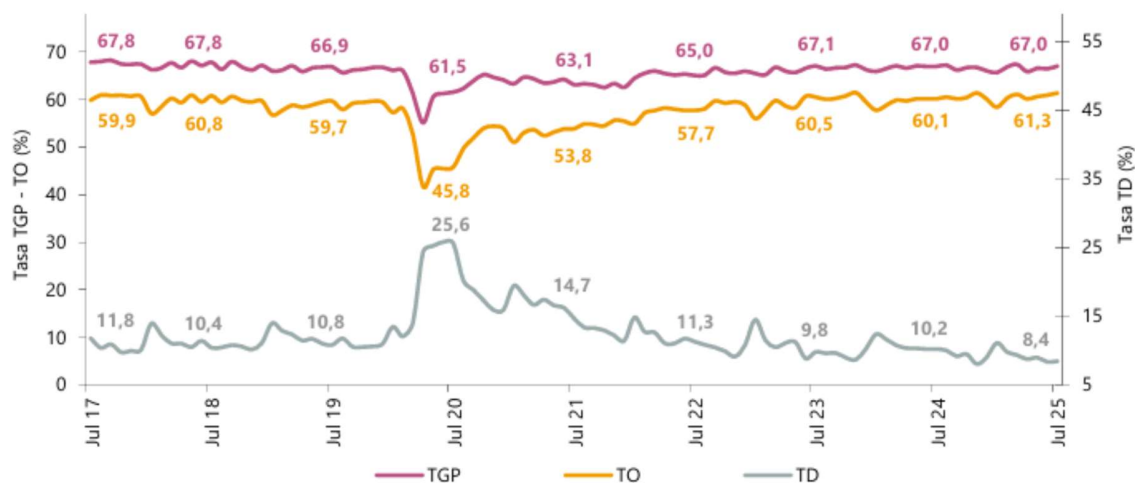
Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación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

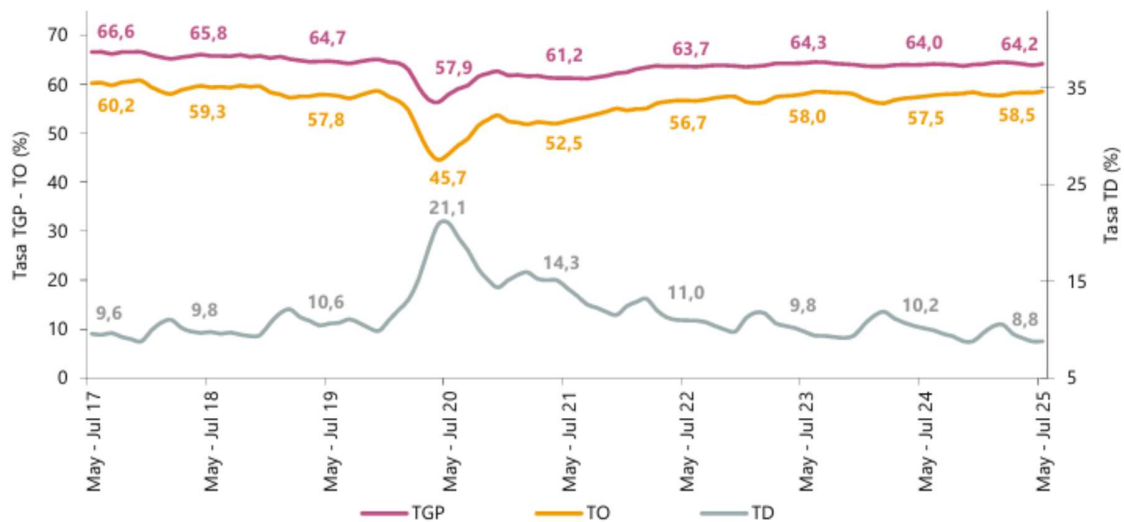
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018.

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).

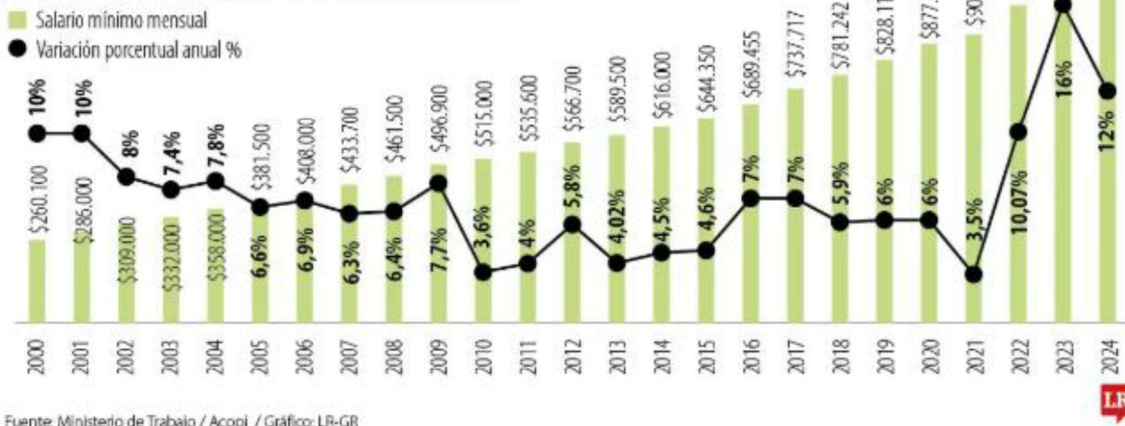
La variación anual del salario mínimo

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
				SUPONIENDO INCREMENTO SALARIAL DE 10%
	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

EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO EN COLOMBIA



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.

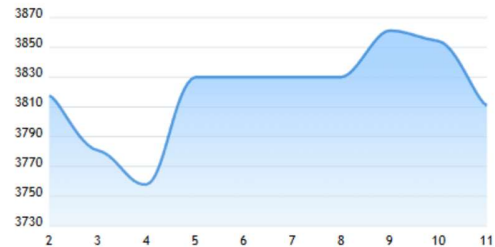
TRM VIGENTE AL VIERNES 12 DE DICIEMBRE DEL 2025- ¿A CÓMO ESTÁ EL DÓLAR HOY?

1 USD = **↓ 3,810.99** COP
Tres Mil Ochocientos Diez Pesos Con Noventa y Nueve Centavos


[← Dólar Ayer](#) 2025-12-12 [Ver histórico](#)

La cotización del dólar en Colombia para el día Viernes 12 de Diciembre del 2025 bajó 43.29 Pesos, equivalente a un descenso del 1.12% con respecto al día anterior. La TRM disminuyó un 12.62% (550.23 Pesos) en referencia al mismo día del año anterior, pero subió un 1.33% (50.06 Pesos) comparando con el mismo día del mes anterior.

GRÁFICA



[Últimos 15 días](#) - [Últimos mes](#) - [Últimos trimestre](#)
[Últimos semestre](#) - [Últimos Año](#) - [Últimos 5 Años](#) - [Últimos 10 Años](#)

 Ver las cotizaciones en MetaTrader 5

<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.

La Empresa Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA, es una Empresa Industrial y Comercial del Estado del orden municipal, creada por el Decreto Municipal 110 del 17 de octubre de 2025, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, que tiene por objeto: “Gerenciar, planificar, desarrollar, ejecutar y gestionar proyectos de infraestructura pública y privada, incluyendo, pero no limitándose a obras civiles, edificaciones, sistemas de transporte y urbanismo; así como la consultoría y asesoría en la materia”.

Adicionalmente, entre otras actividades que forman parte de su objeto social, se tienen Gerenciar, planificar, desarrollar y ejecutar cualquier tipo de proyecto de inversión tanto público como privado. Gerenciar, diseñar, implementar y gestionar proyectos relacionados con la generación, distribución y comercialización de energía, promoviendo el uso de fuentes de energía renovable y sostenible; así como la optimización de la eficiencia energética. Gerenciar, planificar, desarrollar y gestionar proyectos de transporte terrestre, aéreo, portuario (marítimo y fluvial), incluyendo la construcción y mantenimiento de infraestructura vial, sistemas de transporte público y privado, así como la promoción de soluciones logísticas innovadoras que faciliten la movilidad de personas, bienes y servicios. Gerenciar y proveer servicios de logística integral, que incluyan la planificación, implementación y control de flujos de materiales, productos e información, desde el punto de origen hasta el consumidor final, abarcando el almacenamiento, transporte, distribución y gestión de la cadena de suministro. Realizar la interventoría integral de proyectos de infraestructura, energía y transporte, asegurando el cumplimiento de las normativas vigentes, la calidad de los trabajos ejecutados y la correcta utilización de los recursos asignados. Brindar servicios de consultoría y asesoría técnica en las áreas de infraestructura, energía y transporte; así como en logística, para entidades públicas y privadas. Promover la investigación, innovación y desarrollo de nuevas tecnologías y metodologías en los campos de infraestructura, energía, transporte y logística. Desarrollar programas de capacitación y formación dirigidos a entidades públicas y privadas. Establecer alianzas y/o convenios con entidades públicas y/o privadas, organizaciones no gubernamentales, universidades y/o centros de investigación, para el desarrollo de proyectos. Ser banco inmobiliario de bienes públicos o privados. Realizar, gestionar, promover encuentros de banca de inversión. Canalizar recursos públicos o privados para la realización de proyectos. Formular, gestionar, evaluar, controlar y hacer seguimiento de ejecución políticas públicas a nivel Municipal, Departamental, Nacional. Asociarse con el sector privado para la elaboración, ejecución de

cualquier tipo de proyecto en los cuales tenga injerencia el presente objeto. Realizar la gestión y administración de activos de propiedad intelectual, así como, la explotación económica de los derechos patrimoniales de aquellos. Desarrollar administración, gestión, operación de bienes fiscales a nivel Municipal, Departamental y Nacional. Realizar la administración, operación de bienes inmuebles de uso público o privado. Realizar cualquier actividad directa, conexas e indirecta desde la habilitación de los estatutos. Cada una de las actividades desarrolladas dentro del presente objeto social podrá adelantarse a nivel nacional e internacional.

Así las cosas,

la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial. –DETERCONSA- Conforme a las disposiciones de la Ley 489 de 1998, las EICE son organismos creados por la ley o autorizados por ésta, que desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial y de gestión económica conforme a las reglas del Derecho Privado, salvo las excepciones que consagra la ley. La dirección y administración de las empresas industriales y comerciales del Estado están a cargo de una Junta Directiva y de un Gerente o presidente.

Conforme al artículo 93 de la misma Ley, los actos que expidan las empresas industriales y comerciales del Estado para el desarrollo de su actividad propia, industrial o comercial o de gestión económica se sujetarán a las disposiciones del Derecho Privado. Los contratos que celebren para el cumplimiento de su objeto se sujetarán a las disposiciones del Estatuto General de Contratación de las entidades estatales.

En virtud de lo dispuesto en los artículos 13 de la Ley 1150 de 2007, en desarrollo de su actividad industrial y comercial, DETERCONSA al desplegar su actividad contractual aplicará los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política, respectivamente según sea el caso y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal. Así mismo, deberán publicar los documentos relacionados con su actividad contractual en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II) o la plataforma transaccional que haga sus veces.

Conforme al artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 93 de la Ley 1474 de 2011, Las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, (...), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con excepción de aquellas que desarrollen actividades comerciales en competencia con el sector privado y/o público, nacional o internacional o en mercados regulados, caso en el cual se registrarán por las

disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley. Se exceptúan los contratos de ciencia y tecnología, que se regirán por la Ley 29 de 1990 y las disposiciones normativas existentes.

Por su parte, la Junta Directiva de la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo conjunto territorial, DETERCONSA expidió el acuerdo 06 del 22 de octubre de 2025, mediante el cual se adoptó el Manual de Contratación de la Empresa.

El régimen aplicable a cada contrato que DETERCONSA celebre se determinará de acuerdo con la posición contractual que ostente. Así, cuando funja como parte contratista se sujetará al régimen jurídico aplicable al contratante; y cuando actúe en calidad de contratante se regirá por el derecho privado, en concordancia con lo dispuesto por los artículos 13 y 15 de la Ley 1150 de 2007. Por lo tanto, las normas que regulan sus contratos serán el Código Civil, el Código de Comercio, las disposiciones del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y las demás disposiciones especiales que le sean aplicables en consideración a su naturaleza jurídica, como quiera que obedece al giro ordinario del negocio conforme lo establecido en objeto social y las actividades asociadas a la gestión habitual de la empresa, esto conforme el parágrafo del artículo 56 de la Ley 2195 de 2022.

Qué, según lo dispuesto en el artículo 5 de los estatutos, el objeto principal de DETERCONSA. “La Sociedad tendrá como objeto social principal ser agente en cualquiera de las etapas del ciclo de proyectos de inversión para el desarrollo, lo que implica participar en cualquiera de las etapas de preparación, financiación y administración de estudios, y la preparación, financiación, administración, ejecución y evaluación de proyectos de desarrollo.”.

En el numeral 1 del artículo 6 de los Estatutos de DETERCONSA se indicó que en desarrollo de su objeto social podrá realizar entre otras, la siguiente función: “Promover, estructurar, gerenciar, ejecutar, evaluar y gestionar proyectos de desarrollo financiados con recursos de fuentes nacionales o internacionales;”.

Por otra parte, El Municipio de Tocancipá se localiza al norte de Bogotá, sobre la Troncal Central del Norte, a una distancia de 47 km. Sus coordenadas geográficas son: 4°58' latitud norte y los 73° 55' longitud oeste. Altitud: 2.606 m.s.n.m. La temperatura media anual es de 13°C

- Límites de Tocancipá
 - Al norte: Nemocón y Gachancipá

- Al Sur: Guasca y Sopó
- Al Oriente: Guasca y Guatavita
- Al Occidente: Zipaquirá y Nemocón

Es deber de la Administración Municipal, contribuir al desarrollo armónico de los Tocancipeños sin distinción de sexo, raza, religión y política; con el fin de brindar espacios y servicios para el desarrollo de las comunidades; en búsqueda de mejorar la calidad de vida con hábitos saludables, generando inclusión y políticas de Inter institucionalidad aprovechando las bondades y alcances de las instituciones públicas y privadas que actuarán de forma transversal; previendo la recuperación y modernización de las vías tanto peatonales y vehiculares, una alianza regional, departamental y nacional, buscando el afianzamiento y la retroalimentación e incluyendo la capacitación permanente como medio más idóneo para el mejoramiento continuo.

Debido a la importancia que tienen las vías locales tanto urbanas como rurales que conforman de manera integral la malla vial de los corredores viales del Municipio de Tocancipá, la cual genera la movilidad e interconexión a los diferentes lugares del municipio al igual que con los municipios vecinos, la administración municipal a través del ACUERDO No. 09 DE 2010 “POR EL CUAL SE REVISY AJUSTA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ, ADOPTADO MEDIANTE EL ACUERDO NO. 011 DE 2005”, se determinan los OBJETIVOS GENERALES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL dentro de los cuales es preciso resaltar que en su numeral 4 denominado “Para el desarrollo de la política de movilidad, se plantean los siguientes objetivos:

- 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 el 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.

Adicionalmente, en el ACUERDO No. 09 DE 2010 se determinan las ESTRATEGIAS GENERALES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Como medios para garantizar el logro de los objetivos de ordenamiento acordados, así como los objetivos específicos que se pretendan alcanzar a través de la ejecución de los programas y proyectos que se incluyan en los planes para el desarrollo de los sistemas estructurantes contemplados en los componentes urbano y rural. Dentro de estas estrategias se encuentran aquellas orientadas al cumplimiento de los objetivos sobre Movilidad, las cuales establecen:

- Destinación de los recursos captados por la aplicación de la sobretasa a la gasolina y los derivados de los demás instrumentos financieros del ordenamiento como la Valorización y/o Plusvalía al mejoramiento de la malla vial.
- Actuación sobre los corredores regionales que acceden al municipio, para fijar su perfil vial específico, los modos de transporte permitidos y su relación con el resto de la malla vial.
- Generación de una eficiente movilidad vial desde las áreas Oriental y Borde Oriental a través de una red primaria.
- Articulación del POT con el proyecto del tren de cercanías.
- Mejoramiento de las condiciones actuales de la movilidad en el centro urbano, mediante la racionalización y diseño específico de los corredores que la atraviesan y que soportarán sistemas de transporte y peatones, a través de la

Carretera Central del Norte y la Variante BTS para que actúe como vínculo con el resto de la estructura vial.

- Diseño y Construcción de los proyectos viales en la zona industrial. Camino del Medio, Piedemonte Canavita, Autopista – Autódromo – Crown.
- Proyección del anillo vial de Verganzo con los respectivos estudios de la Empresa de Servicios Públicos.
- Establecimiento de una clasificación vial que tenga en cuenta tanto la función (volúmenes y modos de tráfico) como la morfología urbana y las actividades propias de los diferentes sectores de la población.

De otra parte, en su Artículo 44 del ACUERDO No. 09 DE 2010, denominado POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO SOBRE USOS Y OCUPACION DEL SUELO URBANO, en las políticas relacionadas con el sistema vial y el transporte se plantea el aumento de la oferta vial hacia los sectores orientales del Área Funcional Centro y la Conformación de una red vial secundaria de apoyo a la red principal, para mejorar los desplazamientos zonales y locales.

Así mismo, en cuanto al suelo rural se determinan en el Artículo 167 del Acuerdo en mención proyectos dentro de los cuales se plantea el Mantenimiento y/o ampliación de vías veredales ó de tercer orden.

Dando alcance a lo anterior es preciso mencionar que el deterioro de las vías urbanas y rurales en el municipio de Tocancipá es una problemática creciente que responde a múltiples factores. Uno de los principales corresponde al desgaste natural que ocurre con el paso del tiempo, producto de la exposición constante a condiciones climáticas como la lluvia, el sol intenso y los cambios de temperatura. Estos elementos provocan fisuras, hundimientos y pérdida de la capa asfáltica, afectando la seguridad y funcionalidad de las vías.

Sin embargo, el desgaste natural no es el único responsable. Muchas de las vías del municipio fueron originalmente diseñadas para soportar el tránsito de vehículos livianos, propios de una zona con menor densidad poblacional e industrial. Con el crecimiento demográfico y el auge de la actividad industrial en Tocancipá, estas vías comenzaron a ser utilizadas por vehículos de carga pesada, como camiones y tractomulas, que exceden la capacidad estructural para la cual fueron concebidas. Este uso indebido acelera significativamente el deterioro, generando grietas profundas, deformaciones y pérdida de la base vial.

Otro factor determinante en el mal estado actual de las vías es la falta de mantenimiento rutinario. Muchas de las vías no reciben intervenciones periódicas que permitan corregir daños menores antes de que se conviertan en problemas mayores. La ausencia de programas de conservación vial sostenidos ha llevado a que hoy se presenten condiciones críticas en tramos importantes, dificultando la movilidad y aumentando los riesgos para conductores y peatones.

Entre las vías más afectadas se encuentran el Autódromo, el Anillo Vial Verganzo, Piedemonte, Camino del Medio, y la vía al Porvenir, entre otras. Estas rutas son fundamentales para la conectividad del municipio, tanto en el ámbito urbano como rural, y requieren atención urgente. La intervención oportuna y adecuada de estas vías no solo mejoraría la calidad de vida de los habitantes, sino que también impulsaría el desarrollo económico y social de Tocancipá.

Los trabajos de mantenimiento en las vías urbanas y rurales del municipio de Tocancipá se llevarán a cabo de manera diferenciada, atendiendo las condiciones particulares que presente cada tramo. En algunos casos, donde el deterioro no compromete las capas

estructurales profundas, será suficiente realizar un fresado superficial y la aplicación de una nueva capa asfáltica. Este tipo de intervención permite recuperar rápidamente la funcionalidad de la vía, mejorar la seguridad vial y prolongar su vida útil sin incurrir en costos excesivos.

No obstante, en aquellas vías que presentan daños estructurales más severos, será necesario ejecutar intervenciones más profundas. Estas incluirán la reconstrucción completa de las capas que conforman la estructura vial, como la sub-base, la base y la capa asfáltica. Este tipo de mantenimiento garantiza una solución duradera y adecuada a las exigencias actuales del tránsito, especialmente en zonas donde circulan vehículos pesados o donde el suelo presenta condiciones geotécnicas complejas.

Además, en los casos donde sea pertinente, se realizará mantenimiento a los andenes y zonas colindantes con las vías. Esto incluye la reparación de andenes peatonales, señalización y mejoramiento del entorno urbano. Estas acciones no solo contribuyen a la funcionalidad vial, sino que también promueven espacios más seguros, accesibles y agradables para los habitantes del municipio, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la calidad de vida en Tocancipá.

La necesidad de contratación surge en el marco del Contrato Interadministrativo No. CTOINT 017 MT 2025, suscrito entre el Municipio de Tocancipá, y la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA, cuyo objeto es **REALIZAR 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)**. En desarrollo de este objeto, se contempla la ejecución del proyecto denominado **“MANTENIMIENTO DE VÍAS RURALES Y URBANAS DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ.”**, con el fin de fortalecer la infraestructura Municipal y mejorar las condiciones de vida a la ciudadanía LUGAR DE EJECUCIÓN

Dentro de las vías con mayor afectación y con necesidad urgente de intervención se han identificado: vía Autódromo, el Anillo Vial de Verganzo, Piedemonte, Camino del Medio, la vía al Porvenir, entre otros, que consideran el tránsito entre el casco urbano y sus veredas (como Verganzo, Canavita, La Fuente, El Porvenir, Tibitoc y La Esmeralda) y conectar con municipios vecinos.



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 Estatad incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto	
	SI / NO	SI / NO	SI / NO	SI / NO	SI / NO	
	Honduras	SI	NO	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.

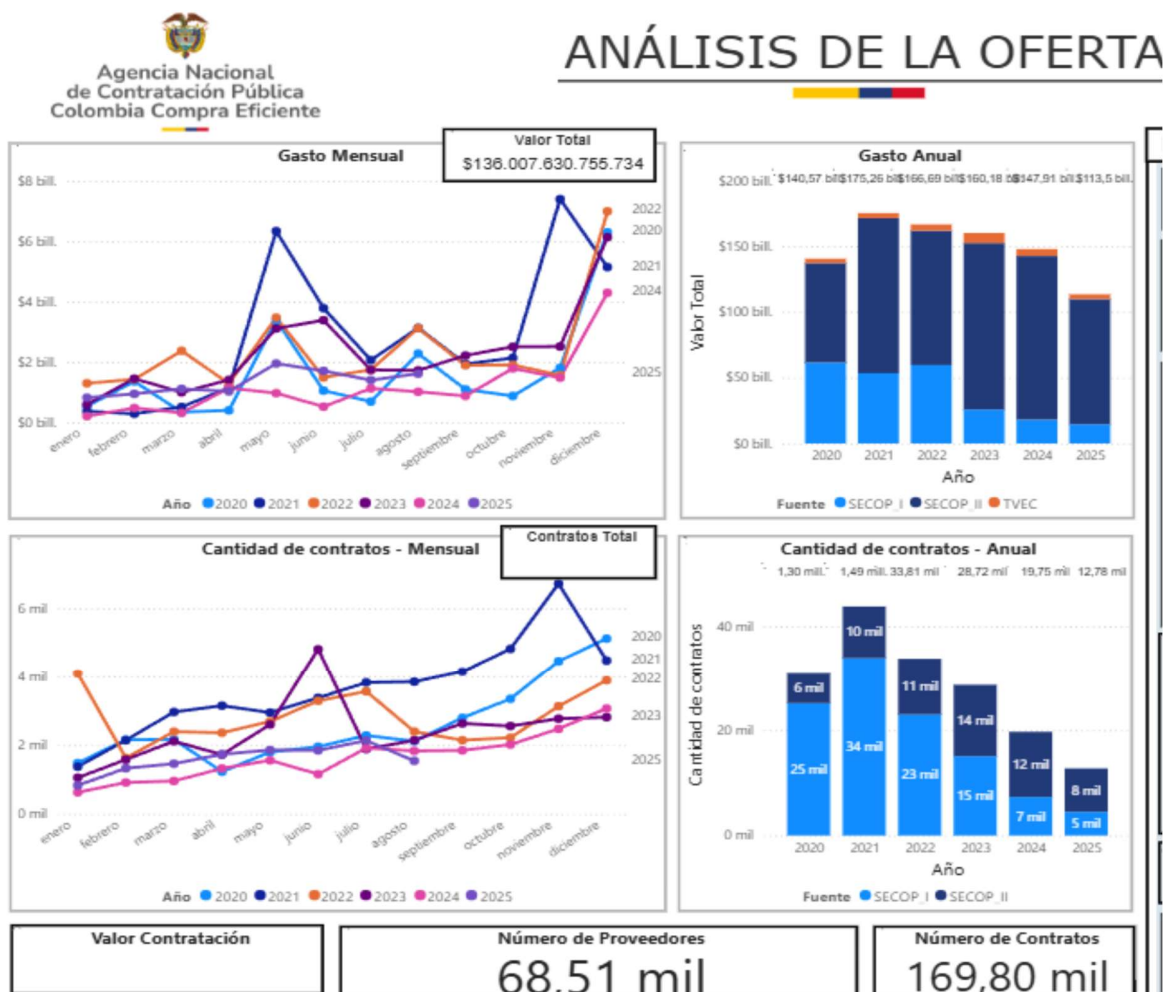
¹ Guía para la Elaboración de Estudio del sector

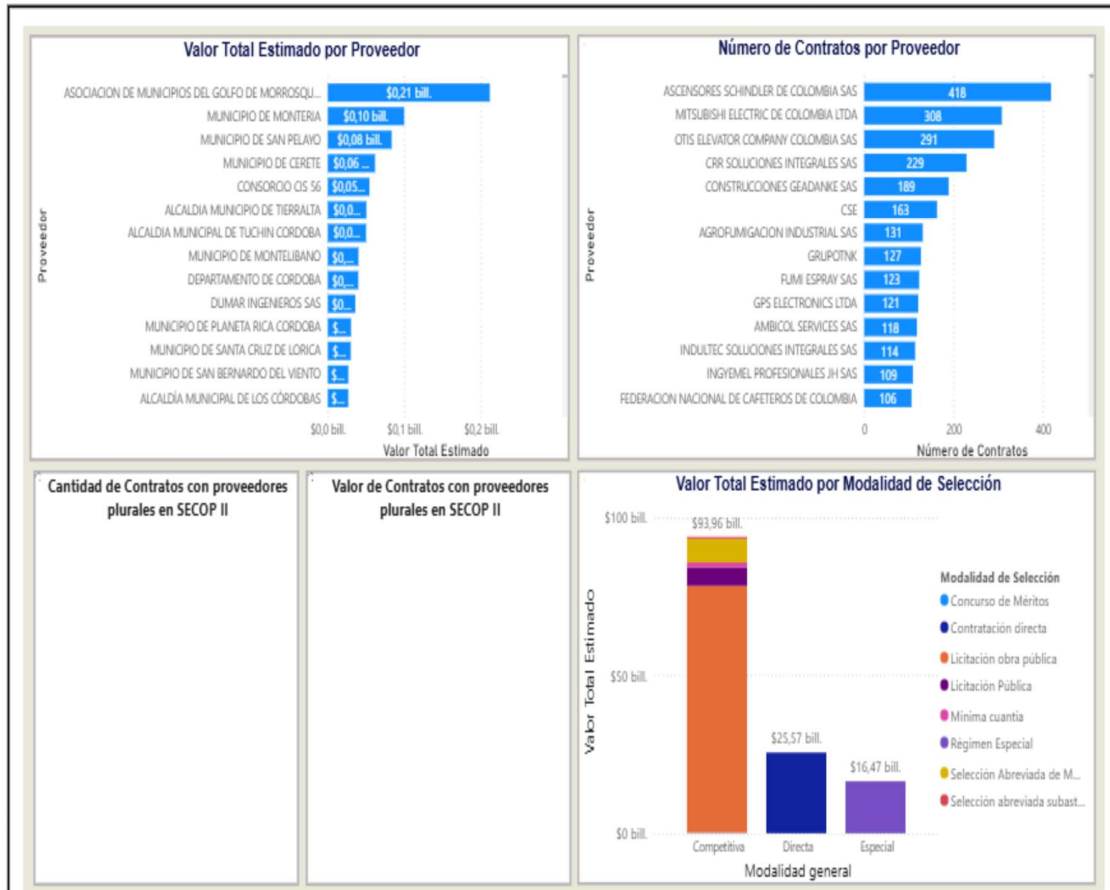
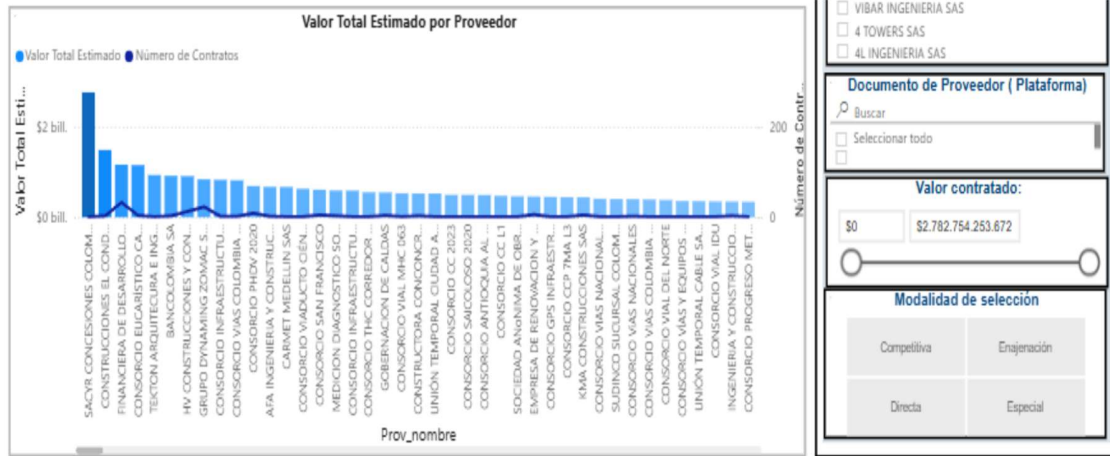
1.3. Identificación de proveedores según el historial de contratación

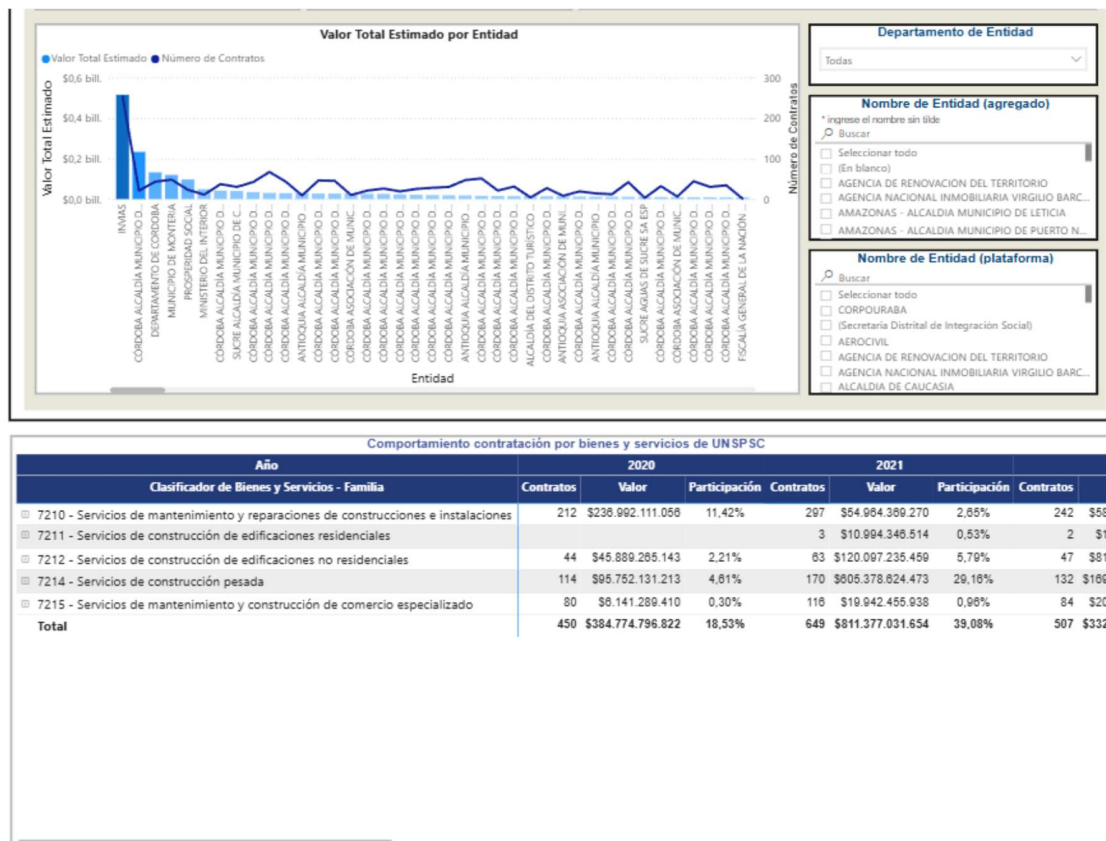
La guía para para la elaboración de estudio de sector, concierne que la Empresa Industrial y Comercial del Estado DETERCONSA, debe identificar los proveedores en el mercado del bien, obra o servicio, así como sus principales características como tamaño empresarial, ubicación, esquemas de producción y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







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 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.

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	Valor concertado	
	Rango 1	Rango 2
Índice de liquidez	$\geq 6,0$	$\geq 9,0$
Índice de endeudamiento	$\leq 0,40$	$\leq 0,20$
Razón de cobertura de intereses	≥ 20	≥ 20
Capital de trabajo	30% P O E	50% P O E
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Rentabilidad del patrimonio	$\geq 0,20$	$\geq 0,40$
Rentabilidad del activo	$\geq 0,20$	$\geq 0,40$

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 párrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, acreditarán los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado	
	Rango 1	Rango 2
Índice de liquidez	$\geq 8,0$	≥ 10
Índice de endeudamiento	$\leq 0,15$	$\leq 0,10$
Razón de cobertura de intereses	≥ 20	≥ 50
Capital de trabajo	50% P O E	100 % P O E
Patrimonio (Ver nota 1)	Definido en el documento de Términos de Condiciones	Definido en el documento de Términos de Condiciones
Rentabilidad del patrimonio	$\geq 0,40$	$\geq 0,50$
Rentabilidad del activo	$\geq 0,40$	$\geq 0,50$

ESTUDIO DE LA DEMANDA

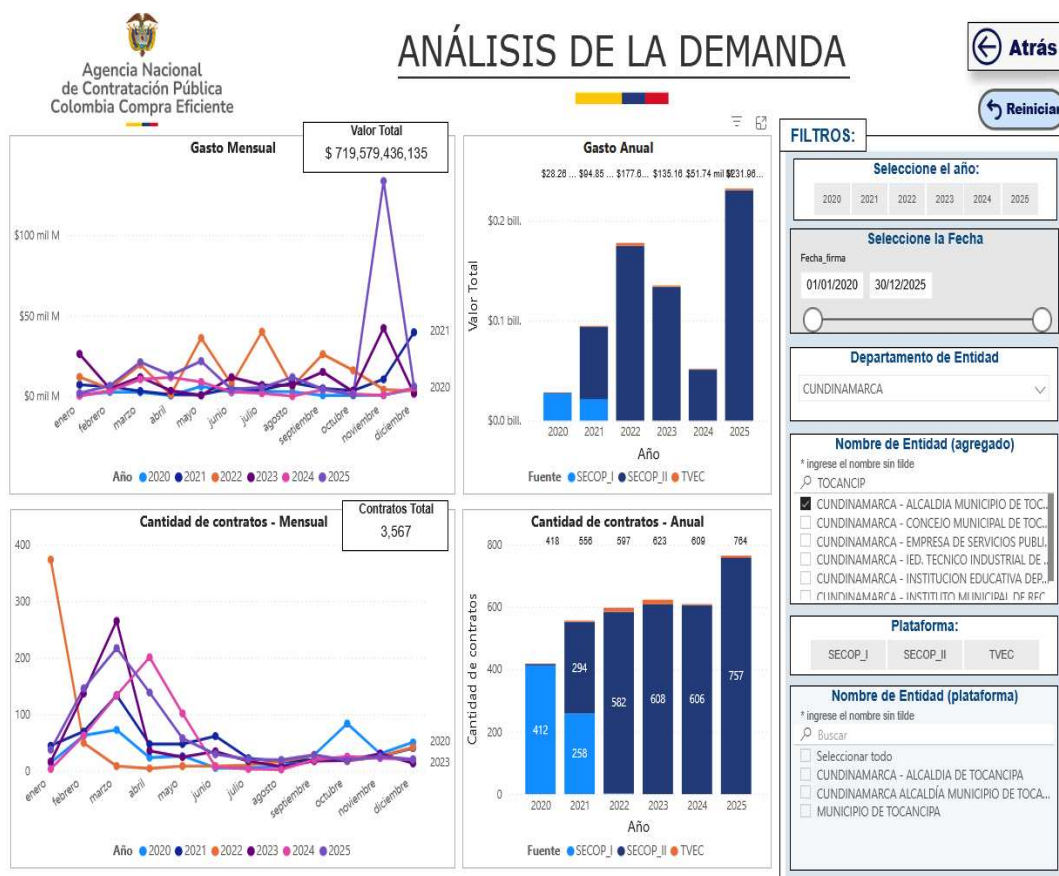
La información histórica de la demanda es importante para definir ciertos puntos respecto al conocimiento particular de la necesidad a contratar, proveedor y precio de adquisición. Para el efecto la Entidad Estatal debe: (a) tener claro las cantidades que requiere comprar, en caso de ser un monto, o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

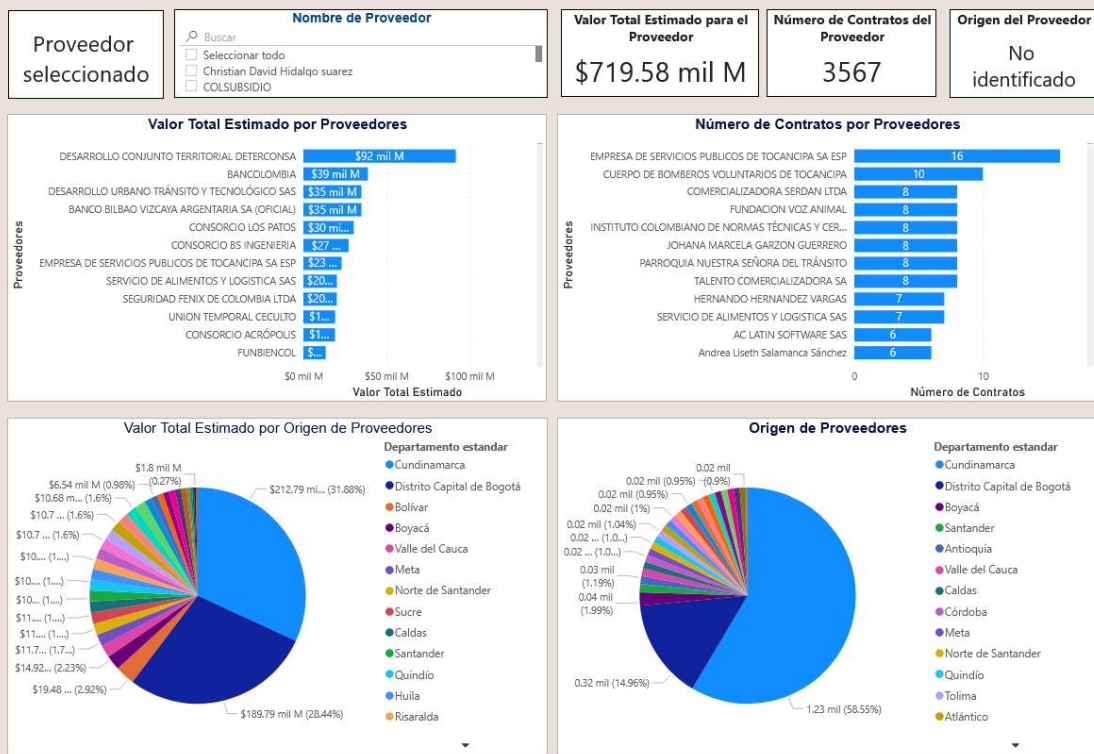
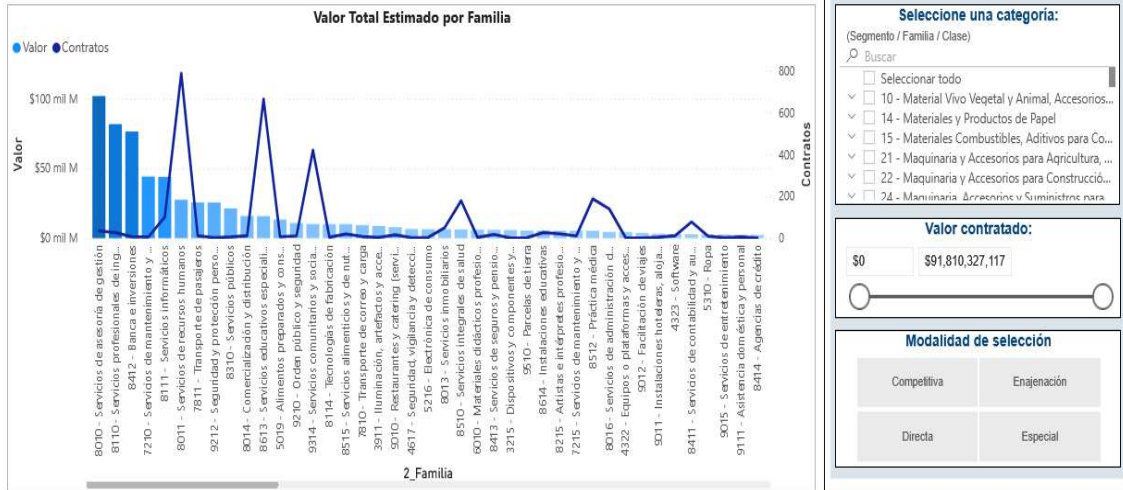
análisis de esta información histórica proporciona a la Entidad Estatal herramientas para tomar mejores decisiones de compra.⁴

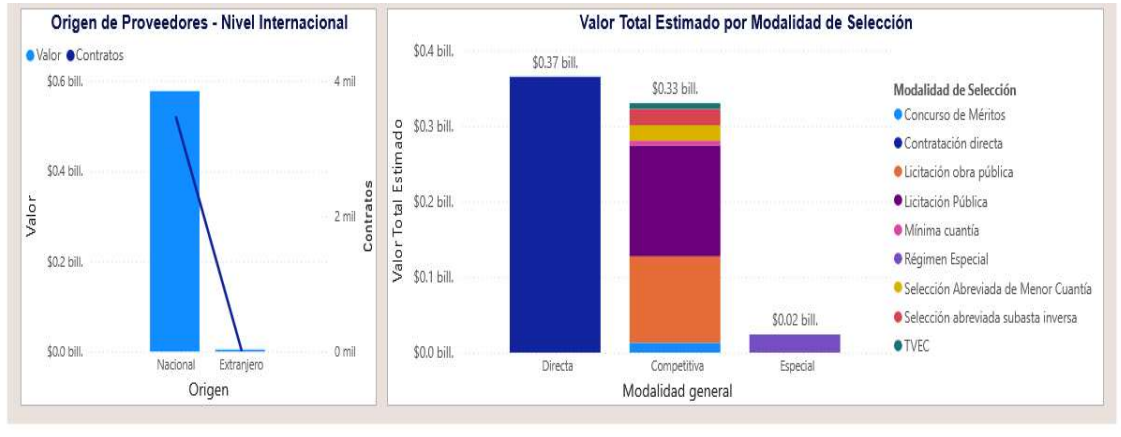
La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Territorial Conjunto DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, busca mejorar las buenas prácticas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





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 **DIECISÉIS MIL TREINTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS (\$16.036.200.635) 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.

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

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.

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 básicos. 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.