GPR-021	Análisis del Sector
Versión 1	
20241230	

Florencia - Caquetá, 17 de Septiembre de 2026

Área solicitante: Dirección de Planeación Territorial

Contenido

1. ASPECTOS GENERALES DEL PROCESO 2
1.1. OBJETO 2
1.2. VALOR 2
1.3. CONDICIONES TÉCNICAS REQUERIDAS 2
1.3. PLAZO 3
1.4. EQUIPO DE TRABAJO 3
1.5. MAQUINARIA O HERRAMIENTAS DE TRABAJO 4
2. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR 6
2.1. ECONÓMICO 6
2.2. GREMIOS Y AGENTES DEL SECTOR. 23
2.3. REGULATORIO. 24
2.4. ANÁLISIS DEL PRODUCTOS DE INDUSTRIA NACIONAL 24
3. ESTUDIO DE LA OFERTA 27
3.1. QUIEN VENDE U OFERTA EL BIEN O SERVICIOS 27
3.2. DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS 27
3.3. VALORES COTIZADOS EN EL MERCADO. 27
3.4. INDICADORES FINANCIEROS 27
4. ESTUDIO DE LA DEMANDA 30
4.1. ADQUISICIONES PREVIAS OTRAS ENTIDADES 30
4.2. ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD 35
5. FUENTES CONSULTADAS 40

1. ASPECTOS GENERALES DEL PROCESO

1.1. OBJETO

MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS MEDIANTE LA PAVIMENTACIÓN EN CONCRETO HIDRÁULICO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE SOLITA Y VALPARAÍSO DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ

1.2. VALOR

El valor del presente proceso asciende hasta la suma **CUATRO MIL CUATROCIENTOS NUEVE MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS CON SETENTA Y SISTE CENTAVOS ($4.409.588.544,77) MLCT., ES DECIR, 2.518,46 SMMLV.**

1.3. CONDICIONES TÉCNICAS REQUERIDAS

CAP.	ITEM DE PAGO	ACTIVIDAD	UN	CANT.
PRESUPUESTO 1. SOLITA				
1.1		PRELIMINARES		
1.1.1	3,01	Localización y replanteo	m2	7423,62
1.1.2	310.1	Conformacion de la calzada existente	m2	7423,62
1.1.3	5.02	Excavación sin clasificar de la explanación y canales	m3	2910,80
1.1.4	5.06	Cargue y transporte de material sobrante hasta 5 Kms, pagado en m3	m3	3784,04
1.1.5	220.1	Terraplenes, pagado en m3	m3	43,91
1.1.6	231.1	Goetextil para separación de suelos de subrasante y capas granulares, pagado en m2	m2	7423,62
2.1		AFIRMADOS Y SUBBASES		
2.1.1	320.3	Subbase granular clase C, pagado en m3	m3	1113,56
3.1		PAVIMENTOS DE CONCRETO		
3.1.1	500.1	Pavimento de concreto hidráulico, pagado en m3	m3	1336,24
4.1		ESTRUCTURAS Y DRENAJES		
4.1.1	672.3	Bordillo en concreto vaciado In Situ, incluye la preparacion de la superficie de apoyo	m	2686,56
4.1.2	640.1	Acero de refuerzo Fy 4200 figurado, pagado en kg	kg	5965,84
5.1		TRANSPORTE		
5.1.1	3P	Transporte de materiales petreos, pagado en m3-km	m3-km	304759,72
PRESUPUESTO 2. VALPARAISO				
1.2		PRELIMINARES		
1.1.1		Localización y replanteo	m2	2619,46
1.1.2	310.1	Conformacion de la calzada existente	m2	2619,46

1.1.3	5.02	Excavación sin clasificar de la explanación y canales	m3	908,40
1.1.4	5.06	Cargue y transporte de material sobrante hasta 5 Kms, pagado en m3	m3	1180,92
1.1.5	220.1	Terraplenes, pagado en m3	m3	35,68
1.1.6	231.1	Goetextil para separación de suelos de subrasante y capas granulares, pagado en m2	m2	2619,46
2.2		**AFIRMADOS Y SUBBASES**		
2.2.1	320.3	Subbase granular clase C, pagado en m3	m3	392,92
3.2		**PAVIMENTOS DE CONCRETO**		
3.2.1	500.1	Pavimento de concreto hidráulico, pagado en m3	m3	471,51
4.2		**ESTRUCTURAS Y DRENAJES**		
4.2.1	672.3	Bordillo en concreto vaciado In Situ, incluye la preparacion de la superficie de apoyo	m	890,12
4.2.2	640.1	Acero de refuerzo Fy 4200 figurado, pagado en kg	kg	1855,68
5.2		**TRANSPORTE**		
5.2.1	3P	Transporte de materiales petreos, pagado en m3-km	m3-km	58249,08
6		**OTROS**		
6.1		P.A.G.A	un	1,00
6.2		P.M.T	un	1,00
6.3		S.S.T	un	1,00

1.3. PLAZO

El plazo de ejecución será de DOCE (12) MESES, contados a partir de la suscripción del acta de inicio de actividades, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato.

1.4. EQUIPO DE TRABAJO

El personal profesional requerido es el siguiente:

- Un (1) Director de Obra – Dedicación 20%
- Un (1) Residentes de Obra – Dedicación 100%
- Un (1) Siso – Dedicación 30%

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Director de Obra	Más de 10 años de experiencia Profesional (Contados a partir de la fecha	Haber participado director de obra durante tres años en contratos proyectos que sus objetos tengan relación con la

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Título profesional en: Ingeniería civil o Ingeniería de vías y transporte; con Posgrado en las áreas de Ingeniera de vías, y Geotecnia, y estructuras	de expedición de la Matrícula Profesional).	construcción o mejoramiento o adecuación o pavimentación o reconstrucción de vías.
Residente de Obra Título profesional en: Ingeniería civil con Posgrado en las áreas de Ingeniera de vías y estructuras con Diplomado en HSEQ	Más de 5 años de experiencia Profesional (Contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional)	Haber participado como residente y/o director de obra durante tres años en contratos proyectos que sus objetos tengan relación con la construcción o mejoramiento o adecuación o pavimentación o reconstrucción de vías.
SISO Profesional o administrador en salud ocupacional; o profesional en cualquier área, pero con posgrado relacionado con la seguridad y salud en el trabajo, con licencia para la prestación de servicios de SST; Con posgrados en el área de proyectos y ambiental Con curso en prevención de riesgos laborales en la construcción y auditor interno	Más de 3 años de experiencia Profesional (Contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional o del título profesional)	Haber participado como SISO o SISOMA o profesional en salud ocupacional durante un año en contratos proyectos que sus objetos tengan relación con la construcción o mejoramiento o adecuación o pavimentación o reconstrucción de vías.

1.5. MAQUINARIA O HERRAMIENTAS DE TRABAJO

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

1. Volqueta 14 M3

No obstante, el adjudicatario deberá considerar en su propuesta, todos los equipos necesarios para la correcta y oportuna ejecución de los trabajos.

El Contratista e Interventor analizarán la necesidad de la disponibilidad de la maquinaria y equipos requeridos de acuerdo con las disponibilidades presupuestales de la vigencia fiscal.

Los equipos deben ser modelos respecto a su fabricación, que como mínimo se encuentren dentro de los veinte (20) años anteriores a la fecha de cierre de la presente Licitación.

Se aclara que el Contratista durante la ejecución del contrato debe contar con el equipo necesario, para cumplir con el programa de trabajo y de inversiones, el cual debe ser aprobado por la Interventoría y la RAP AMAZONIA.

El Equipo mínimo obligatorio, se entiende puesto a disposición de la Entidad, al momento de suscribir el acta de inicio de contrato y para la ejecución, sin acarrear costo adicional a la Entidad.

El equipo puesto a disposición de la ejecución de la obra sólo podrá ser retirado, cuando se ejecute el ítem contenido en el Formulario No. 1 Presupuesto Oficial en el cual se hace uso de este quipo, previa autorización por parte del Interventor.

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

2. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

2.1. ECONÓMICO

El sector de infraestructura en Colombia ha experimentado importantes transformaciones en las últimas décadas, consolidándose como un pilar fundamental para el desarrollo económico y social del país.

En este contexto, ha contribuido de manera significativa a la competitividad y el bienestar de la población, especialmente a través del programa de concesiones viales 4G, que permitió modernizar la red de carreteras y mejorar la conectividad interregional. Sin embargo, en la actualidad, la infraestructura enfrenta una serie de desafíos que han generado preocupación en el mercado y han ralentizado el ritmo de crecimiento del sector.

Uno de los factores que explica este momento de ajuste es la transición de los proyectos de infraestructura de cuarta generación (4G) a la quinta generación (5G). Esto se debe a la lenta dinámica de adjudicación, sumado a que los proyectos que ya están adjudicados se encuentran en proceso de pre - construcción, lo que ha reducido la actividad constructiva, especialmente en el segmento de carreteras, que representa el 51 % de la infraestructura del país.

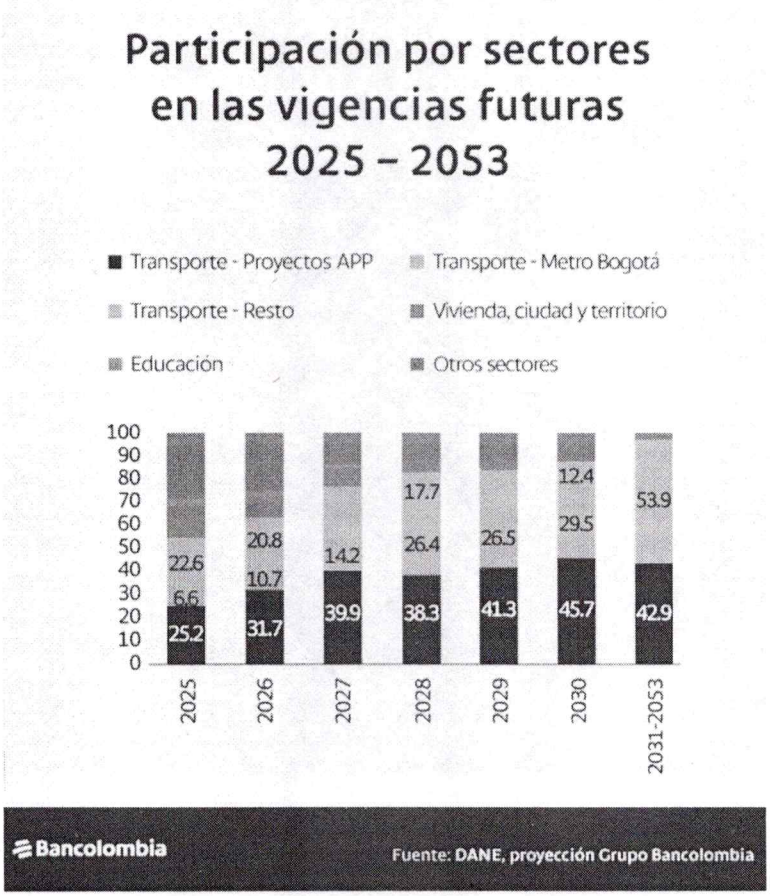
Este cambio ha contribuido a una desaceleración en la construcción de obras civiles, y al cierre del primer semestre de 2024, el sector carretero registró una caída del 6 %, a pesar del crecimiento global que ha mostrado la infraestructura en otros frentes.

A los retos estructurales del sector se suman factores económicos que han impactado su desarrollo. En los últimos años, el incremento en los costos de la mano de obra y los materiales, así como las altas tasas de interés, han influido negativamente en la viabilidad y ejecución de proyectos de infraestructura.

Lo anterior ha generado un entorno desafiante para el sector, en un contexto en el que la inflación y la volatilidad cambiaria también han afectado el acceso a financiamiento y el avance de obras en curso. Por ejemplo, los precios de los materiales de construcción alcanzaron su punto más alto en marzo de 2023, con un incremento del 18 %, lo que impactó de manera significativa los costos y la rentabilidad de los proyectos en ejecución.

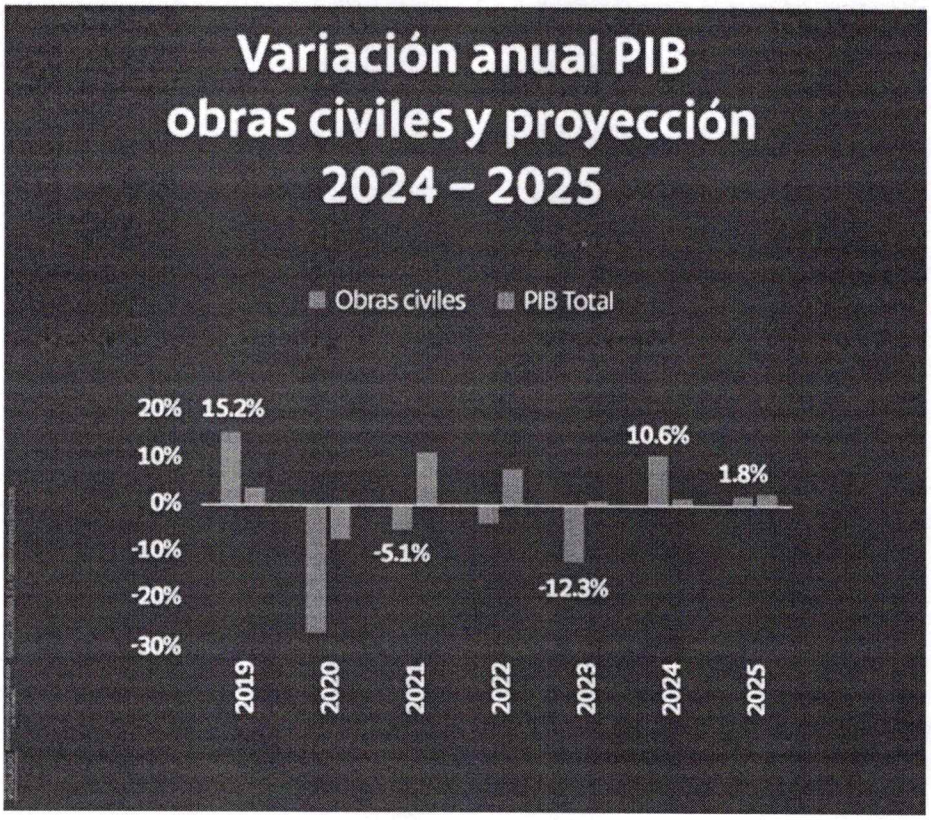
La incertidumbre política y los cambios regulatorios también han jugado un papel importante en la coyuntura actual. La falta de claridad en ciertas políticas gubernamentales y la percepción de inestabilidad han generado desconfianza entre los inversionistas, un factor que ha contribuido a la ralentización de nuevos proyectos de infraestructura.

Un ejemplo de esto fue la decisión del Gobierno de congelar temporalmente las tarifas de peajes en 2023 y la omisión inicial de partidas presupuestales para proyectos de infraestructura, lo que generó inquietud en el mercado. Aunque esta situación fue corregida mediante la implementación del Decreto de Yerros, la incertidumbre inicial afectó la percepción de solidez y continuidad en el financiamiento a largo plazo para los proyectos.



A pesar de estos desafíos, existen señales de recuperación que auguran un panorama más favorable para el sector de infraestructura en Colombia en los próximos años.

Se proyecta un crecimiento del 11 % en el Producto Interno Bruto (PIB) de obras civiles en 2024, impulsado principalmente por proyectos en los sectores de acueductos, telecomunicaciones e infraestructura energética. Además, se espera que el sector continúe creciendo un 2 % en 2025, lo que refleja el potencial de recuperación y desarrollo que tiene la infraestructura en el país.



Un factor clave para el impulso del sector es la implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021 - 2051, un compromiso estatal que busca modernizar de manera integral el sistema de transporte colombiano.

Este plan tiene como objetivo consolidar un sistema de transporte intermodal eficiente, que integre los modos fluvial, ferroviario, aéreo y carretero, y que contribuya a la competitividad y eficiencia logística del país. El PMTI presenta oportunidades significativas para el desarrollo de proyectos de gran envergadura, que serán fundamentales para la reactivación económica y la mejora de la infraestructura en Colombia.

Otro aspecto importante es el papel que jugarán los proyectos de quinta generación (5G) y las entidades territoriales en el crecimiento del sector. Iniciativas como las Troncales del Magdalena 1 y 2, la Avenida Longitudinal de Occidente Tramo Sur (ALO Sur) y la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca se perfilan como proyectos estratégicos que contribuirán al desarrollo de la infraestructura del país.

Además, la participación de entidades territoriales como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU) será clave para dinamizar la inversión y el avance de obras, generando empleo y mejorando la conectividad regional.

Precisamente, las Asociaciones Público-Privadas (APP) continúan siendo un mecanismo eficaz para atraer inversión privada y ejecutar proyectos de gran envergadura. Las APP han demostrado su efectividad en la realización de proyectos de infraestructura, y su fortalecimiento será esencial para garantizar el desarrollo de obras clave para el país. La experiencia adquirida a través de los proyectos de cuarta y quinta generación es un

ejemplo claro de cómo la colaboración entre el sector público y privado puede contribuir al progreso de la infraestructura.

Un elemento fundamental para asegurar el éxito y sostenibilidad del sector a largo plazo es la confianza y la institucionalidad. Es necesario que se mantenga un entorno regulatorio estable que permita a los inversionistas contar con la certeza y seguridad para participar en proyectos de infraestructura.

La implementación y cumplimiento de mecanismos como las vigencias futuras serán cruciales para asegurar la financiación continua de los proyectos a largo plazo y garantizar que no se produzcan interrupciones que puedan afectar su desarrollo y finalización.

El hecho de que el 85 % de las vigencias futuras proyectadas para el periodo 2025 - 2053 estén destinadas al sector transporte demuestra el compromiso del país con el desarrollo de su infraestructura y la importancia de estos mecanismos para garantizar la ejecución de proyectos estratégicos.

Conclusiones sobre los desafíos del sector infraestructura en Colombia

- El sector de infraestructura en Colombia enfrenta un periodo de desafíos y ajustes, influenciado por factores económicos y regulatorios. No obstante, las oportunidades de crecimiento y recuperación son evidentes.
- La implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal, la consolidación de proyectos 5G, el fortalecimiento de las APP y la garantía de mecanismos de financiación a largo plazo como las vigencias futuras serán elementos clave para impulsar el desarrollo del sector en los próximos años.
- Mantener un enfoque en la construcción de confianza y en la consolidación de un entorno institucional sólido permitirá que el sector de infraestructura se convierta en un motor de crecimiento económico y mejore la calidad de vida de los colombianos.

Sector en jaque: los retos de la construcción en Colombia para 2025

El impacto en la infraestructura amenaza con frenar el desarrollo económico y la competitividad.

El 2025 arranca con grandes desafíos para la construcción en Colombia, un sector históricamente vital para la economía nacional. Según un estudio de **Corficolombiana**, a pesar de las señales de recuperación en 2024, los retrasos en infraestructura y el debilitamiento de políticas de vivienda oscurecen el panorama.

En el centro de esta situación está la suspensión del programa "Mi Casa Ya", los problemas estructurales en proyectos de Asociaciones Público-Privadas (**APP**) y la disminución en el presupuesto de inversión del INVÍAS.

Andrés Felipe Gallego, analista de la entidad, apuntó que, en general, estos obstáculos no solo afectan a las empresas del sector, sino también a los hogares de ingresos bajos y medios, que enfrentan barreras cada vez más altas para acceder a vivienda propia. Además, el impacto en la infraestructura amenaza con frenar el desarrollo económico y la competitividad del país.

Vivienda: un retroceso para los hogares de menores ingresos

La suspensión del programa "Mi Casa Ya" marca un punto de inflexión en la política de vivienda social. Este programa había permitido que más de 60.000 hogares por año accedieran a subsidios para la cuota inicial y a coberturas en la tasa de interés. Con su cancelación, las familias de ingresos inferiores a 2,5 salarios mínimos mensuales (SMMLV) ahora enfrentan incrementos de hasta 40 % en sus cuotas hipotecarias.

De acuerdo con el informe, se sumaron dos problemas:

- **Impacto financiero**: un hogar que planeaba adquirir una vivienda de interés social (VIS) con un costo de 135 SMMLV a una tasa de interés de 11 %, pasó de esperar cuotas mensuales de 1,2 millones de pesos a 1,7 millones de pesos. Este cambio radical limita sus posibilidades de acceso a vivienda.
- **Histórico del programa**: desde su implementación, "Mi Casa Ya" había dinamizado la economía mediante encadenamientos productivos que generaban hasta tres pesos en valor agregado por cada peso invertido.

La reducción en el presupuesto de Fonvivienda para 2025 –en 40 %– agrava la situación. Esto no solo afecta a los hogares, sino también a los constructores, que enfrentan menores incentivos para desarrollar proyectos VIS.

Infraestructura: avances marginales y retos persistentes

La infraestructura, otro pilar del sector, también enfrenta grandes dificultades. Aunque las obras civiles crecieron 12,7 % anual hasta el tercer trimestre de 2024, el subsector se mantiene 35 % por debajo de los niveles prepandemia. Además, los proyectos clave en carreteras, liderados por las iniciativas de 4G y 5G, registran avances lentos.

Estado actual de los proyectos:

- **Proyectos de 4G**: trece de estas iniciativas están en su etapa final de construcción, con un avance agregado de 86 %. Sin embargo, su contribución al Producto Interno Bruto (PIB) es cada vez menor.
- **Proyectos de 5G**: de los siete proyectos de la primera ola, solo cuatro están en construcción. El más avanzado, la Nueva Malla Vial del Valle – Accesos Cali y Palmira, tiene una ejecución de 19,9 %, lejos de 30,9 % esperado.
- **Segunda ola de 5G**: ninguno de los proyectos de esta fase ha comenzado su etapa de construcción o pre-construcción, con planes como la APP Estanquillo-Popayán y Villeta-Guaduas todavía en aprobación de factibilidad.

El sector, sin embargo, suma más problemas:

- La reducción del presupuesto de inversión del INVÍAS en 20 % para 2025 limita la ejecución de nuevos proyectos. Este presupuesto es el más bajo en términos reales de los últimos cinco años.
- La incertidumbre sobre las APPs afecta la sostenibilidad a mediano plazo, agravada por los constantes cambios en las tarifas de peajes y retrasos en las vigencias futuras.
- Por último, Corficolombiana señala que la construcción es fundamental para la economía por su capacidad de encadenar 36 sectores productivos. Sin embargo, el dinamismo del sector depende de políticas claras y de largo plazo. Expertos destacan que medidas como la reactivación de "Mi Casa Ya" o la agilización de proyectos APP serían cruciales para revertir el panorama actual.
- En palabras claras, recuperar el dinamismo de la construcción no es solo una meta económica, sino una prioridad social. Sin infraestructura moderna y acceso a vivienda, el país limita sus posibilidades de desarrollo.
- El 2025 se presenta como un año crítico para el sector de la construcción en Colombia. Los desafíos en vivienda y la infraestructura no solo impactan la economía, sino también la calidad de vida de miles de colombianos.

Para superar este escenario, asegura el estudio, es imprescindible una política pública coherente y sostenida que fomente la inversión y facilite el acceso a recursos. El camino hacia la reactivación requiere decisiones audaces y un compromiso conjunto entre el sector público y privado.

LA CONSTRUCCIÓN EN SU LABERINTO (Corficolombiana)

El 2025 inicia con grandes retos para la construcción en Colombia. Pese a las señales de recuperación en 2024, la debilidad en políticas de vivienda, los retrasos en infraestructura y en ajustes de peajes agravan la incertidumbre sobre la reactivación sostenible del sector.

- En vivienda, la suspensión del programa Mi Casa Ya afecta las expectativas de hogares y constructores, dificultando su reactivación. Esto impacta especialmente a los hogares de ingresos medio-bajos, quienes, sin subsidios, enfrentarían un aumento cercano al 40% en sus cuotas, limitando el acceso a vivienda VIS para quienes ganan menos de 2,5 SMMLV.

- En infraestructura, el avance en carreteras presenta un panorama incierto para 2025. Aunque las obras urbanas han impulsado el PIB de obras civiles, los proyectos APP siguen rezagados. Las 4G tendrán una contribución cada vez más marginal al PIB, y de los siete proyectos de la primera ola de las 5G, solo cuatro están en construcción, con retrasos.

- La incertidumbre sobre el esquema APP se mantiene, afectando su sostenibilidad a mediano plazo. A los problemas del año pasado, como la tentativa modificación de vigencias futuras (ver editorial Semanal May 27 de 2024), se suman los retrasos y cambios constantes en los ajustes de tarifas de peajes, distorsionando los flujos financieros, con posible afectación en la ejecución de los proyectos y sostenibilidad futura del modelo.

- La ejecución del presupuesto de inversión del INVÍAS al cierre de 2024 ha alcanzado mínimos en los últimos siete años, excluyendo el periodo de pandemia. Las perspectivas para 2025 son desfavorables, con una reducción del 20% en el presupuesto de inversión.

A pesar de su importancia, la construcción sigue atrapada en un laberinto de numerosos retos sin solución a la vista. Recuperar su dinamismo debe ser una prioridad nacional por sus encadenamientos productivos y su papel en el desarrollo y competitividad del país.

En 2024, el sector de la construcción presentó un comportamiento positivo, pero heterogéneo. Hasta el tercer trimestre de 2024, el sector de la construcción creció un 2,3% anual, impulsado por las obras civiles, que aumentaron un 12,7%. En contraste, las edificaciones, que representan más del 50% del sector, se redujeron 2,5%.

Si bien la construcción se ubicó en terreno positivo en 2024, todavía se mantiene lejos de los niveles prepandemia. El sector de la construcción se encuentra un 23% por debajo de la actividad observada en 2019, donde la mayor brecha la registra el subsector de obras civiles, que, a pesar del crecimiento de dos dígitos, se mantiene un 35% por debajo de los niveles prepandemia. A su vez, la caída del subsector de edificaciones profundizó la brecha frente a 2019, ubicándose un nivel de actividad 13% inferior a 2019.

Aunque las cifras recientes anticipaban un mejor punto de partida para 2025, el sector de la construcción enfrenta grandes obstáculos que limitarían su senda de recuperación. Aunque las ventas de vivienda han vuelto a terreno positivo y la construcción de obras civiles en las regiones del país ha avanzado favorablemente, junto con una mejora sustancial en las condiciones financieras, el debilitamiento de la política de vivienda y la incertidumbre en infraestructura siguen poniendo en duda la reactivación del sector de la construcción este año.

INCERTIDUMBRE EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Tras contraerse cuatro años consecutivos, el valor agregado de la construcción de infraestructura aumentó 12,7% anual en lo corrido de 2024 al tercer trimestre. La reactivación del sector ha estado concentrada en los componentes de centrales eléctricas, con una contribución de 5,1 puntos porcentuales (pps), represas y acueductos, con una contribución de 3,9 pps, y puentes y carreteras elevadas, con una contribución de 3,3 pps.

En este último componente, se destaca el avance de la construcción de la primera línea del metro de Bogotá, el cual alcanzó una ejecución del 46,2% en diciembre de 2024 y ha sido uno de los principales impulsores en el crecimiento de las obras civiles.

El reciente dinamismo del sector de construcción de obras civiles ha estado impulsado principalmente por el desarrollo de obras no viales. Aunque el segmento de carreteras continúa siendo el de mayor peso en el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), el crecimiento del valor agregado en este sector ha sido liderado por proyectos en otros segmentos, como centrales eléctricas, represas y puentes (Gráfico 3). En lo corrido del 2024 hasta el tercer trimestre, la producción de carreteras, que representa el 50,8% del IPOC, ha disminuido un 3,1% anual, mientras que la producción de otras obras civiles, con un peso del 49,2%, ha crecido 30,4% en el mismo periodo.

En este contexto, la situación para 2025 luce retadora. En primer lugar, **la contribución de los proyectos 4G al crecimiento del PIB es cada vez más marginal.** En lo corrido de 2024 hasta octubre se observó una caída del 18% en los montos de ejecución de estos proyectos, como resultado de la finalización de la etapa de construcción de 13 proyectos, un avance de obra superior al 90% en siete obras y un avance agregado de 86%.

El inicio de la construcción de los proyectos carreteros de las 5G se encuentra rezagado. De siete proyectos carreteros de la primera Ola de las 5G, solamente cuatro se encuentran en proceso de construcción (Tabla 1).

El proyecto con mayor avance, la Nueva Malla Vial del Valle - Accesos Cali y Palmira, tiene una ejecución del 19,9% al 30 de diciembre. Sin embargo, la ejecución observada se ubica por debajo de la ejecución esperada a la fecha (30,9%). Existen dos proyectos que aún se encuentran en etapa de pre - construcción (Accesos Norte Fase II y ALO Sur), cuya fecha esperada de inicio de construcción era en diciembre y julio de 2023, respectivamente. Además, el proyecto IP Santuario - Caño Alegre Ruta del Agua, que buscaba conectar a Bogotá y Medellín en cinco horas o menos, fue rechazado por la ANI en 2024.

Por su parte, ningún proyecto de la segunda Ola de las 5G ha logrado alcanzar la etapa de construcción o pre - construcción. De hecho, los proyectos más ambiciosos, la APP Estanquillo-Popayán con un Capex de 5,9 billones de pesos y la APP Villeta-Guaduas con un Capex de 4,9 billones de pesos, se encuentran en etapa de aprobación de factibilidad.

Tabla 1. Avance de los proyectos carreteros de la primera ola de las 5G

Proyecto	Etapa	Fecha inicio construcción esperada	Avance	Capex (billones)
Accesos Cali y Palmira.	Construcción	17/10/2023	19,9%	2,3
Corredor Buenaventura - Loboguerrero - Buga	Construcción	16/08/2024	2,5%	4,4
Troncal del Magdalena C1	Construcción	31/07/2024	0,0%	2,7
Troncal del Magdalena C2	Construcción	29/08/2024	0,0%	2,8
Accesos Norte Fase II	Pre-construcción	23/12/2023	0,0%	1,7
ALO Sur	Pre-construcción	10/07/2023	0,0%	1,1
IP Santuario - Caño Alegre Ruta del Agua	Estructuración	-	0,0%	2,6

Fuente: ANI. Cálculos: Corficolombiana.

Asimismo, se evidencia un rezago importante en las metas del Plan Nacional de Desarrollo con relación a los proyectos multimodales (Tabla 2). Aunque ya pasó la mitad del periodo de Gobierno, el avance en el cumplimiento de las metas referentes a vías férreas y de mejoramiento de aeropuertos no concesionados, consignadas en el Plan Nacional de Desarrollo, es nulo.

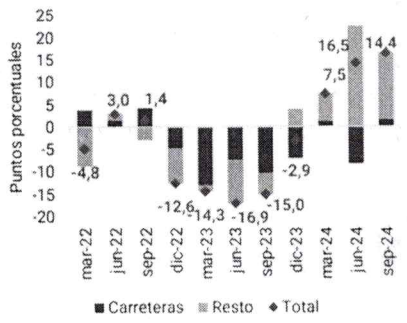
Tabla 2. Avance proyectos multimodales del Plan Nacional de Desarrollo 22-26

Proyectos	Acumulado	Meta	Avance
Instalaciones portuarias fluviales intervenidas	24	105	23%
Aeropuertos no concesionados mejorados	0	15	0%
Canales de acceso a los puertos marítimos	3	4	75%
Vías férreas Estructuradas - Adjudicadas (kms)	0	1817	0%

Fuente: DNP - SINERGIA. Elaboración: Corficolombiana. *Acumulado a noviembre de 2025.

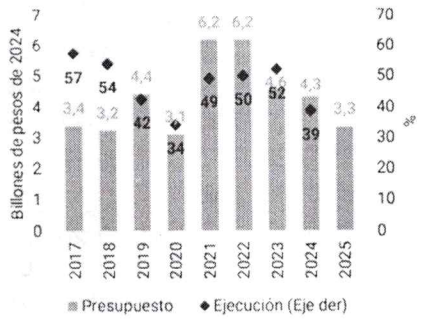
Entre tanto, la ejecución del presupuesto de inversión de INVÍAS al cierre de 2024 ha alcanzado niveles mínimos en los últimos siete años, excluyendo el periodo de la pandemia. **Además, las perspectivas para 2025 no son alentadoras, ya que el presupuesto de inversión de la entidad se ha reducido en un 20%.** De hecho, este presupuesto representa el monto más bajo de los últimos cinco años, en términos reales (Gráfico 4).

Gráfico 3. Contribución a la variación anual de la producción de obras civiles



Fuente: DANE. Cálculos: Corficolombiana.

Gráfico 4. Presupuesto y ejecución* del INVÍAS



Fuente: Ministerio de Hacienda. Cálculos: Corficolombiana.
*Ejecución a noviembre de cada año.

Además del rezago la ejecución de proyectos carreteros, la incertidumbre en el desarrollo del sector en el mediano y largo se mantiene. Hace varios meses señalamos que las dudas surgidas sobre el pago de los compromisos adquiridos mediante vigencias futuras afectan no solo a los proyectos en curso, sino también a aquellos por iniciar y futuros que planeamos desarrollar (Ver Informe Perspectiva Sectorial Infraestructura: La encrucijada de las Vigencias Futuras y las cuentas fiscales de 2025).

Hoy los avances y contribuciones de la inversión privada en APPs enfrentan una amenaza significativa debido a la persistente brecha en los cobros de peajes, los cuales no reflejan adecuadamente los incrementos inflacionarios pactados en los contratos y generan gran incertidumbre en el modelo.

En 2023, el Gobierno decidió congelar el aumento en 119 peajes de parte de la ANI y 31 de parte de INVÍAS, a pesar de que el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de 2022 fue del 13,1% y solamente hasta 2024 se decidió incrementar los peajes en dicho valor, quedando pendiente el ajuste del IPC de 2023. Hasta agosto de 2024, el Gobierno aprobó un incremento parcial, equivalente al 50% del ajuste pendiente respecto a la inflación de 2023, es decir, apenas un 4,64%. El otro 50% de la inflación de 2023 pendiente de ajuste se aplicaría al finalizar el año. Sin embargo, al cierre del año, el Gobierno determinó que el ajuste se haría en enero de 2025, aumentando un 2,78%, y el restante 1,86% se implementaría en abril. Además, aún quedaría pendiente el incremento relacionado con la inflación de 2024 (5,2%), que debería hacerse a partir del 16 de enero.

Además, existen una gran diversidad y complejidad en los peajes. Existen, por ejemplo, otros peajes que responden a aumentos contractuales, es decir, a ajustes determinados por los contratos establecidos entre las

concesionarias y el Estado, cuya aplicación depende del modelo financiero y las condiciones específicas de cada contrato. En este caso, el Gobierno nacional acordó con seis concesiones viales el aumento de solo el 2,78% en el precio de los peajes, suspendiendo los incrementos estipulados por los contratos dispuestos años atrás.

Todo esto ha llevado a una complejidad y diferenciación del sistema de peajes del país. Según el Ministerio de Transporte, este gobierno ha otorgado tarifas diferenciales en 26 peajes. Como lo señalado por Benavides y Pabón (2023), **retrasos en la actualización de tarifas no solo generan incertidumbre para los inversionistas, sino que también distorsionan los flujos financieros proyectados en los contratos, afectando la viabilidad de nuevos proyectos de infraestructura vial en el país.** Además, no hacerlo implica un costo fiscal a favor de las concesiones. Más aún, podría incrementarse el número de disputas legales de los proyectos en ejecución si estos problemas impiden cumplir con los compromisos de inversión. Finalmente, vale la pena señal que las innovaciones para diversificar las fuentes de financiamiento de la infraestructura, distintas a peajes, son todavía muy limitadas e imposible de implementarse en el corto plazo.

Recuperar el dinamismo del sector construcción debe convertirse en una prioridad nacional. No solo por sus encadenamientos productivos, sino porque este sector es una fuente esencial para el desarrollo y la competitividad del país en el mediano y largo plazo. La construcción no es un elemento más de la economía, es el pilar que soporta la modernización de la infraestructura, el acceso digno a la vivienda y el fortalecimiento de las capacidades logísticas y productivas del territorio. Garantizar su reactivación es garantizar un futuro sostenible y competitivo para Colombia.

El año 2025 inicia con grandes desafíos para el crecimiento del sector de la construcción en Colombia. A pesar de las señales de recuperación observadas en 2024, el debilitamiento de la política pública de vivienda, los retrasos en la ejecución de proyectos de infraestructura vial y la incertidumbre en el modelo de APP plantean importantes obstáculos para la consolidación de una senda de reactivación sostenible.

En el caso del subsector de vivienda, la suspensión del programa Mi Casa Ya y la reducción en los incentivos para la adquisición de vivienda afectan gravemente la confianza de los hogares y los constructores, lo que repercute negativamente en las ventas, los lanzamientos y la iniciación de proyectos. Por otro lado, la incertidumbre en torno a los proyectos carreteros y multimodales, junto con los rezagos en las metas del Plan Nacional de Desarrollo, limitan su potencial para dinamizar la economía y generar empleo en el mediano plazo. Salir de este laberinto exige medidas ambiciosas. Reducir la incertidumbre en la construcción, medular para la economía, es prioritario. Programas como Mi Casa Ya y el modelo de APP han demostrado su efectividad y deben fortalecerse y optimizarse, no limitarse.

Además, es fundamental considerar actores y modelos más allá de lo tradicional. Las autoridades regionales, por ejemplo, han liderado la reactivación económica a través de iniciativas locales en vivienda e infraestructura. Durante 2023-2027, según nuestros cálculos, las regiones gestionarán más de 42 billones de pesos en infraestructura, lo que equivale al 90% del presupuesto nacional de transporte de los últimos cuatro años. También se proyecta asignar más de 118 mil subsidios de vivienda a nivel local, el 60% de la meta nacional (Camacol, 2024). Para maximizar su impacto, las regiones deben mejorar la gestión de regalías, fortalecer sus capacidades y diversificar fuentes de financiamiento, como el endeudamiento responsable y la valorización.

Aspectos económicos del Sector Infraestructura de Transporte:

El sector de infraestructura de transporte es transversal a toda la economía y cuenta con amplios encadenamientos con otras actividades productivas y su inversión es determinante para para promover el crecimiento económico, el bienestar y la conectividad de los territorios. Un estudio realizado por Fedesarrollo "Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030"4 establece que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5 % por año, aportaría al crecimiento del producto interno

bruto (PIB) en alrededor de 0,8% anual durante los próximos 10 años y esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,6 puntos porcentuales equivalentes a 59 mil empleos generados y una reducción de la pobreza de 0,5 puntos porcentuales equivalente a que 246 mil personas abandonarían esta condición. Por lo anterior, a continuación, se presentan algunas variables macroeconómicas que ayudan a ampliar el espectro del sector de análisis:

- Producto Interno Bruto PIB Consultando el Boletín Técnico del DANE I trimestre 2024 preliminar, del 15 de mayo de 2024, se evidencia que en el primer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr. Las actividades económicas que contribuyeron al crecimiento positivo del valor agregado fueron:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

En el primer trimestre de 2024pr, el valor agregado de la construcción crece 0,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr y esta dinámica se explica por la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que decrece 2,5% y por la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 7,6% y finalmente por las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 0,7%.

Respecto al trimestre inmediatamente el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, teniendo en cuenta el comportamiento de la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que crece 0,2%, la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 4,0% y finalmente las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 1,3%, como se puede ver en la siguiente gráfica:

Tasa de crecimiento en volumen - primer trimestre 2024[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024[pr]-I / 2023[pr]-I	2024[pr]-I / 2023[pr]-IV
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-2,5	0,2
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	7,6	4,0
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	0,7	1,3
Construcción	**0,7**	**1,1**

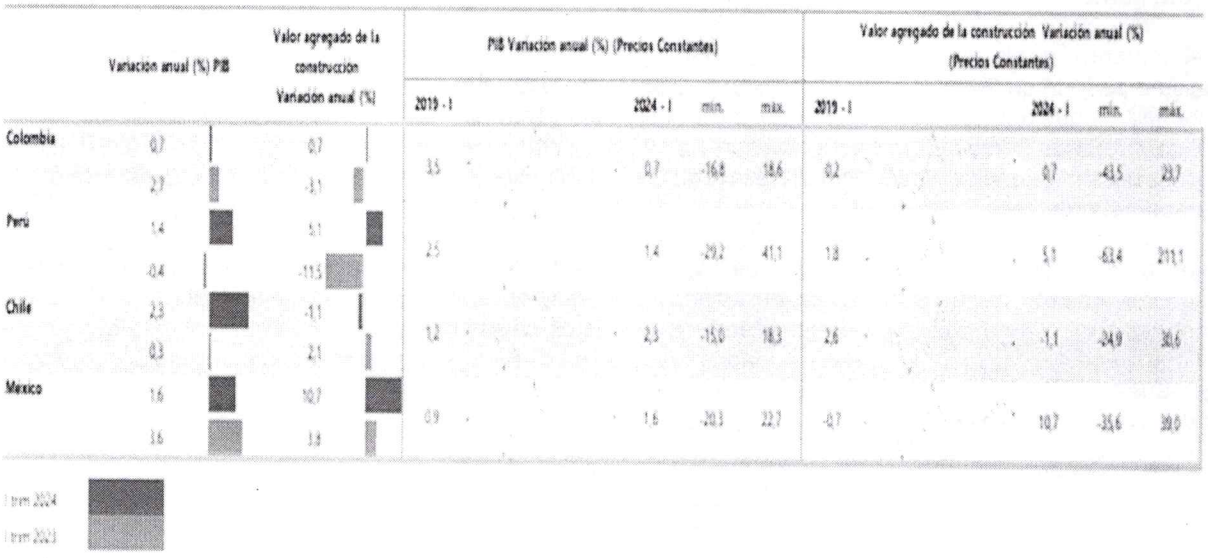
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[5]

- Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)

La importancia del sector de la construcción puede ser vista desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. Con relación al desarrollo económico, es el sector con mayor impacto en la actividad económica nacional, tal como se refleja en la medición periódica que hace el DANE de 15 Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción – IEAC, es por eso que el Boletín Técnico del DANE del 7 de junio de 20246, analiza variables como Producto Interno Bruto (PIB) para algunos países de Latinoamérica, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), el Indicador de Producción de Obras Civiles y el Número de empresas por sector construcción, los cuales se presentan a continuación:

- Producto Interno Bruto (PIB)

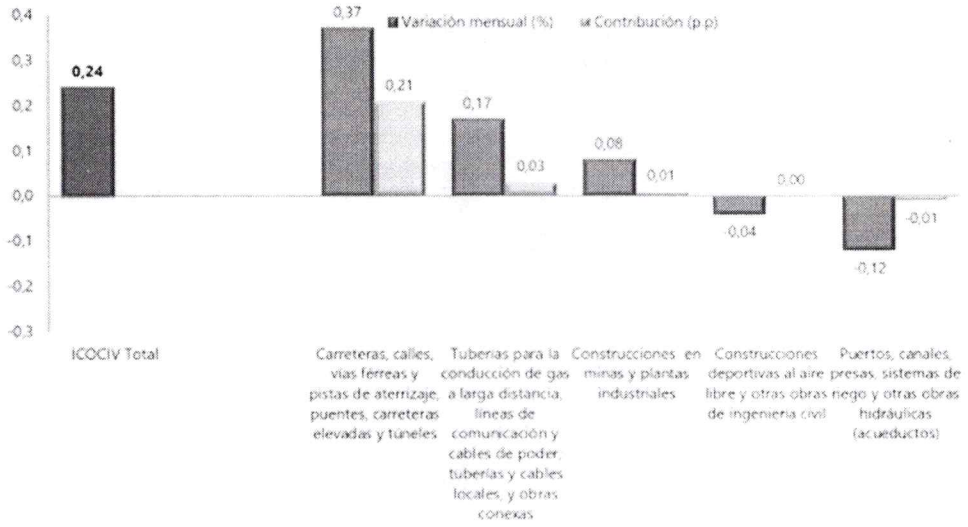
Para el primer trimestre de 2024 (enero – marzo) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina y se observa que Chile registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 2,6%, seguido de México con 1,6%, Perú también presentó un incremento de 1,4% y Colombia creció 0,7%. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2023 para México de 10,7%, Perú de 5,1% y Colombia de 0,7%, mientras que Perú registró una disminución de 1,1%., el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr, como se puede apreciar en la siguiente gráfica:



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[7]

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

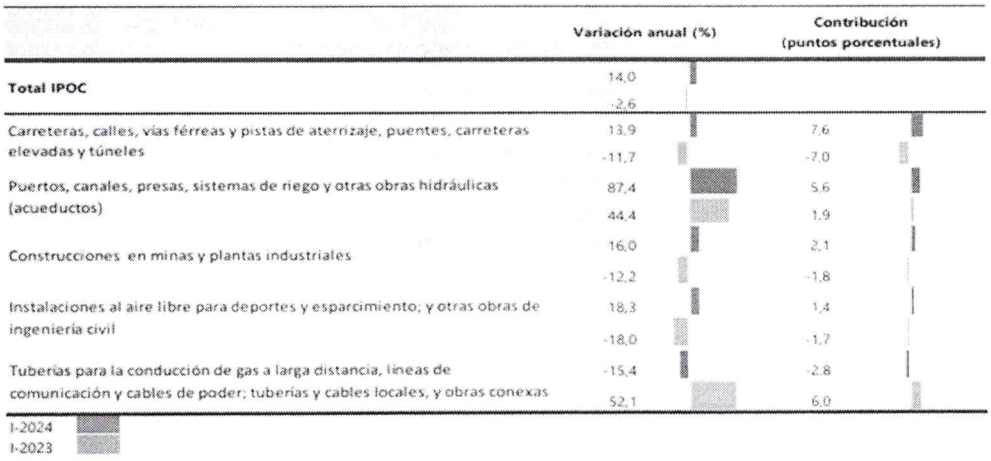
Frente al Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)8, el Boletín Técnico muestra que, en abril de 2024, el ICOCIV registró una variación mensual de 0,24%, con respecto marzo de 2024. El grupo según tipo de construcción correspondiente a carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación de 0,37% y aportó 0,21 puntos porcentuales a la variación total mensual del ICOCIV (0,24%).



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[9]

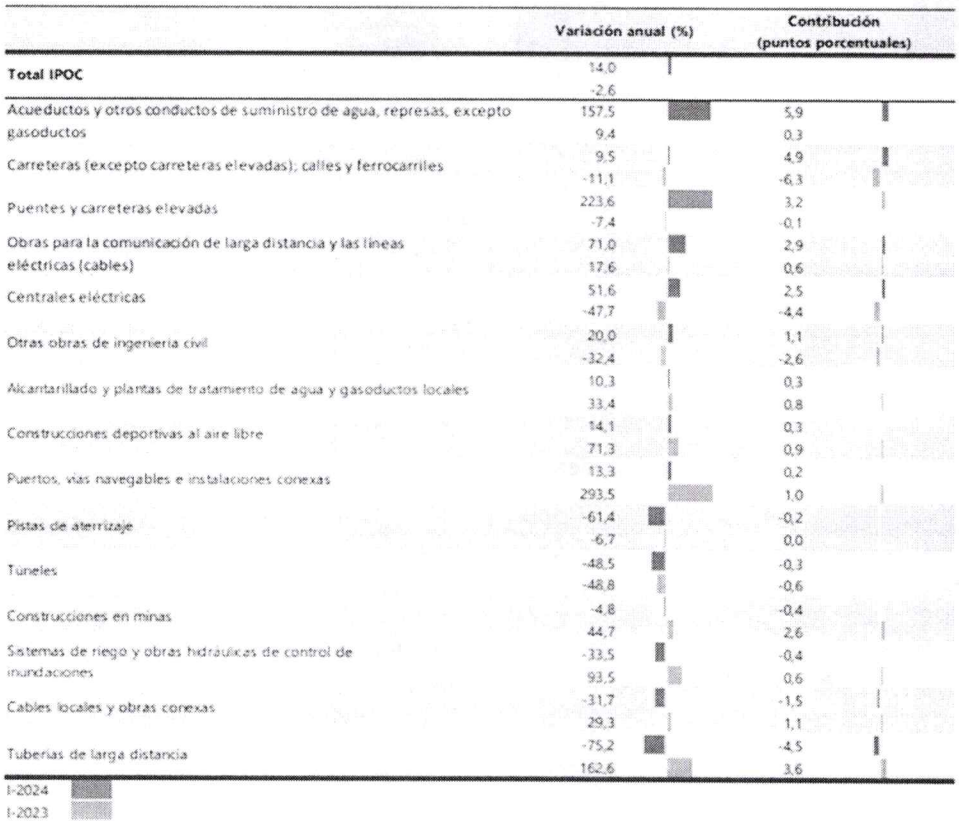
- Indicador de Producción de Obras Civiles

Para el caso del Indicador de Producción de Obras Civiles (precios corrientes)10, el Boletín Técnico Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) del 7 de junio de 2024, evidencia que, en el primer trimestre de 2024, el indicador de producción de obras civiles (IPOC) registró un crecimiento de 14,0%, con relación al primer trimestre de 2023 y está explicado principalmente por el comportamiento positivo en dos de los cinco grupos de obra; el grupo de Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (13,9%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (87,4%), los cuales sumaron en conjunto 13,2 puntos porcentuales a la variación anual (14,0%), como se puede apreciar en la siguiente gráfica:



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[11]

En la siguiente gráfica se puede ver la variación de las 15 subclases de obras civiles, las cuales sumaron 19,4 puntos porcentuales a la variación anual del indicador (14,0%), siendo las más importantes: Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos (157,5%), Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles (9,5%), Puentes y carreteras elevadas (223,6%), Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) (71,0%) y Centrales eléctricas (51,6%).



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[12]

- Número de empresas por sector económico (construcción)

Finalmente, el Boletín Técnico IEAC hace referencia al número de empresas por sector económico (construcción), evidenciando que, en el año 2019 de las 5.001.955 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 123.147 organizaciones y tipo de organización jurídica con 89.205 con una participación de 4.2% del total.

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

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[13]

En el año 2020 de las 5.004.633 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 112.863 y tipo de organización jurídica con 86.969 con una participación de 4.0% del total y para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0%del total.

- Indicadores del Mercado Laboral.

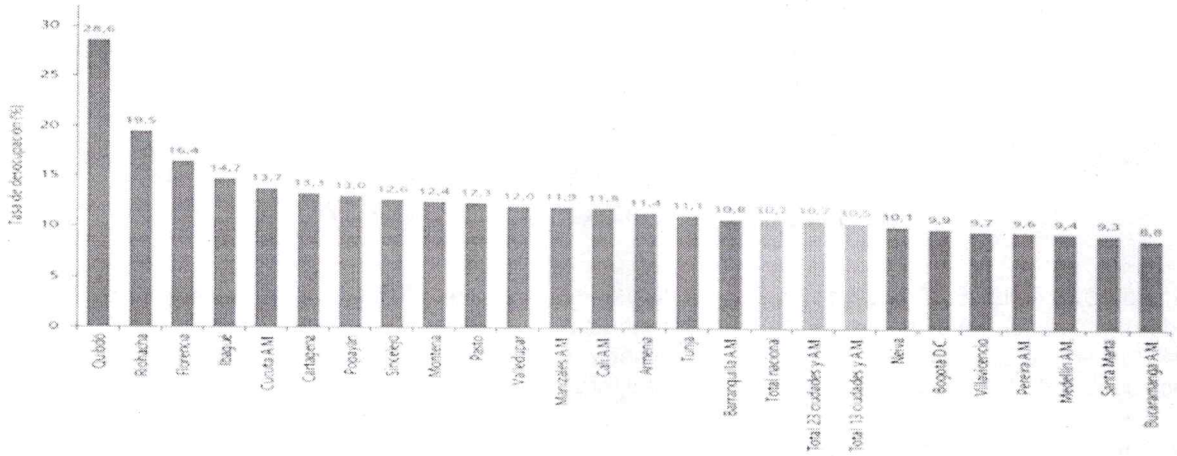
El DANE en su Boletín Técnico de los principales indicadores del mercado laboral para mayo de 202414 publicado el 28 de junio de 2024, indica que, para el mes de mayo de 2024, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,3%, mientras que en el mismo mes de 2023 fue 10,5%. La tasa global de participación se ubicó en 64,1% y la tasa de ocupación en 57,5%, estas tasas en mayo de 2023 fueron 63,9% y 57,2%, respectivamente.

De igual manera, se evidencia en el Boletín que, en el mes de mayo de 2024, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.030 miles de personas y las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron: Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios con 1,0 puntos porcentuales; Construcción con 0,7 puntos porcentuales y Alojamiento y servicios de comida con 0,6 puntos porcentuales, como se ve a continuación:

Rama de actividad	Total nacional				
	Mayo 2023	Mayo 2024	Distribución % 2024	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.567	23.030	100	463	
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.761	1.992	8,7	231	1,0
Construcción	1.432	1.592	6,9	160	0,7
Alojamiento y servicios de comida	1.537	1.676	7,3	139	0,6
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.721	2.821	12,2	100	0,4
Industrias manufactureras	2.411	2.501	10,9	89	0,4
Actividades inmobiliarias	246	295	1,3	49	0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos*	495	508	2,2	13	0,1
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.754	1.737	7,5	-17	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.456	3.435	14,9	-21	-0,1
Información y comunicaciones	414	390	1,7	-25	-0,1
Actividades financieras y de seguros	468	413	1,8	-55	-0,2
Transporte y almacenamiento	1.737	1.674	7,3	-63	-0,3
Comercio y reparación de vehículos	4.130	3.993	17,3	-137	-0,6

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[15]

El Boletín presenta también el Ranking de ciudades según tasa de desocupación, trimestre móvil marzo - mayo 2024, reflejando que para el trimestre en cuestión de las 23 ciudades y áreas metropolitanas (AM), las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (28,6%), Riohacha (19,5%) y Florencia (16,4%) y las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Medellín A.M. (9,4%), Santa Marta (9,3%) y Bucaramanga A.M. (8,8%), como se presenta a continuación:



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[16]

Frente al ámbito nacional, el pasado 14 de febrero de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expidió el Decreto número 0163 de 2024 "Por el cual se modifica el Decreto 2295 de 2023 "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2024, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos", para los programas 2401 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y 2401 y 2402 del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), en un trabajo articulado con el Ministerio de Transporte.

El Decreto contempla la destinación de $7,1 billones a la ANI para la ejecución de 27 proyectos de infraestructura, de los cuales $5,9 billones corresponden a los recursos de vigencias futuras que deben cancelarse en este 2024 para 24 proyectos APP con recursos de la Nación.

Cabe resaltar que a través del programa Colombia Avanza, el Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" priorizó proyectos para atender las necesidades de los colombianos en los territorios más apartados. A este programa le fueron asignados recursos en la vigencia 2024 por $240.000 millones para apalancar 25 obras que suman un valor total de 3 billones, aproximadamente.

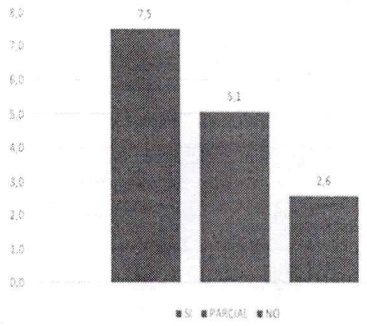
Entre estas obras se encuentran: Quibdó-Medellín (Choco), Arauquita-Saravena (Arauca), Mompox-Pinillos (Bolívar), Los Pozos-San Vicente (Caquetá y Guaviare), y Monterredondo-El Tambo (Cauca). Asimismo, los 30 proyectos del Invías con vigencias futuras también tienen garantizadas las apropiaciones respectivas para atender 4.429 kms a su cargo.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte en su informe Acciones del Cambio18 refleja el resultado de un trabajo encaminado a integrar los territorios mediante una red de infraestructura intermodal y servicios de transporte, basada en componentes férreo, fluvial, aéreo, portuario y carretero, "en este sentido, la inversión para la competitividad y conectividad estima recursos por $140 billones, en los componentes férreo, fluvial, aéreo, portuario y carretero". Para el caso de la infraestructura aérea social el programa Aeropuertos para Servicios

Aéreos Esenciales (ASAES), "que busca desarrollar infraestructura aeroportuaria en la Colombia más apartada, incentivando el desarrollo de las regiones y su potencial turístico, priorizó en la primera fase 6 aeródromos en los departamentos de Chocó, Nariño, Vichada y Guainía. (...) La meta del Gobierno nacional para el cuatrienio es dar transitabilidad a 33.000 kilómetros (incluyendo caminos ancestrales) en proyectos de mejoramiento y mantenimiento, con una inversión estimada de $8 billones, logrando mejorar cerca del 23% de la malla vial rural del país".

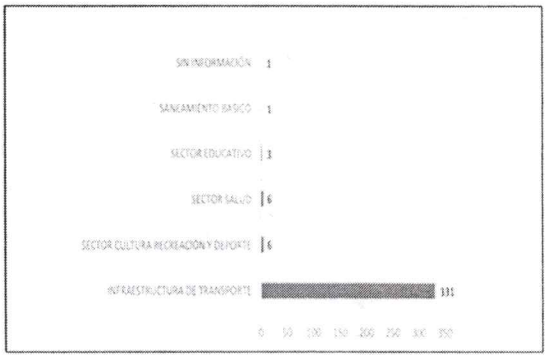
b. Dinámicas de compra

De acuerdo con el Informe de Gestión del Observatorio de Contratación Estatal para el Segundo semestre de 2023, en el cual la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, hace un análisis sobre la implementación y Desarrollo de los Documentos Tipo en los diferentes, encontramos que, para la muestra de procesos analizados por esta subdirección, se ha venido utilizando eficazmente los documentos tipo, como se muestra en la gráfica que se presenta a continuación:

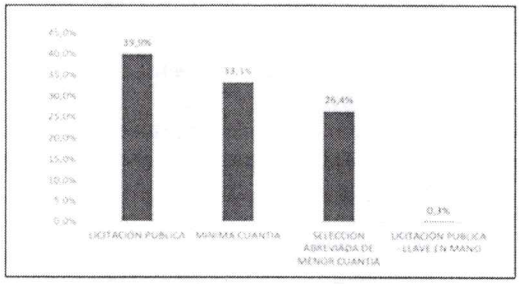


Fuente: Cálculos S. EMAE

En el mismo sentido y como se puede ver en los gráficos que a continuación se presentan, se encontró que el sector que más ha venido implementando los documentos tipo es el de Transporte y la modalidad de selección con mayor porcentaje de procesos revisados fue la licitación pública con un 39,9%, seguido de la mínima cuantía con un 33,3% y las demás modalidades sumaron un 26,8%.



Fuente: Cálculos S. EMAE



Fuente: Cálculos S. EMAE

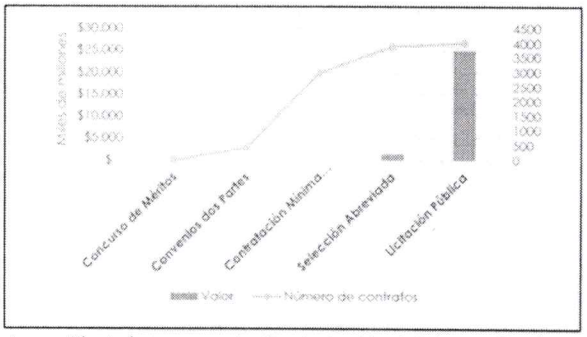
En el informe particular para el Sector Transporte, que elaboró la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico – EMAE, determinó que para las vigencias 2021, 2022 y 2023, los contratos asociados al Sector Transporte registrados en el SECOP I y II fueron 11.322, sumando 26.7 billones de pesos.

Gráfica 12. Valores y número de contratos por vigencias 2021, 2022 y 2023, Sector Transporte.

Vigencia	Valores		Número de Contratos
2021	$	7.647.825.216.277	3484
2022	$	9.016.125.768.889	3850
2023	$	10.039.365.317.699	3988
Total	$	26.703.316.302.865	11.322

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

En dicho informe la Subdirección de EMAE indica que la distribución de los montos y el volumen de los contratos en las distintas vigencias, en 2021 se registraron 3.484 contratos con una cuantía de $7.6 billones de pesos; en 2022 se registraron 3.850 contratos por una cuantía de $9 billones de pesos y en 2023 3.988 contratos por 10 billones de pesos. Igualmente, el informe sugiere que esto representó un aumento del 10,5% en el número de contratos y un 18% en valor total de 2022 comparado con la vigencia 2021. En tanto el año 2023 frente al 2022 presentó un aumento más moderado de cerca del 11,4% del valor total y de 3,6% en la cantidad de contratos. En la siguiente gráfica se muestra el uso de las modalidades de selección por parte de las entidades públicas en el sector transporte, para las tres vigencias:



Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

De acuerdo con este informe, la modalidad de licitación pública concentró los mayores valores contratados por $25 billones a través de 4.004 contratos. En segundo lugar, se ubicó la modalidad de selección abreviada con 3.887 por un valor de $1,5 billones equivalente al 6% de la contratación total del sector, lo que implica una alta frecuencia de contratos de menor valor frente a la modalidad de licitación pública.

Así mismo, realizó un análisis de la demanda para el sector transporte a través de un top 20 de entidades según los valores contratados, estas 20 concentraron 14 billones de pesos equivalentes al 54 % del total del sector. A su vez, dichos valores contratados se concentran en 1.214 contratos de los 11.322 del sector en las vigencias estudiadas, una participación del 11 %.

El rango de los valores contractuales observados en este Top 20 es amplio, inicialmente el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU concentró $4,5 billones frente a la Alcaldía de Montería, Córdoba con valores de $160 mil millones, como la entidad de menor inversión en este rango.

Gráfica 14. Top 20 Entidades por valor de contrato, Sector Transporte. (Decil superior)

Entidad	Valor	Número de contratos
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU	$ 4.528.786.783.240	54
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS	$ 3.817.998.168.594	461
GOBERNACIÓN DEL CESAR	$ 896.601.241.381	15
GOBERNACIÓN DE SANTANDER	$ 629.822.629.209	21
GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA	$ 611.724.137.956	40
AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - AIM	$ 510.141.923.699	6
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA	$ 456.606.257.234	25
AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL	$ 431.783.118.303	345
GOBERNACIÓN DEL TOLIMA	$ 375.524.606.938	19
ALCALDÍA DE MORALES, BOLÍVAR	$ 278.017.580.900	8
GOBERNACIÓN DE CALDAS	$ 270.430.161.266	57
ALCALDÍA DE CAQUEZA, CUNDINAMARCA	$ 229.502.806.204	6
GOBERNACIÓN DE BOLÍVAR	$ 210.990.553.339	10
GOBERNACIÓN DEL MAGDALENA	$ 202.214.501.243	11
GOBERNACIÓN DEL HUILA	$ 186.481.115.614	30
ALCALDÍA DE CERETÉ, CORDOBA	$ 186.092.115.184	18
DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN	$ 177.695.081.526	15
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI	$ 172.737.466.331	36
ALCALDÍA DE HATILLO DE LOBA, BOLÍVAR	$ 165.219.018.252	3
ALCALDÍA DE MONTERÍA, CÓRDOBA	$ 160.779.643.548	34
Total	$ 14.498.148.909.961	1.214

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

De la tabla anterior, incluida en el informe, se puede ver que la Entidad con más valores contratados fue el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU que concentró $4,5 billones concentrados en 54 contratos. Principalmente, los contratos adelantados se centraron en el diseño y la construcción de estructuras para transporte público, así como tuvieron una participación presupuestal importante las brigadas de rección vial y en segundo lugar, se ubicó el Instituto Nacional de Vías – INVIAS con una concentración de $3,8 billones del total del sector a través de 461 contratos. Contratación que se centró en la atención de obras y vías de emergencia y el refaccionamiento de obras costeras.

2.2. GREMIOS Y AGENTES DEL SECTOR.

- **AGENTES DEL SECTOR:**

- Ministerio de Transporte
- Agencia Nacional de Infraestructura
- Agencia Nacional de Seguridad Vial
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte
- Instituto Nacional de Vías – **INVIAS**

➢ GREMIOS Y ASOCIACIONES:

- Sociedad Colombiana de Ingenieros
- Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería
- Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica
- Asociación de Profesionales de la Ingeniería y la Construcción – SOTECC
- Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI
- Cámara Colombiana de la Construcción, CAMACOL
- Sociedad Colombiana de Geotecnia, SCG
- Corporación para la Investigación y Desarrollo de Asfaltos en el Sector Transporte e Industrial, CORASFALTOS
- Sociedad Colombiana de la Ciencia del Suelo, SCCS
- Sociedad Colombiana de Topógrafos, SCT

2.3. REGULATORIO.

- Constitución Política de Colombia.
- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- Código nacional de tránsito terrestre (Ley 769 de 2002).
- Resolución número 003288 de 2007, por la cual se actualizan las especificaciones generales de construcción de carreteras para los contratos de obra celebrados por el Instituto Nacional de Vías.
- Ley 1682 de 2013, por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.
- Resolución número 2451 de 2022, por la cual se adoptan las especificaciones generales de construcción para la regulación de nuevas tecnologías, como norma técnica para los proyectos de infraestructura de la Red Vial Nacional.
- Resolución número 4561 de 2022, por la cual se deroga la Resolución número 1524 del 6 de mayo de 2022, y se adoptan las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, como Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional y se incluyen cuatro (4) artículos.
- Resolución número 6044 de 2024, por la cual se modifican tres (3) Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras como norma técnica para los proyectos de la red vial nacional y se dictan otras disposiciones.

2.4. ANÁLISIS DEL PRODUCTOS DE INDUSTRIA NACIONAL.

La Agencia Nacional de Contratación Pública ha elaborado el siguiente listado de los bienes relevantes más comunes en el desarrollo de la obra pública de infraestructura de transporte, el cual tiene carácter meramente enunciativo. No obstante, producto del análisis de las condiciones económicas del sector, de los oferentes, de la existencia de bienes en el Registro de Productores de Bienes Nacionales y de las reglas previamente definidas, se debe establecer los bienes nacionales relevantes para el Proceso de Contratación, de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el Decreto 680 de 2021.

Los bienes que se enuncian se presentan de forma generalizada para los diferentes tipos de infraestructura y actividades categorizadas en la Matriz 4 – Bienes nacionales relevantes para la obra pública del sector transporte.

Para determinar los bienes nacionales relevantes, se tendrá en cuenta tanto los *insumos* como los materiales producidos con dichos insumos, tal como se presenta de forma enunciativa a continuación:

TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	LISTADO DE BIENES COLOMBIANOS RELEVANTES SECTOR TRANSPORTE	
	Insumos	Elementos o materiales producidos
1. OBRAS EN VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Geosintéticos
	Arena	Geomallas
	Arena de río	Geoceldas
	Arena de peña	Prefabricados de concreto
	Cemento	
2. OBRAS EN VÍAS TERCIARIAS	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Geosintéticos
	Arena	Geomallas
	Arena de río	Geoceldas
	Arena de peña	Prefabricados de concreto
	Cemento	Prefabricados metálicos
3. OBRAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES	Acero	Draga
	Cemento	Concreto Hidráulico
	Acero	Geosintéticos
		Geomallas
		Prefabricados de concreto
		Prefabricados metálicos
4. OBRAS EN VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O TERCIARIAS O URBANAS PARA ATENCIÓN, PREVENCIÓN O MITIGACIÓN DE EMERGENCIAS DIFERENTES A CONTRATACIÓN DIRECTA	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Concreto lanzado
	Arena	Geosintéticos
	Arena de río	Geomallas
	Arena de peña	Geoceldas
	Cemento	Mallas electrosoldadas
		Prefabricados de concreto
		Prefabricados metálicos
5. OBRAS FÉRREAS	Acero	Prefabricados de concreto
	Arena	Prefabricados metálicos
	Grava	
	Cemento	
	Madera	
6. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA.	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Geosintéticos
	Arena	Geomallas
	Arena de río	Geoceldas
	Arena de peña	Tubería
	Cemento	Postes metálicos
		Postes en concreto
		Prefabricados de concreto

TIPO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	LISTADO DE BIENES COLOMBIANOS RELEVANTES SECTOR TRANSPORTE	
	Insumos	Elementos o materiales producidos
		Prefabricados metálicos
7. OBRAS EN PUENTES	Acero	Mezcla asfáltica
	Cemento	Concreto Hidráulico
	Grava	Tubería
	Arena	Postes metálicos
	Asfalto	Postes en concreto
		Prefabricados de concreto
		Prefabricados metálicos
8. OBRAS AEROPORTUARIAS	Asfalto	Mezcla asfáltica
	Acero	Concreto Hidráulico
	Grava	Geosintéticos
	Arena	Geomallas
	Arena de río	Geoceldas
	Arena de peña	Tubería
	Cemento	Postes metálicos
		Postes en concreto
		Prefabricados de concreto
		Prefabricados metálicos

3. ESTUDIO DE LA OFERTA

3.1. QUIEN VENDE U OFERTA EL BIEN O SERVICIOS

No.	ENTIDAD	NIT o C.C.
1	C.I. GRODCO INGENIEROS CIVILES S.A.S	860506688
2	CNV CONSTRUCCIONES S.A.S	800109273
3	CONSTRUCCIONES Y VIAS INGENIEROS CONTRATISTAS S.A.S - CONVIAL S.A.S	811014359
4	C V & S CONSTRUCTORES S.A.S.	900610775
5	CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.	890901110
6	CONSTRUCTORA EMG INGENIEROS LTDA.	830078803
7	CONSTRUCTORA LIBANO S.A.S	900457954
8	JMV INGENIEROS S.A.S.	800095951
9	SUELOS INGENIERIA LTDA	800075337
10	GEOCONSTRUCCIONES Y TRANSPORTES SAS	901381047

3.2. DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS

3.3. VALORES COTIZADOS EN EL MERCADO.

3.4. INDICADORES FINANCIEROS

NIT	RAZON SOCIAL	LIQUIDEZ	ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
860506688	C.I. GRODCO INGENIEROS CIVILES S.A.S	4,95	0,55	3,85	0,01	0,00
811014359	CONSTRUCCIONES Y VIAS INGENIEROS CONTRATISTAS S.A.S - CONVIAL S.A.S	0,64	1,26	-0,35	0,30	-0,07
900610775	C V & S CONSTRUCTORES S.A.S.	145,32	0,07	1026,74	0,88	0,81
800075337	SUELOS INGENIERIA LTDA.	3,87	0,64	0,00	0,10	0,03
800095951	JMV INGENIEROS S.A.S.	8,18	0,68	4,09	0,28	0,08
900519916	C3 CONSTRUCCIONES Y CONTRATOS S.A.S.	1,06	0,91	1,12	0,67	0,06

Dado que en el proceso de contratación la entidad debe establecer requisitos habilitantes relacionadas con la capacidad financiera de los oferentes y teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 artículo 2.2.1.1.1.5.3 Requisitos habilitantes contenidos en el RUP, numeral 3. Capacidad Financiera, y numeral 4.

Capacidad Organizacional, la entidad debe realizar un análisis de los indicadores financieros de una muestra de empresas del sector relativo al objeto contractual, en consecuencia, se consultaron procesos con similares características, adelantados por la entidad y otras entidades estatales en el Sistema Electrónico de Contratación Pública - SECOP, de los que se tomó como referencia la información financiera de los oferentes y contratistas de dichos procesos, procesos que se relacionaron en el Análisis de la demanda, así mismo, se consultó en la página web de la Superintendencia de sociedades - Sistema Integrado de Información.

Societaria SIIS, información financiera con corte a 31 de diciembre de 2023, filtrando la consulta de empresas registradas con la actividad económica: 0141 Cría de ganado bovino y bufalino; 0162 Actividades de apoyo a la ganadería; y 4620 Comercio al por mayor de materias primas agropecuarias; animales, vivos, los datos establecidos permiten tener un referente exclusivamente sectorial en el proceso de contratación, teniendo en cuenta que la muestra utilizada no representa la población total de las empresas en el mercado, de acuerdo con lo anterior, se consolidó la información, que servirá de base para determinar los requisitos financieros habilitantes, teniendo en cuenta la probabilidad de riesgo para la entidad.

De conformidad a lo recomendado en la Guía de Elaboración de estudios del sector, en la que, sugiere aplicar medidas de tendencia central, se procedió a analizar los datos a través de un análisis estadístico, calculando medidas de tendencia central y dispersión como, Promedio o Media aritmética, Mediana, Media Podada y desviación estándar.

- **Promedio o media aritmética**: Para calcular el promedio o media aritmética, de un conjunto de observaciones, deben sumarse todos los valores y dividir el resultado por el número total de observaciones

- **Mediana**: Es una medida estadística que representa el valor que ocupa la posición central. Para calcularlo los datos deben ordenarse de menor a mayor valor e identificar el dato que ocupa la posición central.

- **Media Podada**: Este estadístico utiliza el promedio quitando del conjunto de datos un cierto porcentaje de datos más pequeños y/o más grandes.

- **Medidas de dispersión**: varianza y desviación estándar: La varianza es una medida de dispersión que mide la distancia promedio de los datos respecto a su media o promedio. La desviación estándar, se define como la raíz cuadrada de la varianza.

A continuación, el resultado de aplicar estas fórmulas a las muestras financiera:

PROMEDIO	27,34	0,69	172,58	0,37	0,15
MEDIANA	4,41	0,66	2,49	0,29	0,05
MEDIA PODADA	27,34	0,69	172,58	0,37	0,15
DESVIACIÓN ESTANDAR	57,87	0,39	418,46	0,34	0,33

Requisitos Habilitantes de Capacidad Financiera

Según el artículo 2.2.1.1.1.5.3. del Decreto 1082 de 2015, son indicadores de la capacidad financiera:

- Índice de Liquidez: Este índice representa la capacidad que tiene el proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.

- Índice de endeudamiento: Este índice determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación del proponente.

- Razón de Cobertura de Intereses: Refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras.

Análisis de Requisitos Habilitantes de Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional

La capacidad financiera de los proponentes se acreditará mediante los indicadores establecidos en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3. Del Decreto 1082 de 2015, verificándose a partir del RUP (para los proponentes o miembros de figura asociativa obligados a inscribirse en dicho registro de conformidad con la normatividad vigente).

Los indicadores financieros habilitantes establecidos en el presente literal deberán ser cumplidos por todos los proponentes sin excepción.

Para calcular la capacidad financiera y organizacional se tendrá en cuenta la información vigente y en firme que se refleje en el Registro único de proponentes - RUP, conforme lo establece el artículo 2.2.1.1.1.5.2. del Decreto 1082 de 2015.

4. ESTUDIO DE LA DEMANDA

4.1. ADQUISICIONES PREVIAS OTRAS ENTIDADES

No. PROCESO SECOP	CO1.PCCNTR.6392460		
Modalidad de Selección	Licitación Pública		
Tipo de Contrato	Obra		
Numero de contrato	0951 DE 2024	Fecha de suscripción	18 de junio de 2024
Objeto	MEJORAMIENTO MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA DE VÍAS DE TERCER ORDEN EN MUNICIPIOS DE LA ZONA CENTRO-SUR DEL DEPARTAMENTO DEL HUILA		
Entidad contratante	GOBERNACIÓN DEL HUILA		
Valor del Contrato	6.284.937.386 COP		
Condiciones de pago	El Departamento pagará al Contratista el valor del Contrato por el sistema de precios unitarios, mediante actas de recibo parcial de obra, aprobadas por el Interventor, de acuerdo al avance de obra hasta el noventa por ciento (90%), previa amortización del anticipo, y el diez por ciento (10%) restante, a la terminación y liquidación del Contrato de Obra. Nota 1: Para efectos de los pagos, el Contratista deberá acreditar el cumplimiento de sus obligaciones con el Sistema de Seguridad Social, de conformidad con las Leyes 100 de 1993, 789 de 2002, 797 de 2003, 828 de 2003, y 1753 de 2015 y los Decretos 510 de 2003 y 1273 de 2018, so pena de hacerse acreedor a las sanciones establecidas en las mismas: en el evento que el Contratista no haya realizado totalmente los aportes correspondientes al Sistema de Seguridad Social, el Departamento podrá retener las sumas adeudadas y efectuará el giro directo de dichos recursos con prioridad a los regimenes de salud y pensiones. Nota 2: Para los pagos, el Contratista deberá aportar un informe, aprobado por el Interventor, que contenga, según aplique, como mínimo: 1. Tabla de contenido;2. Valor del contrato ejecutado y pendiente por ejecutar:3. Porcentaje de ejecución física a la fecha;4. Plazo del contrato y el faltante por ejecutar;5. Adicionales en valor y plazo, si aplica;6. Suspensiones del contrato realizadas mediante acta, si aplica;7. Vigencia de las garantías del contrato de obra;8. Constancia de encontrarse a paz y salvo con los pagos al Sistema de Seguridad Social, y parafiscales, si estuviera obligado a ello:9. Cumplimiento de las obligaciones del Contrato: 10. La descripción, cantidad y costos de los imprevistos que se causaron durante el periodo de la obra; 11. Equipo y personal utilizado durante el periodo de la obra; 12. Amortización del valor dado en calidad de anticipo, y el rendimiento financiero de ellos, en caso que se hayan causado; 13. Certificado del cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental expedido por el Interventor; y 14. El valor a pagar con el acta de liquidación del contrato de obra (informe final). Nota 3: Para el pago final, el Contratista deberá presentar los siguientes documentos: 1. Presentar un informe final con el mismo contenido y alcance definido para los informes parciales, aprobado por el Interventor; 2. El Acla de recibo final suscrita por el Interventor, el Contratista, y el Secretario de Vías e Infraestructura o quien se delegue para el efecto; 3. El acta de liquidación suscrita por las partes y el Interventor. En caso de liquidación unilateral, copia del acto administrativo con el cual se realizó, cuando se encuentre en firme; 4. Original de la bitácora de obra; 5. Los demás previstos en la Ley, en el contrato de obra, o que requiera el Interventor. Nota 4:		

	Los valores a pagar se efectuarán tomando como base el avance de las obras, certificado por el Interventor, cuyo valor corresponderá al resultado de multiplicar las cantidades de obra realmente ejecutadas a la fecha, por los precios unitarios pactados. Nota 5: Las demoras en los pagos originadas por la presentación incorrecta de los documentos requeridos para ello, serán responsabilidad del Contratista, y no tendrá derecho al reconocimiento de intereses o compensación de ninguna naturaleza. Nota 6: Los pagos estarán sujetos a las retenciones y deducciones legales a que hubiera lugar. Nota 7: en todo caso, los pagos del Contrato estarán sujetos a la disponibilidad de PAC. Nota 8: Para efectuar el pago de las facturas, el contratista debe tener en cuenta si está obligado a presentar factura electrónica, tal y como lo establece la Resolución No 00042 de 2020 expedida por la DIAN y dar cumplimiento. De lo contrario debe radicar la original en la entidad contratante. Nota 9: Así, la facturación sea electrónica o no el contratista, debe comprometerse a adjuntar la documentación del cobro de la obligación dineraria (Factura / Informe de Gestión / Acta de satisfacción / Pago de seguridad social), en la plataforma del SECOP II, en caso de no ser adicionada, la entidad no responderá por las posibles demoras en el trámite.	
Capacidad financiera	Liquidez	40,17
	Capacidad de endeudamiento	0,35
	Razón de cobertura de interés.	47,05
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,16
	Rentabilidad del activo.	0,10
Experiencia exigida	EXPERIENCIA Los proponentes deben acreditar su experiencia a través de: i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, ii) la presentación el Formato 3 - Experiencia para todos los proponentes y (iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia señalados en el numeral 3.5.6 cuando se requiera la verificación de información del proponente adicional a la contenida en el RUP. La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso. Los proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o entidades estatales.	
Plazo	10 meses	
Lugar de entrega	Departamento del Huila	
Garantías	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad.	

	ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del Contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de cinco (5) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que la Entidad le señale en la comunicación escrita que le enviará al respecto. Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y el Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, la Entidad podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el Contrato. Así mismo, el Contratista será responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas durante el periodo de garantía. Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio de la Entidad, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, la Entidad podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

No. PROCESO SECOP	SVLPOB0040-23		
Modalidad de Selección	Licitación Pública		
Tipo de Contrato	Obra Pública		
Numero de contrato	1439 de 2024	**Fecha de suscripción**	13 de junio de 2024
Objeto	MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL URBANA MEDIANTE LA CONSTRUCCION DE PAVIMENTO RIGIDO, EN LOS MUNICIPIOS DE NEIVA, RIVERA, SALADOBLANCO Y SANTA MARIA, DEPARTAMENTO DEL HUILA		
Entidad contratante	Gobernación del Huila		
Valor del Contrato	2.105.266.753,27		
Condiciones de pago	El Departamento pagará al Contratista el valor del Contrato por el sistema de precios unitarios, mediante actas de recibo parcial de obra, aprobadas por el Interventor, de acuerdo al avance de obra hasta el noventa por ciento (90%), previa amortización del anticipo, y el diez por ciento (10%) restante, a la terminación y liquidación del Contrato de Obra. Nota 1: Para efectos de los pagos, el Contratista deberá acreditar el cumplimiento de sus obligaciones con el Sistema de Seguridad Social, de conformidad con las Leyes 100 de 1993, 789 de 2002, 797 de 2003, 828 de 2003, y 1753 de 2015 y los Decretos 510 de 2003 y 1273 de 2018, so pena de hacerse acreedor a las sanciones establecidas en las mismas: en el evento que el Contratista no haya realizado		

	totalmente los aportes correspondientes al Sistema de Seguridad Social, el Departamento podrá retener las sumas adeudadas y efectuará el giro directo de dichos recursos con prioridad a los regimenes de salud y pensiones. Nota 2: Para los pagos, el Contratista deberá aportar un informe, aprobado por el Interventor, que contenga, según aplique, como mínimo: 1. Tabla de contenido;2. Valor del contrato ejecutado y pendiente por ejecutar:3. Porcentaje de ejecución física a la fecha;4. Plazo del contrato y el faltante por ejecutar;5. Adicionales en valor y plazo, si aplica;6. Suspensiones del contrato realizadas mediante acta, si aplica;7. Vigencia de las garantías del contrato de obra;8. Constancia de encontrarse a paz y salvo con los pagos al Sistema de Seguridad Social, y parafiscales, si estuviera obligado a ello:9. Cumplimiento de las obligaciones del Contrato: 10. La descripción, cantidad y costos de los imprevistos que se causaron durante el periodo de la obra; 11. Equipo y personal utilizado durante el periodo de la obra; 12. Amortización del valor dado en calidad de anticipo, y el rendimiento financiero de ellos, en caso que se hayan causado; 13. Certificado del cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental expedido por el Interventor; y 14. El valor a pagar con el acta de liquidación del contrato de obra (informe final). Nota 3: Para el pago final, el Contratista deberá presentar los siguientes documentos: 1. Presentar un informe final con el mismo contenido y alcance definido para los informes parciales, aprobado por el Interventor; 2. El Acla de recibo final suscrita por el Interventor, el Contratista, y el Secretario de Vías e Infraestructura o quien se delegue para el efecto; 3. El acta de liquidación suscrita por las partes y el Interventor. En caso de liquidación unilateral, copia del acto administrativo con el cual se realizó, cuando se encuentre en firme; 4. Original de la bitácora de obra; 5. Los demás previstos en la Ley, en el contrato de obra, o que requiera el Interventor. Nota 4: Los valores a pagar se efectuarán tomando como base el avance de las obras, certificado por el Interventor, cuyo valor corresponderá al resultado de multiplicar las cantidades de obra realmente ejecutadas a la fecha, por los precios unitarios pactados. Nota 5: Las demoras en los pagos originadas por la presentación incorrecta de los documentos requeridos para ello, serán responsabilidad del Contratista, y no tendrá derecho al reconocimiento de intereses o compensación de ninguna naturaleza. Nota 6: Los pagos estarán sujetos a las retenciones y deducciones legales a que hubiera lugar. Nota 7: en todo caso, los pagos del Contrato estarán sujetos a la disponibilidad de PAC. Nota 8: Para efectuar el pago de las facturas, el contratista debe tener en cuenta si está obligado a presentar factura electrónica, tal y como lo establece la Resolución No 00042 de 2020 expedida por la DIAN y dar cumplimiento. De lo contrario debe radicar la original en la entidad contratante. Nota 9: Así, la facturación sea electrónica o no el contratista, debe comprometerse a adjuntar la documentación del cobro de la obligación dineraria (Factura / Informe de Gestión / Acta de satisfacción / Pago de seguridad social), en la plataforma del SECOP II, en caso de no ser adicionada, la entidad no responderá por las posibles demoras en el trámite.
Capacidad financiera	Liquidez	40,17
	Capacidad de endeudamiento	0,35
	Razón de cobertura de interés.	47,05

Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,16
	Rentabilidad del activo.	0,10
Experiencia exigida	EXPERIENCIA Los proponentes deben acreditar su experiencia a través de: i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, ii) la presentación el Formato 3 - Experiencia para todos los proponentes y (iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia señalados en el numeral 3.5.6 cuando se requiera la verificación de información del proponente adicional a la contenida en el RUP. La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso. Los proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o entidades estatales.	
Plazo	5 meses	
Lugar de entrega	Departamento del Huila.	
Garantías	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad. ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del Contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de cinco (5) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que la Entidad le señale en la comunicación escrita que le enviará al respecto. Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y el Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, la Entidad podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el Contrato. Así mismo, el Contratista será responsable de los	

	daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas durante el periodo de garantía. Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio de la Entidad, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, la Entidad podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

4.2. ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD

No. PROCESO SECOP	LP-002-2024		
Modalidad de Selección	Licitación Pública		
Tipo de Contrato	Obra Pública		
Numero de contrato	044-2024	**Fecha de suscripción**	25 de septiembre de 2024
Objeto	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA TERCIARIA 18410 LA Y KM 36+600 – LA ESMERALDA REINA BAJA – BOCANA LA REINA – PUERTO BRASILIA, QUE COMUNICA LAS VEREDAS REINA ALTA, MEDIA Y BAJA EN EL MUNICIPIO DE LA MONTAÑITA, DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ.		
Entidad contratante	REGIÓN ADMINISTRATIVA Y DE PLANIFICACIÓN DE LA AMAZONIA – RAP AMAZONIA		
Valor del Contrato	$1,029,660,440.00		
Condiciones de pago	La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA, pagara el contrato que se llegare a celebrar de la siguiente manera: Para el presente proceso se contempla como forma de pago el sistema de precios unitarios con ajustes; por cuanto la entidad considera que el mismo es el más conveniente comparado con las demás posibles formas de pago en proyectos de obra pública. La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA, para los contratos de obra pública realiza los pagos al CONTRATISTA mediante el sistema de precios unitarios, mediante la presentación de actas de obra, las cuales deben ser refrendadas por el Contratista, el Interventor, y el supervisor designado por la RAP AMAZONIA, acompañadas del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con el contratista y del periodo correspondiente. Para el pago de la última acta de obra se debe presentar el Acta de Recibo Definitivo del Contrato. La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA realizara un primer pago correspondiente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato, una vez se demuestre mínimo el 40% de avance de la obra; un segundo pago correspondiente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato una vez se demuestre mínimo el 100% del cumplimiento del contrato; y tercer pago correspondiente al veinte por ciento (20%) del valor del contrato a la liquidación del contrato.		

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">Se aclara que los responsables de la veracidad del contenido de las actas de pago son El Contratista y el interventor, debido a que son quienes las elaboraron y pueden dar certeza que las cantidades allí consignadas son ciertas y fueron medidas en sitio, y que los precios unitarios, las operaciones aritméticas y demás información contenida en el acta, se ajustan a las condiciones pactadas en el contrato. La firma adicional que refrenda las Actas; como la del ordenador del gasto de la RAP AMAZONIA, permiten autorizar el pago del Acta al Contratista, sin adquirir responsabilidad por las cantidades y valores en ellas expresadas.

El interventor recibirá mediante acta las obras ejecutadas y procederá con el contratista a efectuar las liquidaciones correspondientes con su respectiva factura acompañada de la certificación de cumplimiento que al efecto expida el interventor del contrato, del acta respectiva y de la certificación del pago de obligaciones asumidas por parte del contratista por concepto de salud, pensiones, riesgos profesionales, aportes a Cajas de Compensación Familiar, ICBF y SENA, y previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

• Que se hallen cumplidos los requisitos de eficacia del contrato.
• Que las coberturas de las garantías se encuentren vigentes y acordes a lo pactado.
• Que el interventor del contrato haya verificado y recibido a satisfacción el avance en los trabajos ejecutados por el contratista.
• Que se haya suscrito el acta de recibo parcial de los trabajos a cargo del contratista.
• Que se haya constatado el estado de paz y salvo por concepto de aportes a la seguridad social y parafiscales a cargo del contratista y por concepto de salarios y prestaciones frente al personal.
• Que el contratista haya radicado la cuenta para cobro con todos los soportes necesarios para proceder el pago.
• Que exista cupo PAC.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Capacidad financiera</td><td>Liquidez</td><td>40,17</td></tr>
<tr><td>Capacidad de endeudamiento</td><td>0,35</td></tr>
<tr><td>Razón de cobertura de interés.</td><td>47,05</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Capacidad organizacional</td><td>Rentabilidad del patrimonio</td><td>0,16</td></tr>
<tr><td>Rentabilidad del activo.</td><td>0,10</td></tr>
<tr><td>Experiencia exigida</td><td colspan="2">EXPERIENCIA

Los proponentes deben acreditar su experiencia a través de: i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, ii) la presentación el Formato 3 - Experiencia para todos los proponentes y (iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia señalados en el numeral 3.5.6 cuando se requiera la verificación de información del proponente adicional a la contenida en el RUP.

La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso. Los proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o entidades estatales.</td></tr>
</table>

Plazo	4 meses
Lugar de entrega	La Montañita, Caquetá
Garantías	**GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO** Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. **GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL** El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad. **ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA** El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del Contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de cinco (5) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que la Entidad le señale en la comunicación escrita que le enviará al respecto. Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y el Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, la Entidad podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el Contrato. Así mismo, el Contratista será responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas durante el periodo de garantía Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio de la Entidad, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, la Entidad podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

Valor del Contrato	$3,428,768,612.00	
Condiciones de pago	La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA, pagará el contrato que se llegare a celebrar de la siguiente manera: Para el presente proceso se contempla como forma de pago el sistema de precios unitarios con ajustes; por cuanto la entidad considera que el mismo es el más conveniente comparado con las demás posibles formas de pago en proyectos de obra pública. La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA, para los contratos de obra pública realiza los pagos al CONTRATISTA mediante el sistema de precios unitarios, mediante la presentación de actas de obra, las cuales deben ser refrendadas por el Contratista, el Interventor, y el supervisor designado por la RAP AMAZONIA, acompañadas del pago de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente por el contratista y del periodo correspondiente. Para el pago de la última acta de obra se debe presentar el Acta de Recibo Definitivo La Región Administrativa y de Planificación de la Amazonia - RAP AMAZONIA realizará un primer pago correspondiente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato, en calidad de anticipo, previa presentación y aprobación de las garantías correspondientes, constitución de una fiducia o un patrimonio autónomo irrevocable, para el manejo de los recursos que reciba a título de anticipo, con una sociedad fiduciaria autorizada para ese fin por la Superintendencia Financiera, conforme a lo previsto en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, presentación de un plan de inversión del anticipo, el cual deberá ser aprobado por el interventor y supervisor designado por la entidad. De igual manera el valor restante del contrato se pagará mediante actas parciales de avance de obra, hasta completar el monto del noventa por ciento (95%) del valor total del contrato previa amortización del porcentaje que se entrega a título de anticipo. Un último pago, correspondiente al cinco (5%) del valor total del contrato de obra, de acuerdo con las cantidades realmente ejecutadas y recibidas a satisfacción.	
Capacidad financiera	Liquidez	40,17
	Capacidad de endeudamiento	0,35
	Razón de cobertura de interés.	47,05
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,16
	Rentabilidad del activo.	0,10
Experiencia exigida	EXPERIENCIA Los proponentes deben acreditar su experiencia a través de: i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, ii) la presentación el Formato 3 - Experiencia para todos los proponentes y (iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia señalados en el numeral 3.5.6 cuando se requiera la verificación de información del proponente adicional a la contenida en el RUP. La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso. Los proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o entidades estatales.	
Plazo	6 meses	
Lugar de entrega	San Antonio de Atenas, Caquetá.	
Garantías	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los cinco (05)	

	días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL El Contratista deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad. ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA El Contratista será responsable de la reparación de todos los defectos que puedan comprobarse con posterioridad al recibo definitivo de las obras del Contrato o si la obra amenaza ruina en todo o en parte, por causas derivadas de fabricaciones, replanteos, procesos constructivos, localizaciones y montajes efectuados por él y del empleo de materiales, equipo de construcción y mano de obra deficientes utilizados en la construcción. El Contratista se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes a ella se considerarán vigentes por un período de garantía de cinco (5) años contados a partir de la fecha del Acta de Recibo Definitivo de las obras. El Contratista procederá a reparar los defectos dentro de los términos que la Entidad le señale en la comunicación escrita que le enviará al respecto. Si la inestabilidad de la obra se manifiesta durante la vigencia del amparo de la garantía respectiva y el Contratista no realiza las reparaciones dentro de los términos señalados, la Entidad podrá hacer efectiva la garantía de estabilidad estipulada en el Contrato. Así mismo, el Contratista será responsable de los daños que se causen a terceros como consecuencia de las obras defectuosas durante el periodo de garantía Si las reparaciones que se efectúen afectan, o si a juicio de la Entidad, existe duda razonable de que puedan llegar a afectar el buen funcionamiento o la eficiencia de las obras o parte de ellas, la Entidad podrá exigir la ejecución de nuevas pruebas a cargo del Contratista mediante notificación escrita que le enviará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrega o terminación de las reparaciones.

5. FUENTES CONSULTADAS

- Portal Colombia compra eficiente SECOP I - II: www.colombiacompra.gov.co
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE: www.dane.gov.co
- Departamento Nacional de Planeación www.dnp.gov.co
- Ministerio de Transporte: https://mintransporte.gov.co/
- Banco de la República: www.banrep.gov.co
- Corficolombiana: www.corfi.com
- Fedesarrollo: www.fedesarrollo.org.co
- Confecámaras: www.confecamaras.org.co
- Fondo Monetario Internacional FMI: www.imf.org
- Superintendencia de Sociedades - Sistema integrado de información Societaria SIIS

Comité estructurador

Estructurador	Nombre	Cargo	Firma
Estructurador Jurídico	Marlon Alain Mosquera Tejada	Secretario General y Jurídico	
Estructurador técnico	Manuel Alejandro Velázquez Parra	Dirección de Planeación Territorial	
Estructurador Financiero y económico	María del Pilar Chuña	Dirección Financiera	