ANÁLISIS DEL SECTOR RELACIONADO CON UN PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA.

OBJETO: CONSTRUCCIÓN DE LOS PUENTES PEATONALES SOBRE LA QUEBRADA LAS TROCHAS EN EL CAMINO ANCESTRAL VEREDA BETANIA Y SOBRE EL RIO EL COFRE EN LA VEREDA MIRAFLORES (K 38+200) DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ CAUCA.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 2.2.1.1.1.6.1.del decreto 1082 de 2015 el MUNICIPIO procede a efectuar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo.

El análisis del sector cubre tres áreas:

A. Análisis del mercado
B. Análisis de la demanda
C. Análisis de la oferta

Artículo 2.2.1.1.1.6.1. **Deber de análisis de las Entidades Estatales.** La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso.

A. ANÁLISIS DEL MERCADO

ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO.

1) LA IMPORTANCIA DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN EN EL CONTEXTO LOCAL Y NACIONAL.

1.1. IMPORTANCIA A NIVEL NACIONAL:

La Constitución Política de Colombia en su Artículo 2, determina como fines del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en ella. En el mismo sentido, la Constitución Política en su artículo 311 establece que es el Municipio la Entidad fundamental de la División Político-Administrativa y en tal medida le impone como su responsabilidad "… la prestación de los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes…".

El artículo 76 de la ley 715 de 2001, asigna las competencias al municipio en el sector servicios públicos de las cuales se encuentran las siguientes:

76.4. En materia de transporte

76.4.1. Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente.

Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán a cargo de la Nación.

76.4.2. Planear e identificar prioridades de infraestructura de transporte en su jurisdicción y desarrollar alternativas viables.

En virtud de estas competencias, los municipios tienen la obligación de planificar y ejecutar inversiones dirigidas al mejoramiento de la infraestructura de transporte, tales como los puentes en la quebrada Las Trochas en la vereda Betania y sobre el Rio Cofre en el k38+200, por ser infraestructura esencial para la conectividad terrestre.

Colombia, cuenta en el momento con la siguiente red vial, un total de 206.102 km, en las que encontramos primarias con 16.983 km, secundarias 44.400 km y terciarias con 142.284 km. También cuenta con un total de red férrea de 3.344 km, de los cuales 1.375 se encuentran activas y 1.969 km inactivas.

Como se ha demostrado en varios estudios, la infraestructura de transporte, y en especial las carreteras son de significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de un país. Cabe destacar la importancia de la infraestructura vial en la movilización de carga en Colombia toda vez que el 80% de la carga del país se moviliza por carretera. Los resultados muestran una red vial limitada y de poca capacidad, aún si se compara con otros países latinoamericanos en vía de desarrollo. En cuanto a la movilización de carga, la antigüedad de los vehículos y su poca capacidad de carga hace que los costos de transporte se mantengan altos, afectando la competitividad de los bienes transportados.

En Colombia, desde el punto de vista de las áreas rurales, que son precisamente las que menor infraestructura de transporte poseen, la carencia de vías de comunicación hace que sea muy difícil, y por lo tanto muy costoso, llevar sus productos de un lado a otro para su comercialización. En el caso de las áreas urbanas, son los barrios más rezagados los que sufren por la carencia no sólo de vías de comunicación adecuadas sino de los servicios de transporte necesarios que les permita una movilización rápida y económica, causando en muchos casos la aparición de los servicios de transporte informal.

Cuando se habla de infraestructura de transporte, éste puede ser tratado desde múltiples perspectivas y para un amplio número de subsectores derivados de él. Por ejemplo, puede ser estudiado desde el punto de vista del estado físico o económico de las vías, o desde el punto de vista del tipo de transporte (carretero, fluvial, aéreo, portuario), o también haciendo la distinción entre el transporte rural y el urbano. En el presente documento se consideran principalmente dos aspectos, el primero es el que tiene que ver con el estado actual de la red vial del país, y el segundo el que se refiere al transporte carretero de carga, por la importancia que para el abastecimiento de los mercados regionales implica. En Colombia durante el período 1950-1994 mientras que la tasa de crecimiento promedio del producto fue del 4.5%, la producción de transporte de carga estuvo alrededor del 8%.

De acuerdo a un estudio realizado por el Banco Mundial sobre el desarrollo de la infraestructura en Colombia, si bien los montos de inversión en infraestructura son aún bajos incluso en el contexto latinoamericano, sobresalen por ser inversiones que históricamente han sido mucho más estables a lo largo del tiempo. Se destacan también otros dos aspectos: el primero, la constante participación tanto del sector público como privado en los proyectos de infraestructura del país; y el segundo, que el país ejecuta un número importante de proyectos de inversión de infraestructura social (por encima del promedio de los demás países) pese a sus condiciones económicas y geográficas. Por otro lado, menciona que el país se encuentra rezagado en cuanto a los proyectos de infraestructura productiva. En el caso del transporte como una de las formas de infraestructura productiva, Colombia presenta uno de los menores indicadores en términos del número de kilómetros de vías pavimentadas por trabajador (menos de 1 km), superado levemente por países como Perú y Guatemala (1.1 kms), por Chile y Brasil (con cerca de 2.5 kms), por Venezuela (con 3.6 kms) y superado también por Malasia y Argentina (con 5.2 kms y 5.9 kms, respectivamente). De modo que, dentro de la infraestructura productiva, la del transporte (en términos del número de kilómetros de vías pavimentadas) es la más rezagada. Por otro lado, en cuanto al tamaño del parque automotor, en Colombia el número de vehículos por cada mil habitantes (55) se encuentra aún por

debajo del promedio latinoamericano (108). En el caso de la incidencia de los costos de transporte en el costo total del producto, Colombia se encuentra un 2% por encima del promedio mundial que es del 6%.

De acuerdo a cifras del Ministerio de Transporte, actualmente el país cuenta con cerca de 162.000 km de vías que conforman el total de la red vial nacional. La red primaria está conformada por algo más de 16.000 km (aquella que está a cargo de la nación), 71.000 kms correspondientes a la red secundaria (aquella que se encuentra a cargo de los departamentos), y cerca de 60.000 kms correspondientes a la red terciaria. Dada la carencia de recursos por parte de los entes municipales, la nación, a través del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se hizo cargo de cerca de 26.000 km de la red terciaria, mientras que los restantes 35.000 siguen a cargo de los municipios.

En cuanto a la calidad de las vías, de acuerdo a cifras del Ministerio de Transporte en el 2004, del total de la red nacional pavimentada, el 59% se encontraba en buen estado, el 36% en regular estado y el 5% en mal estado. Por otro lado, Colombia es uno de los países con menor número de kilómetros de carreteras por cada mil habitantes, cerca de 3.5, por debajo de países como Brasil (10), Costa Rica (9), Argentina (5.5), Chile (5.2) y Venezuela (4.1), entre otros (Cárdenas et al. (2005)). Si se hace el cálculo teniendo en cuenta únicamente las vías pavimentadas, Colombia no alcanza ni siquiera 1 kilómetro por cada mil habitantes (0.4). Esto deja ver claramente la necesidad de adoptar medidas que mejoren la cantidad y calidad de la actual red vial del país. El Mapa 1 muestra el recorrido de la red vial primaria a lo largo de todo el territorio colombiano.

Mapa 1

Recorrido de la red de carreteras pavimentadas

(Departamentos de Colombia, 2024)

Fuente: INVIAS

Lo que se puede observar es que, si bien la red vial primaria no alcanza un cubrimiento total del territorio nacional, no es posible afirmar que exista una clara concentración en las zonas de más desarrollo del país. En el mismo sentido, Pachón y Ramírez (2005) afirman que: "La distribución espacial de la red pavimentada nacional también confirma que no hubo concentración en las regiones más desarrolladas del país, pese a

que en la década de los cincuenta estas regiones estaban en una situación ventajosa gracias al desarrollo del Primer Plan Vial".

Complemento de la red pavimentada se encuentra la red de carreteras sin pavimentar (Mapa 2).

Mapa 2

Recorrido de la red de carreteras sin pavimentar

(Departamentos de Colombia, 2024)

Fuente: INVIAS.

Lo que claramente se destaca es una gran concentración a lo largo de toda la cadena montañosa, a través de poblaciones que en muchos casos se encuentran localizadas a alturas considerables, así como a lo largo de los recorridos de los ríos Magdalena y Cauca.

Además, otra gran parte se concentra en el pie de monte de la Orinoquía y en algunas zonas de la Costa Caribe. Son precisamente estos recorridos viales los que conectan al mayor número de municipios del país (ver Mapa 3).

Mapa 3

Recorrido de la red de carreteras pavimentadas

(Municipios de Colombia, 2024)

Fuente: INVIAS.

La característica que se destaca en este mapa es el gran número de municipios (los cuales son, en su gran mayoría, los de menor superficie), que se han venido creando a lo largo de las principales vías de comunicación. Vale la pena recordar que inicialmente las vías se construyeron con el fin de conectar a los principales centros de producción y consumo del país, y posteriormente esto generó un efecto de

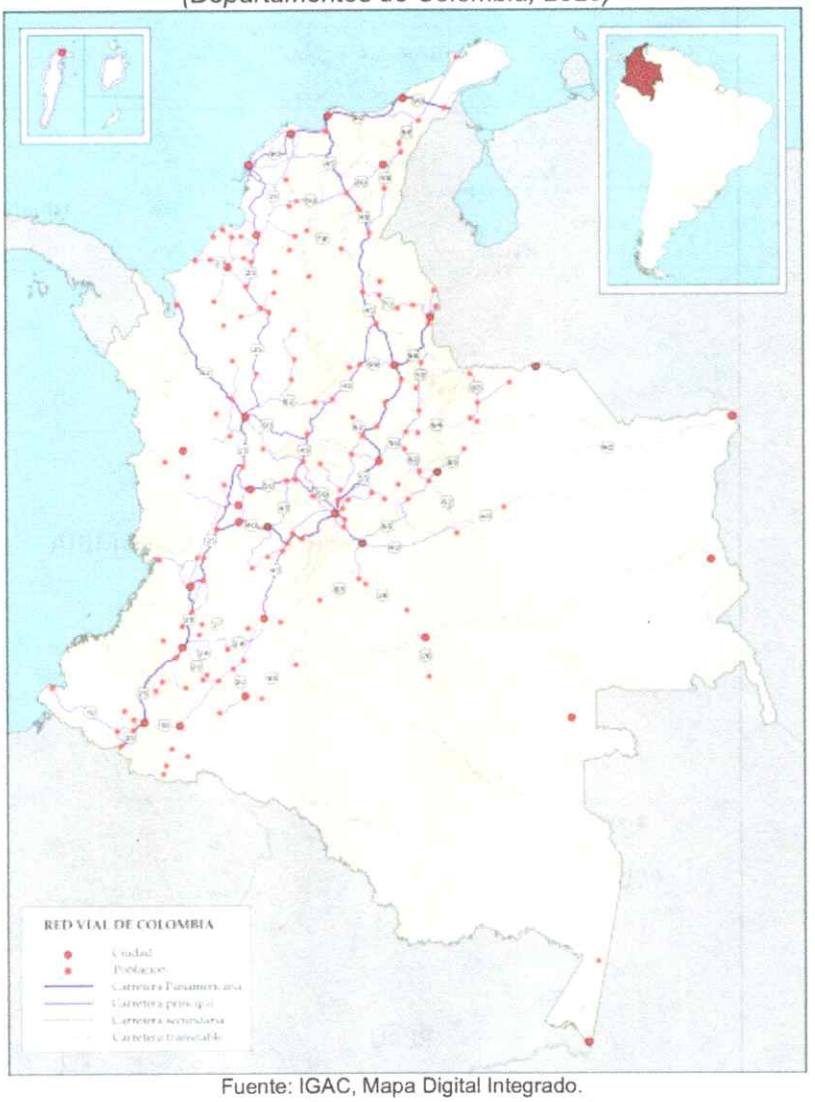
localización de nuevas poblaciones alrededor de las ya existentes con el fin de aprovechar el mayor acceso a las principales vías de comunicación terrestre.

A primera vista, la distribución departamental de la longitud de las carreteras podría estar reflejando una concentración de la red vial a lo largo de las zonas de mayor desarrollo del país, tal como lo muestra el Mapa 4.

Mapa 4

Distribución de la longitud de la red vial total

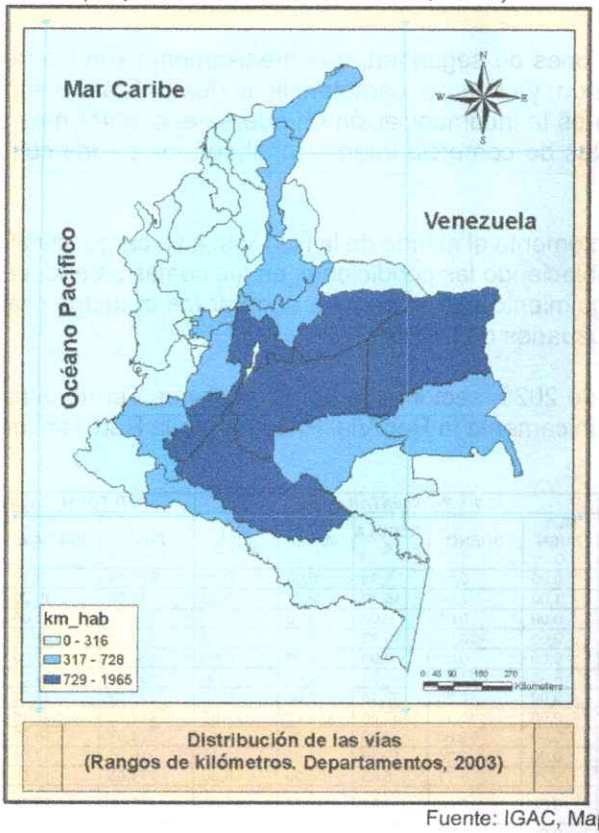
(Departamentos de Colombia, 2020)



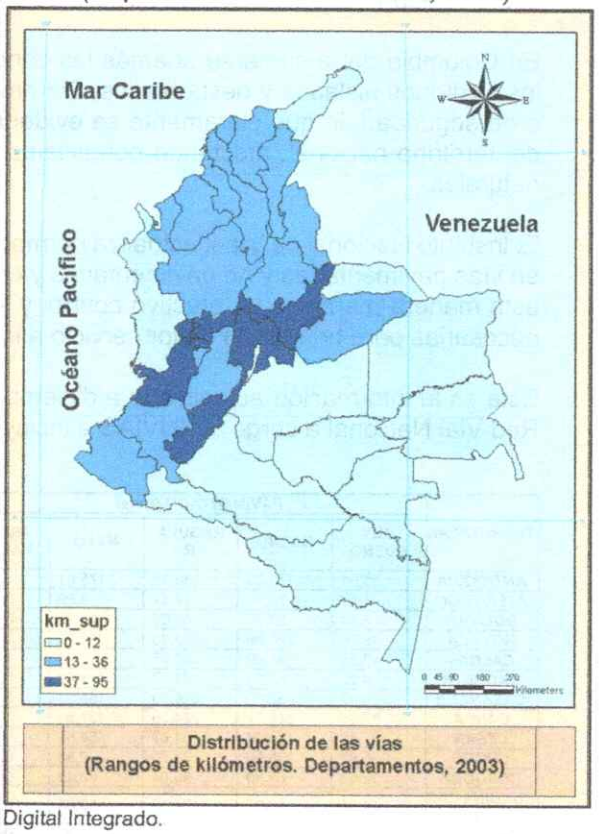
Fuente: IGAC, Mapa Digital Integrado.

Una interpretación del mapa estaría apoyando la hipótesis de la concentración, especialmente en Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca. Sin embargo, esta es una medida absoluta que considera únicamente el número de kilómetros de vías en cada departamento, sin importar el territorio que cubre o el número de habitantes. Cuando se tienen en cuenta estas dos características los resultados cambian la perspectiva. Los Mapas 5 y 6 muestran estos resultados.

Mapa 5
Distribución del número de kilómetros de vías por cada 100.000 habitantes
(Departamentos de Colombia, 2003)



Mapa 6
Distribución del número de kilómetros de vías por cada 100 km2
(Departamentos de Colombia, 2003)



Fuente: IGAC, Mapa Digital Integrado.

En el primer caso, cuando se tiene en cuenta únicamente el número de habitantes de cada departamento (Mapa 5), se observan casos como el de algunos de los Nuevos Departamentos, que, por su reducido número de habitantes, aparecen con uno de los mayores indicadores.19 También se destaca el departamento de Antioquia el cual (con base en los Mapas 1 y 2) a pesar de contar con una significativa cobertura vial, aparece con niveles bajos de kilómetros por habitante. En general, de acuerdo a este indicador, los departamentos de la parte nor-occidental y sur del país son los que cuentan con menor longitud de vías por habitante.

En el segundo caso (Mapa 6), se tiene un resultado muy diferente, excepto tal vez para Cundinamarca y Huila que son los departamentos que muestran indicadores altos no sólo en la longitud de vías por habitante sino también por km2 de territorio. De modo que lo que se muestra es la distribución de la cobertura de las vías en cada departamento. Se observa cómo los Nuevos Departamentos, La Guajira y Chocó son los que menor parte de su territorio encuentran interconectado por la red vial. La segunda región menos conectada por la red de carreteras corresponde a los departamentos de la parte nor-occidental y suroccidental del país. Finalmente, es la parte central del territorio la que mejor cobertura territorial en vías presenta.

En términos generales se desatacan algunos resultados. El primero es que son Cundinamarca y Huila los que mejor dotación de infraestructura vial presentan, no sólo en términos absolutos sino relativos a su población y extensión. El segundo resultado es que, si bien los Nuevos Departamentos presentan bajos niveles de cobertura vial en términos de su extensión, la población que habita allí es tan pequeña que

resulta óptimo para las necesidades actuales. En general, la creación de nuevos asentamientos poblacionales está muy relacionada a los recursos hídricos disponibles, así como también a las características geográficas y climáticas, lo que determina la necesidad de contar con nuevas vías de comunicación.

En Colombia debe sumarse además las condiciones de seguridad, que precisamente son las peores en los territorios aislados y despoblados. Sin embargo, ya sea por características geográficas, demográficas o de seguridad, lo que claramente se evidencia es la incomunicación en que se encuentra más del 50% del territorio nacional, afectando potenciales rutas de comercio internacional con los socios comerciales naturales.

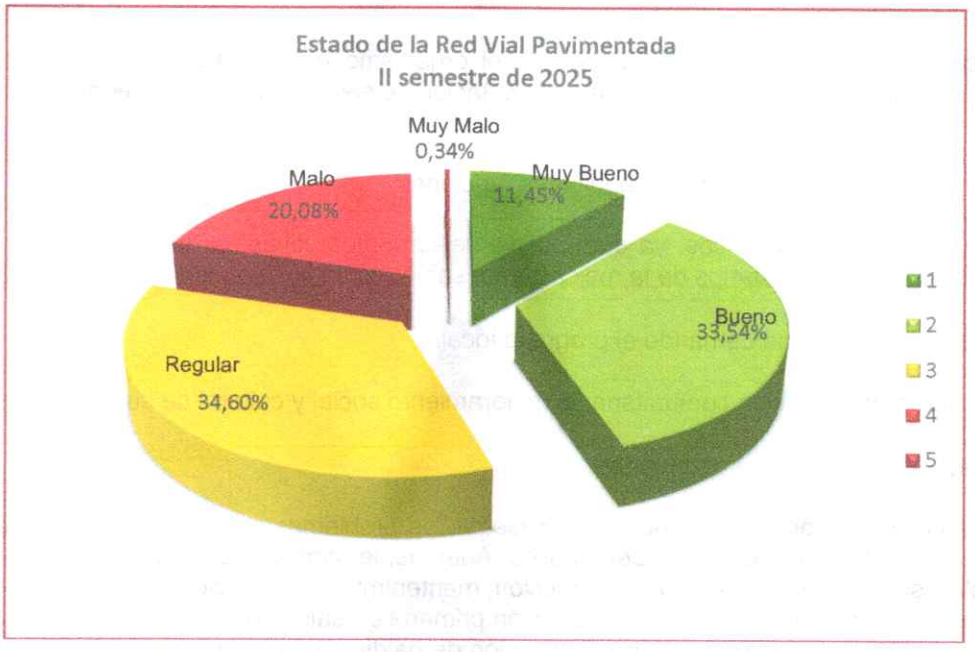
El Instituto Nacional de Vías, actualiza permanentemente el estado de la Red Vial a su cargo, clasificándola en vías pavimentadas y no pavimentadas y estableciendo las condiciones en las cuales se encuentran, de esta manera mantiene un efectivo control y seguimiento que le permite adoptar las medidas preventivas necesarias para brindar un mejor servicio a los usuarios de las vías.

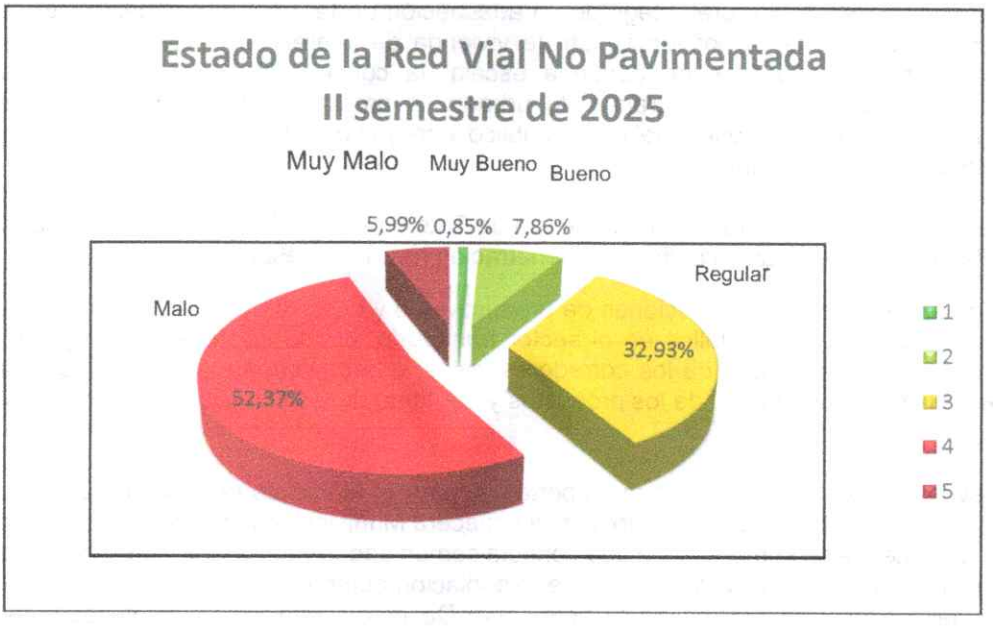
Esta es la información actualizada a diciembre de 2025, sectorizada por Direcciones Territoriales para la Red Vial Nacional a cargo de INVIAS e incluye únicamente la Red Vial Primaria, no la Red Terciaria.

dic-25

TERRITORIAL	PAVIMENTADO (Kms)					SIN PAVIMENTAR (Kms)					RED TOTAL CALIFICADA		
	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO	PAV.	SIN PAV.	TOTAL
ANTIOQUIA	35,96	173,29	236,25	175,61	1,32	0,00	0,00	6,38	0,00	0,00	622,43	6,38	**628,81**
ATLÁNTICO	4,13	25,81	12,41	3,69	0,00	1,00	2,64	15,29	20,27	0,00	46,03	39,20	**85,24**
BOLÍVAR	8,14	58,70	68,06	24,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	159,73	0,00	**159,73**
BOYACÁ	48,76	225,99	320,26	215,75	0,00	0,00	0,00	19,33	105,90	21,72	810,75	146,95	**957,70**
CALDAS	43,55	92,69	35,97	11,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	184,17	0,00	**184,17**
CAQUETÁ	156,12	54,21	71,47	111,42	0,00	4,33	21,03	5,81	21,07	0,98	393,21	53,22	**446,44**
CASANARE	12,92	52,29	314,79	186,98	5,94	0,00	2,38	32,18	2,66	0,00	572,92	37,22	**610,14**
CAUCA	37,85	215,57	224,36	137,53	1,79	0,00	10,44	137,00	416,47	23,55	617,10	587,46	**1.204,56**
CESAR	31,47	174,94	104,67	54,55	8,45	0,00	0,00	9,60	7,00	0,12	374,07	16,72	**390,80**
CHOCÓ	35,82	138,56	33,75	2,83	0,00	0,00	3,26	19,48	24,85	19,46	210,96	67,05	**278,01**
CÓRDOBA	32,53	88,60	90,04	60,49	0,00	9,79	1,77	5,03	0,00	0,00	271,65	16,59	**288,24**
CUNDINAMARCA	14,84	110,37	177,18	80,64	0,00	0,00	0,00	7,81	21,54	0,00	383,02	29,34	**412,36**
GUAJIRA	12,31	141,28	7,04	2,96	0,00	0,00	7,30	0,00	3,26	0,00	163,59	10,56	**174,16**
HUILA	26,21	80,16	71,77	94,86	0,00	0,95	8,93	49,04	138,47	0,49	273,00	197,88	**470,87**
MAGDALENA	17,89	15,48	105,30	24,53	3,01	0,00	0,00	11,55	36,91	35,35	166,21	83,81	**250,02**
META	75,25	176,53	131,26	51,92	0,00	0,00	51,35	75,12	89,53	0,00	434,95	216,01	**650,96**
NARIÑO	142,80	335,50	166,13	70,72	2,02	0,00	0,00	1,00	1,24	10,32	717,17	12,55	**729,72**
N. DE SANTANDER	0,98	114,37	207,72	143,98	0,07	0,00	0,80	73,85	38,27	1,12	467,12	114,04	**581,16**
PUTUMAYO	111,91	30,22	20,08	3,02	0,00	0,00	35,98	60,05	19,78	0,11	165,23	115,92	**281,15**
QUINDÍO	92,02	16,47	31,80	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	148,29	0,00	**148,29**
RISARALDA	27,38	106,08	63,56	32,21	0,00	0,00	0,00	9,57	9,27	0,00	229,24	18,84	**248,08**
SANTANDER	2,51	231,87	251,66	104,57	2,11	0,00	2,70	82,41	32,11	0,00	592,72	117,22	**709,94**
SUCRE	6,04	54,30	42,15	37,02	0,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	140,50	0,00	**140,50**
TOLIMA	7,95	76,03	34,76	1,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	120,58	0,00	**120,58**
VALLE	6,37	93,01	159,86	61,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	320,75	0,00	**320,75**
OCAÑA	0,00	52,04	46,99	53,88	4,31	0,00	0,00	1,84	1,33	0,00	157,22	3,17	**160,39**
S. ANDRÉS y PROV.	14,26	12,76	11,57	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,59	0,00	**45,59**
TOTAL RED VIAL	**1.005,95**	**2.947,13**	**3.040,86**	**1.764,27**	**30,00**	**16,07**	**148,58**	**622,32**	**989,91**	**113,22**	**8.788,20**	**1.890,12**	**10.678,32**
	11,45%	**33,54%**	**34,60%**	**20,08%**	**0,34%**	**0,85%**	**7,86%**	**32,93%**	**52,37%**	**5,99%**	**82,30%**	**17,70%**	

NOTA: La anterior tabla ha sido organizada de forma alfabética





1.2. IMPORTANCIA A NIVEL LOCAL:

El municipio es la entidad territorial fundamental de la organización político - administrativa del Estado Colombiano. Goza de autonomía política, fiscal y administrativa dentro del marco establecido por la Constitución Política de 1991 y la Ley. Su finalidad no es otra que la de asegurar el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio. En materia de participación ciudadana, social y comunitaria, el municipio es el escenario privilegiado para la deliberación pública de los problemas colectivos.

Políticamente, el municipio es una célula del organismo estatal. Administrativamente, es el ente con mayores responsabilidades en materia de prestación de servicios públicos. Geográficamente, es una parte del territorio.

El municipio tiene entre otras, las siguientes funciones:

Prestar los servicios públicos, ya que, por ventajas comparativas, es decir, por estar más cerca de los ciudadanos, podrá prestarlos de la mejor forma, sabiendo cuáles son sus necesidades.

Construir las obras que demande el progreso local.

Promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.

Ordenar el desarrollo de su territorio.

Al municipio también le corresponde administrar los problemas relacionados con: el espacio público, el tráfico vehicular, el mercado y orden público. Además, le corresponde la prestación de servicios de agua potable y saneamiento-básico, la construcción, mantenimiento y dotación de planteles educativos oficiales, instalaciones deportivas y centros de atención primaria en salud; la dirección del sistema local de salud, la asistencia técnica agropecuaria, la adjudicación de baldíos por delegación del INCODER, la ejecución de programas de desarrollo rural integrado, la adecuación de terrenos de infraestructura vial y de servicios públicos y comunales, la cofinanciación de vivienda de interés social; la conservación y operación de puertos y muelles fluviales de pequeña escala, la construcción y conservación de redes viales y municipales, la regulación del transporte urbano, la prestación de servicios públicos domiciliarios, la seguridad ciudadana, el control del orden público local y la promoción de la convivencia pacífica, así como la atención de grupos vulnerables.

Es de conocimiento general que el Municipio de Totoró quiere brindar a las comunidades, condiciones de transitabilidad en las vías y caminos de penetración hacia sus respectivas zonas.

A fin de proveer mejores condiciones de productividad y desarrollo social, la administración municipal de Totoró realiza inversión pública en el sector transporte, donde es necesario mejorar muchos aspectos relacionados con el estado de los corredores viales, que conforman la red vial del municipio, de la cual depende la comercialización de los productos y por tanto de los componentes sociales del desarrollo de la zona.

La mayoría de las vías son de gran importancia para el Municipio de Totoró; puesto que comunican las zonas más productivas del Municipio, con la cabecera Municipal, con Popayán y otros Departamentos. Los caminos ancestrales son la semilla que conecta comunidades y territorios y que con el paso del tiempo van evolucionando poco a poco a medida que la población aumenta al igual que injerencia en la demanda de comercialización y ampliación de la economía. De esta forma los caminos requieren mantenimientos continuos y mejoramiento de obras especiales (puentes) con materiales más estables e infraestructura como los puentes que garantizan un tránsito seguro por los cuerpos de agua o accidentes topográficos.

Cumpliendo con su objeto social de contribuir con el desarrollo físico del Municipio y conforme a los lineamientos trazados en el esquema de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo del municipio 2024 – 2027 "TOTORÓ, UNIDOS PODEMOS GOBERNAR", el Municipio de Totoró se ha propuesto adelantar la construcción de puentes en caminos ancestrales para mejorar la transitabilidad y seguridad de la comunidad en las diferentes veredas de los resguardos indígenas de las áreas de influencia, en pro del mejoramiento en la calidad de vida, la movilidad y mejoramiento de las capacidades productivas locales.

Debido a que diariamente se presentan flujos vehiculares con carga pesada y liviana, con productos agrícolas y pecuarios, las vías están propensas a deteriorarse, por ser una de las zonas del Oriente Caucano que, en papa, ulluco, cebolla, hortalizas y ganado, principalmente, abastecen al departamento del Cauca y otros departamentos vecinos.

Por la presencia de varios pisos térmicos, la explotación agrícola es diversa, pero con limitaciones que perjudican rendimientos y la optimización de los sistemas de producción, entre los que se destacan: la carencia de unas vías en buen estado.

Los caminos ancestrales cubren un amplio sector indígena y campesino en su gran mayoría dedicado a la agricultura y la ganadería que se ocupan en el cultivo de la papa, ulluco, cebolla, hortalizas y cría de ganado vacuno, equino y porcino y especies menores, principalmente. La economía del municipio está sujeta a la actividad agrícola, siendo esta la principal fuente de ingresos de las familias de la región, cuenta con canales de comercialización y la oportunidad de exportación.

El 85% de la población del municipio de Totoró tiene necesidades básicas insatisfechas, y el 28% vive en condiciones de miseria. Del total de la población el 90% se ve influenciada por las vías, que por su vocación agrícola es llamado "LA DESPENSA AGRÍCOLA DEL CAUCA". Los habitantes de la región en un 90% se dedican a la agricultura y la ganadería, por eso la necesidad prioritaria en el mantenimiento vial, para que así se construya el futuro de la región. La región se caracteriza por su riqueza ambiental, cuenta con páramos, lagunas como la de Calvache y La Herradura, que dan vida a importantes ríos afluentes del río Cauca como el Cofre, Palacé. Se tienen aguas termales en la vereda de Chuscales y por último una variedad de paisaje.

El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO de la ciudad de Bogotá D.C. –IDU-, (en adelante IDU), mediante RESOLUCIÓN NÚMERO 8424 DE 2022 ordenó la enajenación de bienes muebles a título gratuito, dentro de los cuales se encuentran los bienes Grupo N° 6 y Grupo N° 21 (puentes peatonales).

Para acceder a los bienes muebles a título gratuito de los Grupos N° 6 y N° 21, el municipio de Totoró, mediante oficio N° 0125-023 del 26 de enero de 2023 presentó solicitud ante el IDU para ser beneficiario y que dicha entidad asignara y enajenara los bienes muebles a título gratuito de los Grupos N° 6 y N° 21 disponibles (estructura para puentes metálicos), para ser instalados en los sitios focalizados por la Secretaría de Planeación e Infraestructura Municipal.

El IDU por su parte, mediante oficio con radicado N° 20235260157531 del 06 de febrero de 2023, dio respuesta a la solicitud en la cual confirmó hacer la entrega de 1 estructura de puente metálico al municipio de Totoró asignando los elementos descritos a continuación:

GRUPO DE ACTIVOS N°	NOMBRE DEL GRUPO	PLACA/CONVENIO	DESCRIPCION	CANTIDAD
6	ELEMENTOS SERVIBLES NO UTILIZABLES PUENTES PEATONALES	IDU-972-2020	PUENTE PEATONAL	1

Después de recibir respuesta por parte del IDU, el Municipio de Totoró llevó la a cabo la socialización del proyecto, estrategias para financiación del transporte por parte de las comunidades beneficiarias de la estructura para puentes metálicos desde la ciudad de Bogotá hasta el Municipio de Totoró, lo cual fue aportado por dichas comunidades, el personal a desplazarse a Bogotá, las fechas de dicho desplazamiento y en general toda la logística necesaria para realizar el transporte de la estructura.

Una vez que el municipio recibió y transportó la estructura metálica y se hizo efectiva la donación o cesión de los bienes a título gratuito por parte del IDU y tuvo a su disposición la materia prima para dar solución a la situación existente, por medio de personal profesional se desplazó a los diferentes sitios de algunos

resguardos y veredas a verificar la necesidad, tomar registro fotográfico, tomar medidas, evaluar un punto óptimo y seguro para la instalación y construcción de puentes en caminos ancestrales y realizar georreferenciación del lugar.

Por lo anterior el municipio de Totoró Cauca, presenta la necesidad de llevar a cabo la ejecución del proyecto para "CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN CAMINOS ANCESTRALES DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ – CAUCA", para lo cual priorizó los proyectos para la CONSTRUCCIÓN DE LOS PUENTES PEATONALES SOBRE LA QUEBRADA LAS TROCHAS EN EL CAMINO ANCESTRAL VEREDA BETANIA Y SOBRE EL RIO EL COFRE EN LA VEREDA MIRAFLORES (K 38+200) DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ CAUCA.

Teniendo en cuenta que es un factor determinante para incrementar los índices de competitividad, crecimiento y desarrollo del municipio, éste proyecto se desarrolla en el sector de la construcción que comprende un conjunto de materiales, técnicas y procesos aplicados que se relacionan entre sí, con una serie de factores adicionales, como las particularidades del terreno, materiales de construcción utilizados, condicionantes de los diferentes procesos o técnicas aplicadas a cada parte de la obra, el peso derivado del uso o la sobrecarga y las condiciones climáticas imperantes en el lugar de obra.

1.3. Sector Productivo:

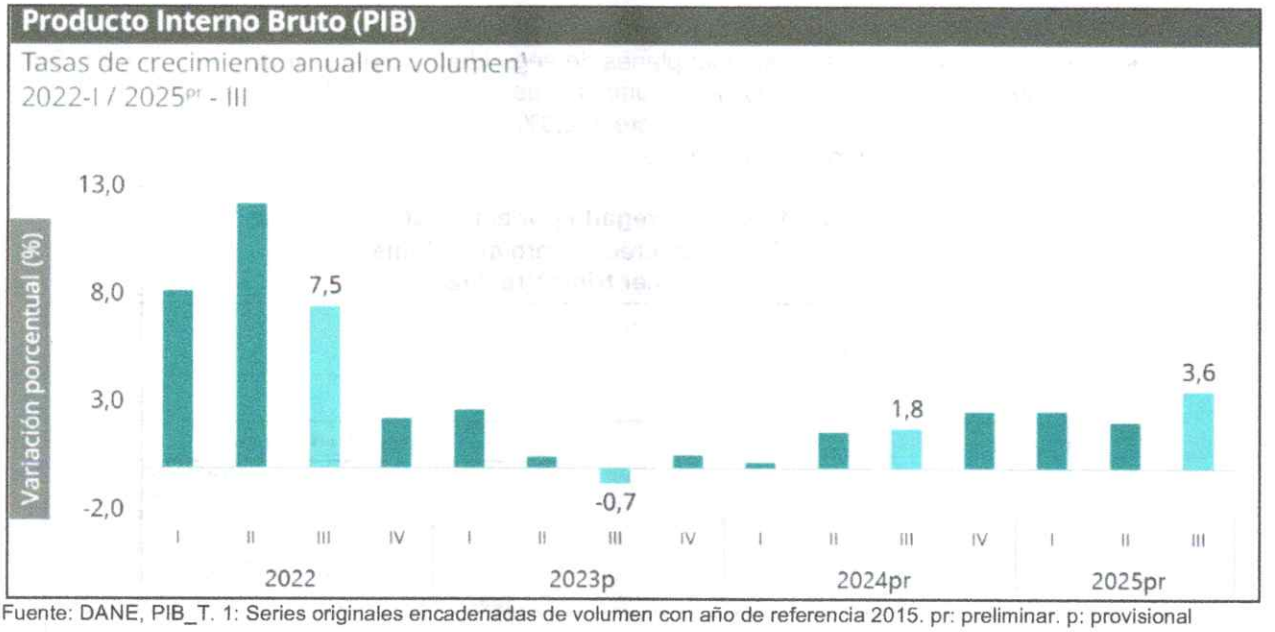
Transporte.

2. PIB NACIONAL Y EN EL PIB INDUSTRIAL 2025pr

El producto interno bruto (PIB) es el indicador más utilizado para caracterizar el estado de la economía en su conjunto y representa el resultado final de la actividad productiva dentro de un país. Esta medición es importante porque ofrece información sobre el tamaño de la economía y su desempeño, y sirve para hacer comparaciones frente a otros países.

El PIB mide el valor de mercado de todos los bienes y servicios finales, es decir, los que adquiere el consumidor final, que son producidos dentro de las fronteras de un país en un período determinado (generalmente un trimestre o un año).

De acuerdo con el último informe del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr.



Fuente: DANE, PIB_T. 1: Series originales encadenadas de volumen con año de referencia 2015. pr: preliminar. p: provisional

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

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

2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB) series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

2.1.1.1. PIB desde el enfoque de la producción

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

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

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

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

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025[pr]

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025[pr]-III / 2024[pr]-III	2025[pr] / 2024[pr]	2025[pr]-III / 2025[pr]-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	2,4	4,1	1,0
Explotación de minas y canteras	-5,7	-7,2	0,8
Industrias manufactureras	4,1	2,1	1,5
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	2,3	0,7	0,7
Construcción	-1,5	-2,7	1,1
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	5,1	0,2
Información y comunicaciones	1,9	1,8	0,4
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,5	2,3
Actividades inmobiliarias	2,1	2,0	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,1	1,3	-0,1
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	8,0	4,4	3,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	5,7	9,4	1,0
Valor agregado bruto	**3,6**	**2,8**	**1,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,7	2,5	0,9
Producto Interno Bruto	**3,6**	**2,8**	**1,2**

Fuente: DANE, PIB_T
[pr] preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[2] 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
[3] Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida
[4] Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo
[5] Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales
[6] Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio

2.1.1.2. Valor agregado sector de la construcción.

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la construcción decrece 1,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 2):

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

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

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

Tabla 2. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025pr

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

Fuente: DANE, PIB_T
pr preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
[3] Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)

Para mayor información de la producción producto de la actividad construcción de edificaciones ver Tabla 3.

Tabla 3. Detalle de la dinámica de producción de construcción de edificaciones
Tercer trimestre 2025pr

Productos actividad construcción de edificaciones	Serie original Tasa de crecimiento anual (%) 2025^{Pr}-III / 2024^{Pr}-III
Edificaciones residenciales	-6,1
Edificaciones no residenciales	-13,4

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr}preliminar

2.1.2. PIB desde el enfoque del gasto

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

- Gasto en consumo final crece 5,7%.
- Formación bruta de capital crece 2,2%.
- Exportaciones crecen 2,2%.
- Importaciones crecen 10,0%.

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

- Gasto en consumo final crece 1,3%.
- Formación bruta de capital crece 0,5%.
- Exportaciones crecen 1,5%.
- Importaciones crecen 2,4%.

Tabla 4. Componentes de gasto
Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025pr

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

Fuente: DANE, PIB T
pr preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[3] La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

2.1.3. Gasto de consumo final

En el tercer trimestre de 2025pr el gasto de consumo final crece 5,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Los componentes del gasto que explican este comportamiento son:

- Gasto de consumo final individual de los hogares crece 4,2%
- Gasto de consumo final del gobierno general crece 14,2%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el gasto de consumo final crece en 1,3% en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto de consumo final individual de los hogares crece 1,3%.
- Gasto de consumo final del gobierno general crece 1,4%.

Tabla 5. Gasto de consumo final.

Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025pr

Componentes del gasto de consumo final	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Gasto de consumo final individual de los hogares[2] [3]	4,2	3,9	1,3
Gasto de consumo final del gobierno general	14,2	7,5	1,4
Gasto de consumo final	**5,7**	**4,4**	**1,3**

Fuente: DANE, PIB T

pr preliminar

[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

[2] Incluye el gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares.

[3] Incluye las compras de bienes por residentes efectuadas en el exterior y excluye la de no residentes efectuadas en el territorio económico.

2.1.4. Formación bruta de capital

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

En el tercer trimestre de 2025pr, la formación bruta de capital crece 2,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, la formación bruta de capital crece 0,5%, respecto al trimestre inmediatamente anterior.

Tabla 6. Formación bruta de capital
Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025pr

Componente de la demanda	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Formación bruta de capital fijo	4,8	2,9	1,9
Formación bruta de capital[1]	**2,2**	**5,4**	**0,5**

Fuente: DANE, PIB T
pr preliminar
[1] La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.
[2] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

2.2. Exportaciones

En el tercer trimestre de 2025pr, las exportaciones crecen 2,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las exportaciones crecen 1,5%, respecto al trimestre inmediatamente anterior. (ver tabla 7)

Tabla 7. Exportaciones
Tasas de crecimiento en volumen [1]
Tercer trimestre 2025pr

Componente del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Exportaciones	**2,2**	**1,4**	**1,5**

Fuente: DANE, PIB T
pr preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

2.3. Importaciones

En el tercer trimestre de 2025pr, las importaciones crecen 10,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, las importaciones crecen 2,4%, respecto al trimestre inmediatamente anterior.

Tabla 8. Importaciones
Tasas de crecimiento en volumen1
Tercer trimestre 2025pr

Componente del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Importaciones	10,0	10,6	2,4

Fuente: DANE, PIB T
pr preliminar
1 Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

3. Producto Interno Bruto (PIB) a precios corrientes

3.1 PIB desde el enfoque de la producción

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto crece 9,3% a precios corrientes respecto al mismo periodo de 2024pr (ver tabla 19). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 11,9% (contribuye 2,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 14,3% (contribuye 2,3 puntos porcentuales a la variación anual).

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 13,3% (contribuye 1,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el año corrido de 2025pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 9,2%. Esta variación se explica principalmente por:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 11,4% (contribuye 2,4 puntos porcentuales a la variación anual).

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 18,3% (contribuye 1,8 puntos porcentuales a la variación anual).

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 10,0% (contribuye 1,7 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 3,4% a precios corrientes. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 6,2%.

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,7%.

- Actividades financieras y de seguros crece 4,5%.

Tabla 9. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento a precios corrientes
Tercer trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie Original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr/ 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	13,3	18,3	4,7
Explotación de minas y canteras	-10,2	-7,5	0,1
Industrias manufactureras	6,6	5,7	1,0
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[1]	-0,8	-0,2	-0,2
Construcción	6,0	4,5	3,6
Comercio al por mayor y al por menor[2]	11,9	11,4	2,7
Información y comunicaciones	3,9	3,8	0,9
Actividades financieras y de seguros	11,3	10,2	4,5
Actividades inmobiliarias	7,9	8,5	1,8
Actividades profesionales, científicas y técnicas[3]	6,0	6,2	1,7
Administración pública, defensa, educación y salud[4]	14,3	10,0	6,2
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[5]	11,8	15,6	3,9
Valor agregado bruto	**8,9**	**8,7**	**3,3**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	13,5	13,5	2,9
Producto Interno Bruto	**9,3**	**9,2**	**3,4**

Fuente: DANE, PIB_T

pr preliminar

[1]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.

[2]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida.

[3]Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.

[4]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.

[5]Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio.

3.2 PIB desde el enfoque del gasto

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto a precios corrientes en su serie original crece 9,3% respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 10):

- Gasto en consumo final crece 11,2%.
- Formación bruta de capital crece 8,1%.
- Exportaciones crecen 1,6%.
- Importaciones crecen 9,8%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto a precios corrientes crece en 3,4%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:

- Gasto en consumo final crece 3,2%.
- Formación bruta de capital decrece 0,9%.
- Exportaciones crecen 1,5%.
- Importaciones crecen 0,5%.

Tabla 10. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento a precios corrientes
Tercer trimestre 2025pr

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Gasto de consumo final[1]	11,2	9,6	3,2
Formación bruta de capital[2]	8,1	15,4	-0,9
Exportaciones	1,6	5,6	1,5
Importaciones	9,8	13,9	0,5
Producto Interno Bruto	**9,3**	**9,2**	**3,4**

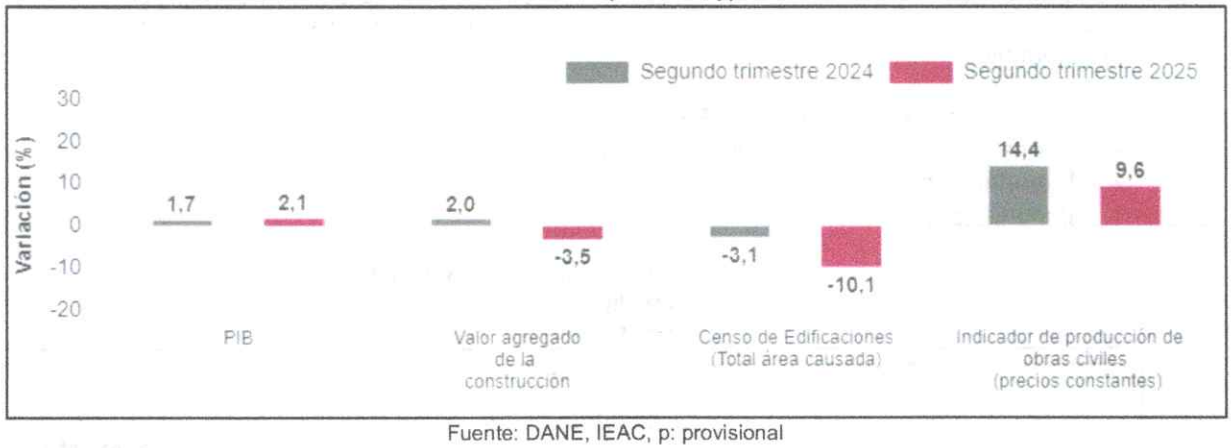
Fuente: DANE, PIB T
pr preliminar
[1]El gasto en consumo final incluye el consumo final individual de los hogares, gasto de consumo final de las instituciones sin animo de lucro al servicio de los hogares y el gasto de consumo final del gobierno general.
[2]La formacion bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

3.3. Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)

En el segundo trimestre de 2025 (abril – junio), el PIB a precios constantes aumentó en 2,1% con relación al mismo trimestre de 2024. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se

observa un decrecimiento en el valor agregado de la construcción de 3,5% en su variación anual, que se explica principalmente por la disminución del valor agregado de las edificaciones (-9,7%). Por otro lado, el valor agregado de las obras civiles se incrementó en 9,6% y el de las actividades especializadas decreció en 3,9%.

TABLA 11. Variación anual de los indicadores de coyuntura del sector de la construcción II trimestre (2024-2025p)

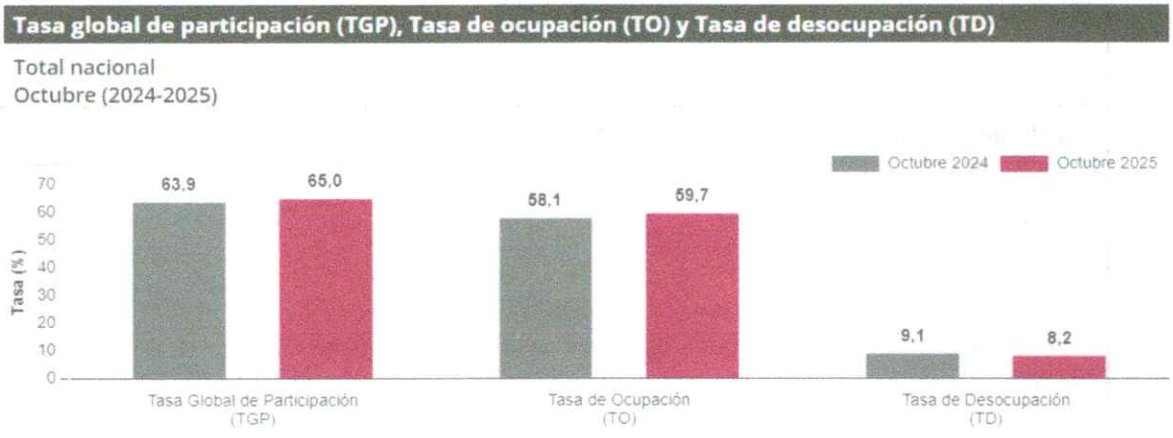


Fuente: DANE, IEAC, p: provisional

4. EMPLEO.

Para el mes de octubre de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,2%, lo que representó una disminución de 0,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,1%). La tasa global de participación se ubicó en 65,0%, lo que significó un aumento de 1,1 puntos porcentuales frente a octubre de 2024 (63,9%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,7%, lo que representó un aumento de 1,6 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (58,1%). (Ver anexo 12).

Tabla 12. Tasa global de participación (TGP), ocupación (TO) y desocupación (TD).

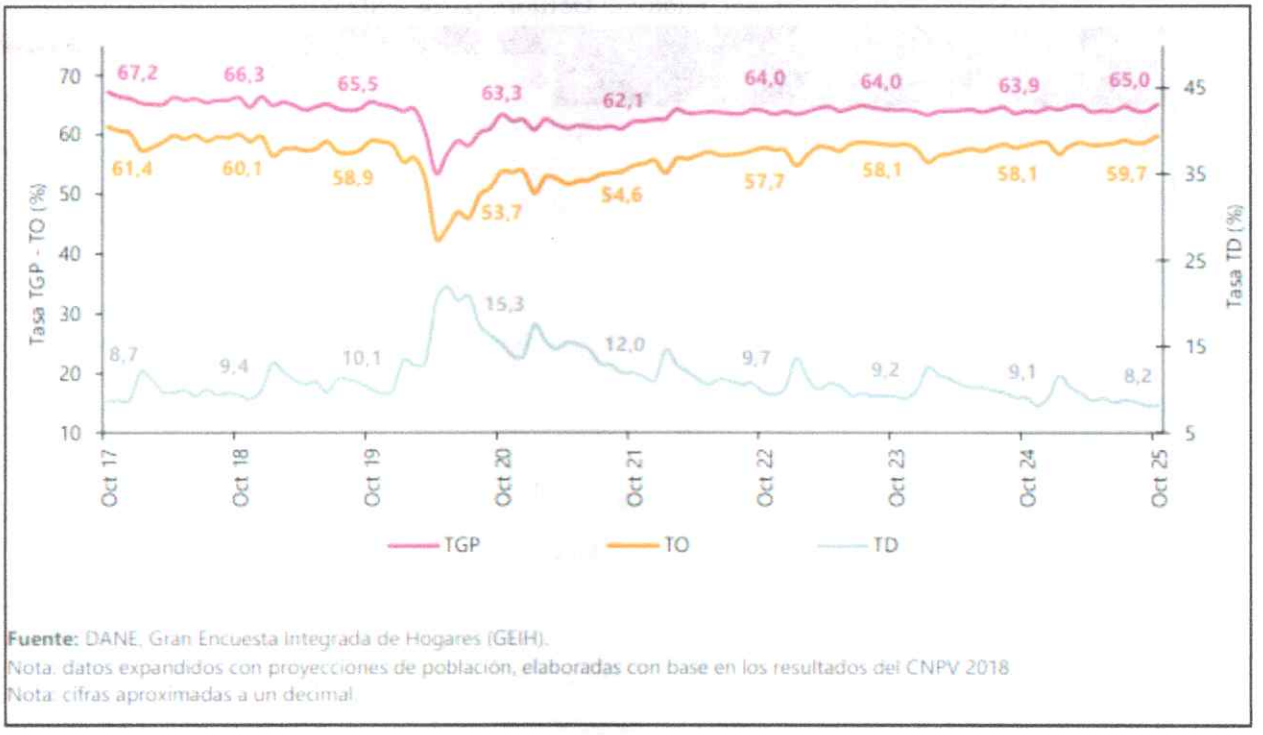


Fuente: DANE. GEIH

En octubre de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,0%, lo que representó una disminución de 1,4 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,5%). La tasa global de participación se ubicó en 67,7%, mientras que en octubre de 2024 fue 66,7%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 62,2%, lo que representó un aumento de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (60,4%).

Tabla 13. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)

Total nacional Octubre (2017 - 2025)



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).
Nota: datos expandidos con proyecciones de población, elaboradas con base en los resultados del CNPV 2018
Nota: cifras aproximadas a un decimal.

4.1 Total nacional mes

En el mes de octubre de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.370 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (1,5 puntos porcentuales); Alojamiento y servicios de comida (1,2 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (1,0 puntos porcentuales).

Tabla 14.
Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad
Total, nacional Octubre (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Octubre 2024	Octubre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	**23.393**	**24.370**	**100**	**977**	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.349	3.697	15,2	347	1,5
Alojamiento y servicios de comida	1.681	1.960	8,0	279	1,2
Transporte y almacenamiento	1.677	1.908	7,8	231	1,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.722	2.894	11,9	172	0,7
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.673	1.811	7,4	138	0,6
Industrias manufactureras	2.611	2.741	11,2	130	0,6
Información y comunicaciones	349	394	1,6	44	0,2
Actividades financieras y de seguros	404	441	1,8	37	0,2
Actividades inmobiliarias	302	303	1,2	2	0,0
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos*	771	730	3,0	-42	-0,2
Construcción	1.593	1.525	6,3	-68	-0,3
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	2.001	1.928	7,9	-73	-0,3
Comercio y reparación de vehículos	4.259	4.038	16,6	-221	-0,9

Fuente: DANE, GEIH.
p.p.: puntos porcentuales.
^Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^ incluye la rama de Explotación de minas y canteras.
Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.
Nota: poblaciones en miles.
Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022). Este documento se puede consultar en el siguiente enlace: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

4.2 Total nacional

Para octubre de 2025, la población fuera de la fuerza de trabajo fue 14.286 miles de personas en el total nacional. Esta población se concentró principalmente en Oficios del hogar (54,8%) y Estudiando (24,0%).

Tabla 15. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad Total nacional Octubre (2024 - 2025)

Tipo de actividad	Total Nacional				
	Octubre 2024	Octubre 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población fuera de la fuerza de trabajo	**14.541**	**14.286**	**100**	**-255**	
Oficios del Hogar	8.039	7.826	54,8	-214	-1,5
Estudiando	3.526	3.432	24,0	-94	-0,6
Otros*	2.975	3.029	21,2	53	0,4

Fuente: DANE, GEIH.
Otros*: incapacitado permanente para trabajar, rentista, pensionado, jubilado, personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar.
p.p.: puntos porcentuales.
Nota: datos ordenados de mayor a menor según la distribución porcentual.
Nota: poblaciones en miles.

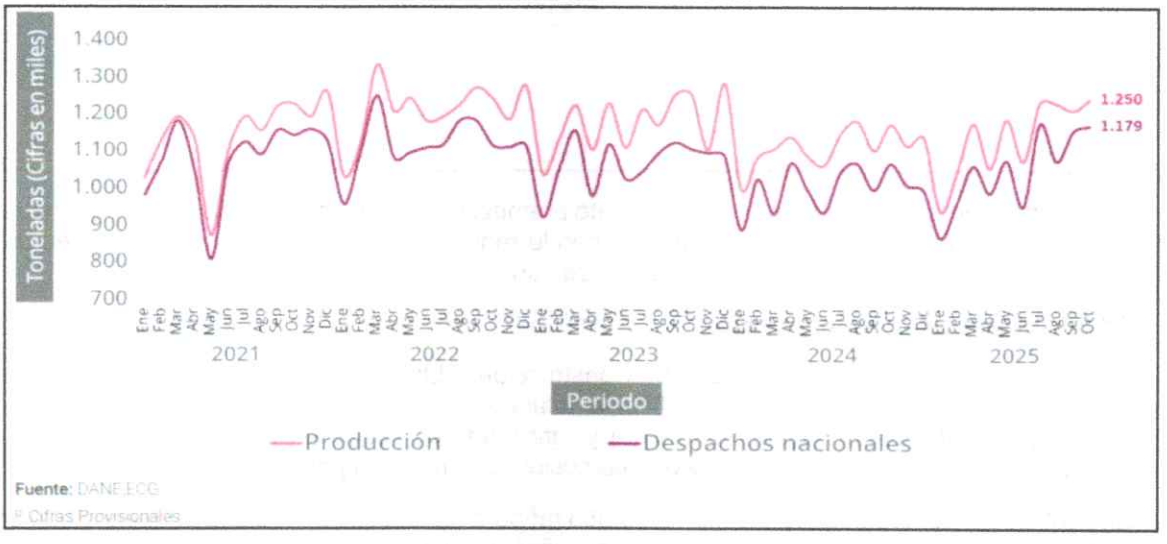
5. ECONOMICO.

5.1. INDICADORES DE OFERTA

5.1.1. Producción de Cemento Gris

Las Estadísticas de cemento gris (ECG), tienen como objetivo proporcionar información de manera mensual sobre la evolución y la composición de la producción y despachos de cemento gris, incluyendo la totalidad de los grupos cementeros del país.

Tabla 16 Estadísticas de Cemento Gris (ECG)
Producción y despachos nacionales de cemento gris en toneladas (cifras en miles)
Total nacional – enero 2021 – octubre 2025 [pr]



Fuente: DANE,ECG
[p] Cifras Provisionales

En el período enero – octubre 2025 la producción de cemento gris alcanzó los 11.466,1 miles de toneladas, presentando un aumento de 2,8% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 10.556,3 miles de toneladas dando como resultado una variación positiva de 4,6% con respecto al periodo enero - octubre 2024.

En octubre de 2025, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.249,8 miles de toneladas, lo que representó una variación de 5,8% con relación al mismo mes de 2024. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 1.178,9 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento del 9,8% frente a octubre de 2024.

5.1.2. Producción de Concreto Premezclado

El objetivo de la operación estadística es proporcionar información mensual sobre la estructura y la evolución del comportamiento de la producción de concreto producido por la industria, según tipo de obra y departamento de destino.

En septiembre de 2025, la producción de concreto premezclado fue de 682,1 miles de metros cúbicos, lo que significó un aumento del 6,6% frente al mismo mes de 2024, en el que se produjeron 640,0 miles de metros cúbicos.

Tabla 17 Estadísticas de Concreto Premezclado (EC)
Variación anual, año corrido y doce meses de la producción de concreto premezclado
Total nacional – septiembre 2025 P

En lo corrido del año, la producción de concreto premezclado alcanzó los 5.588,8 miles de metros cúbicos, con una variación de -4,8% en comparación con lo registrado en el período enero – septiembre de 2024, en el que se produjeron 5.868,8 miles de metros cúbicos.

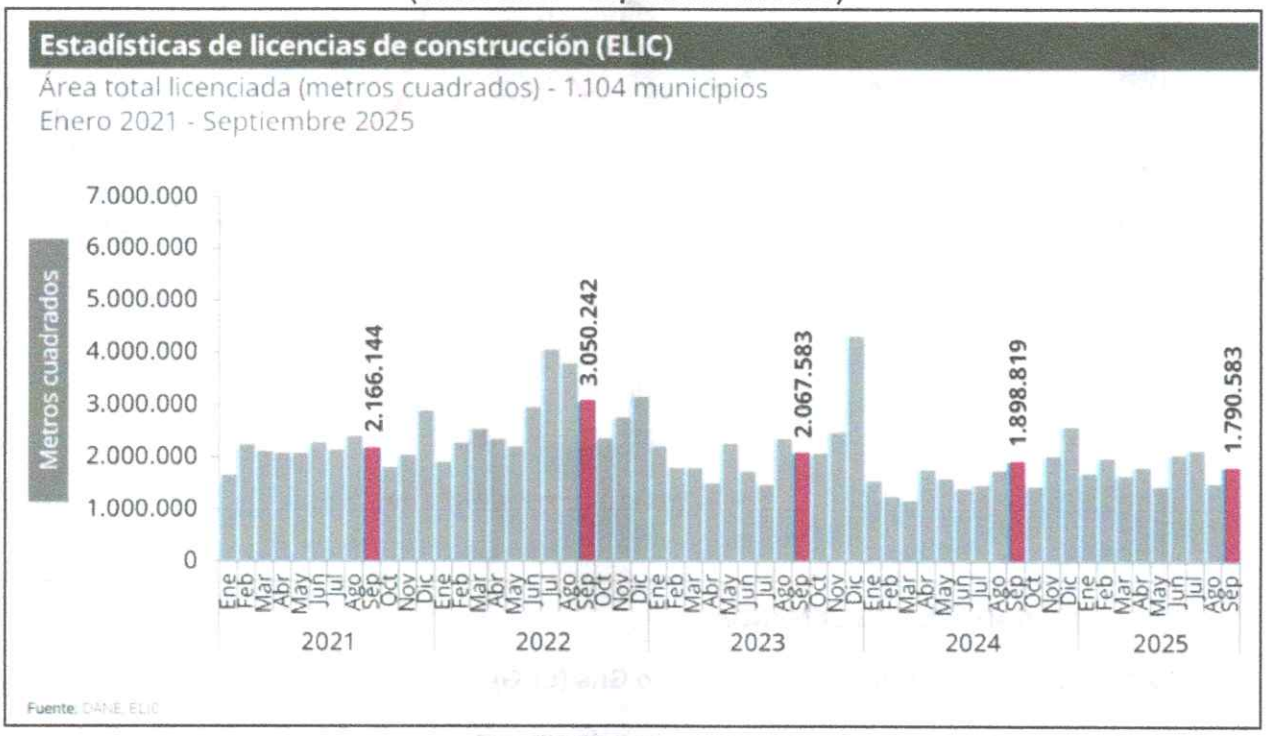
5.1.3. Licencias de Construcción

La operación Estadísticas de Licencias de Construcción (ELIC) tiene como objetivo conocer el potencial de la actividad edificadora del país, cuantificar el total de metros aprobados para construcción, por destino, según tipo de licencias (urbana, suburbana y rural), tipo de solicitud (nueva y/o modificación), clase de construcción (nueva y/o ampliación) y estrato socioeconómico. Su periodicidad es mensual.

En septiembre de 2025 se licenciaron 1.790.583 m² para construcción, 108.236 m² menos que en el mismo mes del año anterior (1.898.819 m²), lo que significó una disminución de 5,7% en el área licenciada. Este

resultado se explica por la reducción en un 7,9% del área aprobada para vivienda. Por otra parte, el área aprobada de los destinos no habitacionales se incrementó en 2,1%.

Tabla 18. Estadísticas de licencias de construcción (ELIC)
Área total licenciada (metros cuadrados) – 1.104 municipios
(Enero 2021 – septiembre de 2025)



En el periodo de análisis se aprobaron 1.368.412 m² para vivienda, lo que significó un descenso de 116.805 m² frente al mismo mes de 2024. Por su parte, se aprobaron 422.171 m² para la construcción de los destinos no habitacionales, lo que representó un aumento de 8.569 m² en comparación con septiembre del año anterior.

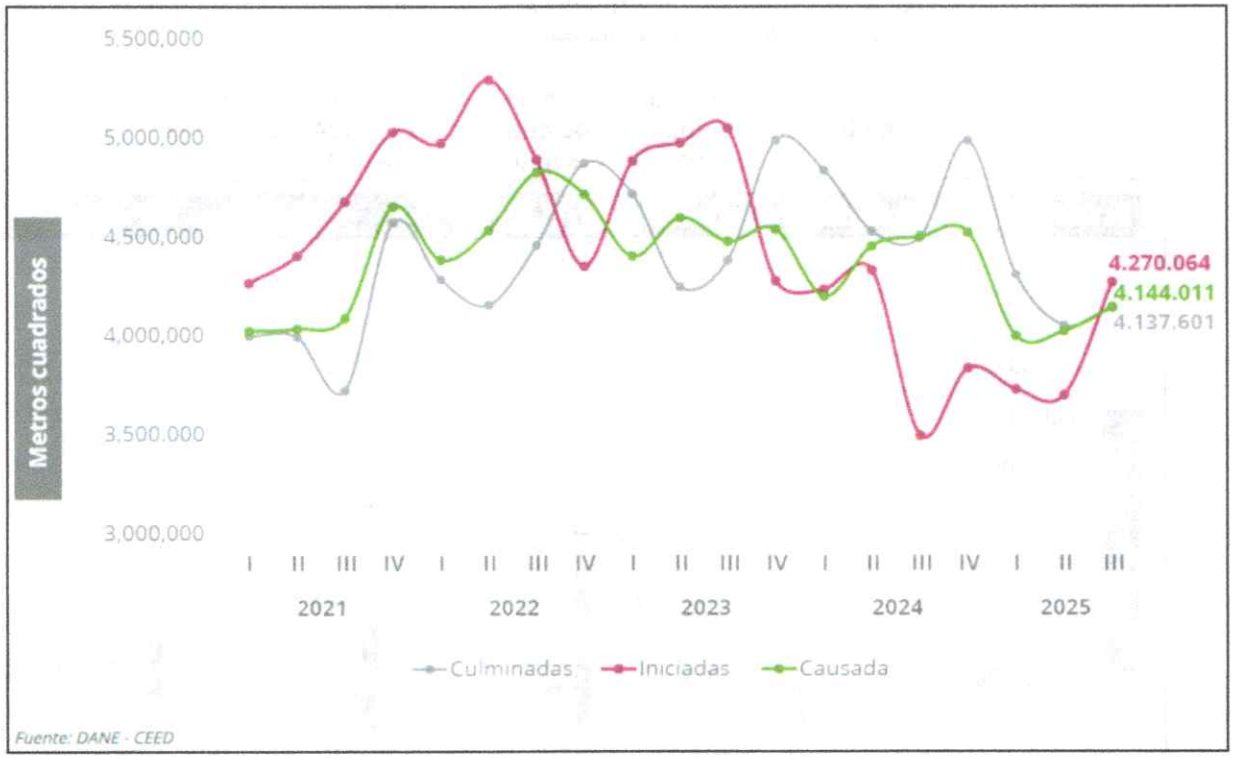
5.1.4. Censo de Edificaciones

El Censo de Edificaciones (CEED) determina el estado actual de la actividad edificadora para establecer su composición, evolución y producción, contribuyendo a la medición y cálculo de los principales agregados macroeconómicos. Su periodicidad es trimestral.

En el tercer trimestre de 2025, el área total causada presentó un decrecimiento de 7,9% frente al mismo período de 2024, pasando de 4.500.509m2 a 4.144.011m2. Los destinos residenciales restaron 5,1 puntos porcentuales y los no residenciales 2,8 puntos porcentuales a la variación anual del área causada.

Tabla 19. Censo de Edificaciones (CEED), Área iniciada, causada y culminada (metros cuadrados)

Total 23 áreas, (I trimestre 2021 – III trimestre 2025)



5.2. INDICADORES DE DEMANDA

5.2.1. Despachos Nacionales de Cemento Gris (ECG)

5.2.1.1. Según canal de distribución y tipo de empaque

5.2.1.1.1. Variación anual (diciembre 2025pr / diciembre 2024)

Según canal de distribución

En octubre de 2025 comparado con el mismo mes de 2024, el resultado total de los despachos de cemento gris se explicó principalmente por el crecimiento presentado en el Canal de Comercialización (17,4%), el cual sumó 9,8 puntos porcentuales a la variación total de 9,8%.

Por tipo de empaque según canal de distribución

En el décimo mes del año 2025, el crecimiento presentado en los despachos de cemento gris al canal de Concreteras (5,5%), sumó 3,7 puntos porcentuales a la variación total de cemento gris a granel (0,03%). Por su parte, el aumento del cemento gris empacado obedeció primordialmente al canal de Comercialización (17,4%), el cual sumó 14,8 puntos porcentuales a la variación de 14,7%

Tabla 20. Variación y contribución anual de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución. Total, nacional, Octubre (2025pr / 2024)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total	**0,03**	**0,03**	**14,7**	**14,7**	**9,8**	**9,8**
Comercialización	45,2	0,02	17,4	14,8	17,4	9,8
Concreteras	5,5	3,7	30,8	0,1	5,8	1,3
Constructores y contratistas	-21,1	-5,0	-1,3	-0,2	-11,2	-1,8
Otros*	14,3	1,3	-0,7	0,0	8,7	0,4

Fuente: DANE, ECG.

P Cifras provisionales

* incluye los despachos nacionales efectuados por parte del establecimiento productor a canales diferentes a los tres especificados (comercialización; constructores y contratistas; concreteras). Incluye los despachos a la industria (fibrocemento, prefabricados y otras); a otras actividades económicas; donaciones, consumo interno.

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

5.2.1.1.2. Variación año corrido (enero – octubre 2025p/ enero – octubre de 2024)

Según canal de distribución

En el periodo enero - octubre 2025 frente al mismo periodo de 2024, la variación positiva de 4,6% en el total de los despachos de cemento gris, se explicó principalmente por el crecimiento en el canal de Comercialización (11,3%), el cual sumó 6,3 puntos porcentuales a la variación año corrido.

Por tipo de empaque según canal de distribución

Al comparar los despachos de enero - octubre 2025 frente al mismo periodo de 2024, la disminución presentada en el canal de Concreteras (-4,6%) restó 3,3 puntos porcentuales a la variación del cemento gris a granel (-1,9%). Por su parte, el crecimiento en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de distribución de Comercialización (11,3%), el cual sumó 9,5 puntos porcentuales a la variación de 7,9%.

Tabla 21. Variación y contribución año corrido de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución.

Total nacional, Enero - diciembre (2025[pr] / 2024)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)
Total	**-1,9**	**-1,9**	**7,9**	**7,9**	**4,6**	**4,6**
Comercialización	-19,6	-0,02	11,3	9,5	11,3	6,3
Constructores y contratistas	1,7	0,3	-10,0	-1,2	-4,8	-0,7
Concreteras	-4,6	-3,3	34,8	0,2	-4,0	-1,0
Otros*	11,7	1,1	-19,3	-0,6	-0,2	-0,01

Fuente: DANE, ECG.

* incluye los despachos nacionales efectuados por parte del establecimiento productor a canales diferentes a los tres especificados (comercialización; constructores y contratistas; concreteras). Incluye los despachos a la industria (fibrocemento, prefabricados y otras); a otras actividades económicas; donaciones, consumo interno.

[p] Cifras provisionales

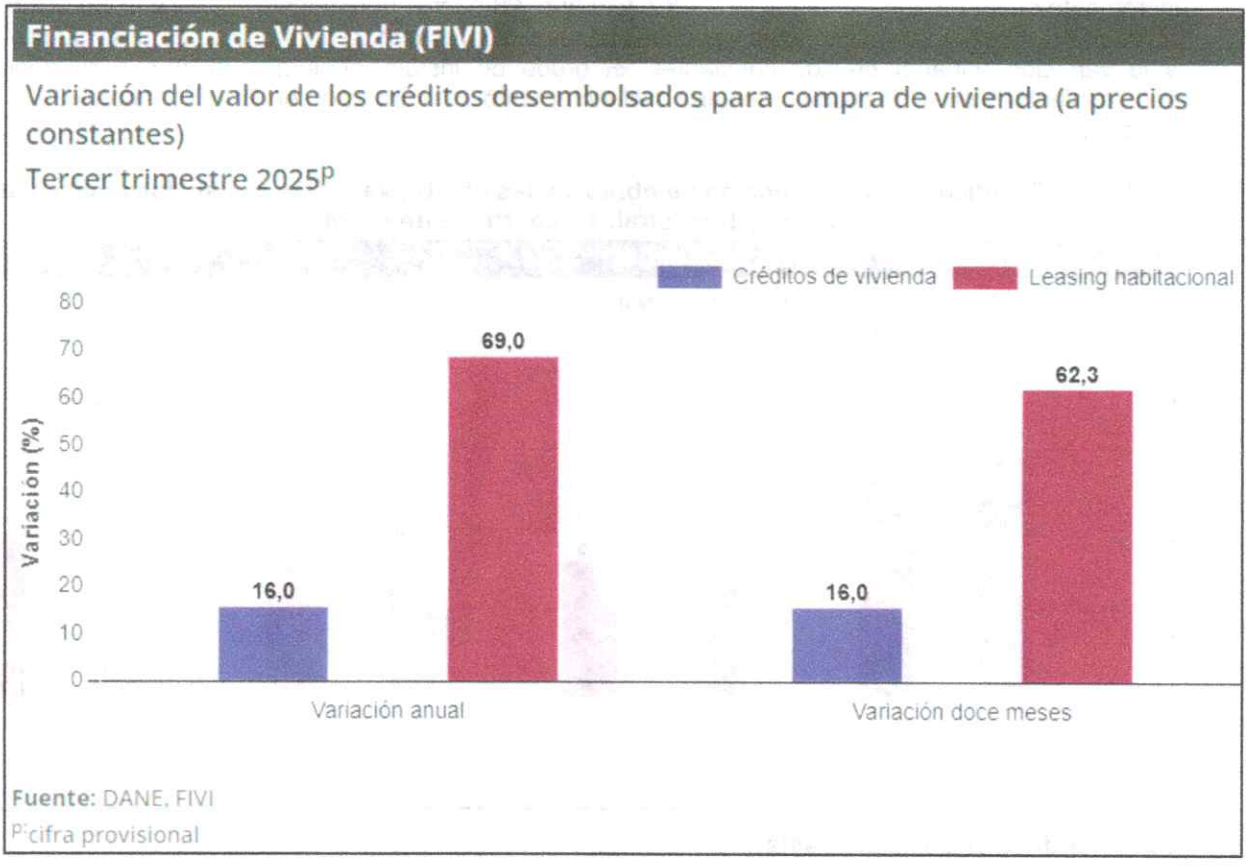
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

5.2.2. Financiación de Vivienda (FIVI)

Permite conocer el volumen de recursos dirigidos a la construcción y adquisición de vivienda en el país, a través del análisis de monto y número de créditos desembolsados para compra de vivienda nueva y usada y del total de operaciones de créditos: créditos a constructores, individuales y subrogaciones.

Durante el tercer trimestre de 2025, se desembolsaron $7.476.010 millones de pesos corrientes para compra de vivienda, de los cuales $6.209.924 millones fueron créditos de vivienda y $1.266.086 millones fueron leasing habitacional.

Tabla 22. Financiación de Vivienda (FIVI). Variación del valor de los créditos desembolsados para compra de vivienda (a precios constantes), Tercer trimestre 2025[pr]



En el tercer trimestre de 2025, los desembolsos para compra de vivienda a precios constantes del IV trimestre de 2005 (se realiza empalme de variaciones teniendo en cuenta que el ICCV dejó de publicarse en 2021 e inicia el nuevo índice ICOCED del cual se toma el dato de residencial) sumaron $3.263.910 millones, con una variación anual de 22,5%. Para créditos de vivienda se desembolsaron $2.711.156 millones de pesos, sumando 14,0 puntos porcentuales a la variación y para leasing habitacional $552.753 millones de pesos.

6. OTROS INDICADORES DE DEMANDA

6.1. Indicador de Producción de Obras Civiles (precios corrientes) (IPOC)

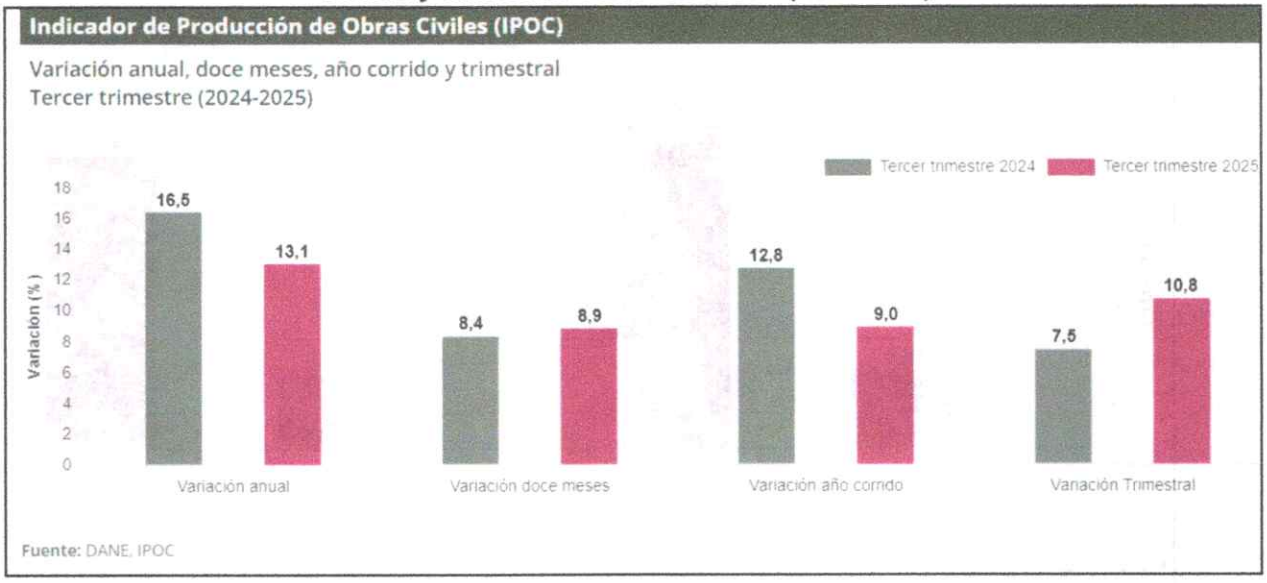
Con el fin de mejorar la medición del subsector de las obras civiles, así como de cumplir con las recomendaciones internacionales y responder a las necesidades de los usuarios de la información, a partir del 12 de febrero de 2021, se publican resultados del Indicador de Producción de Obras Civiles – IPOC. Esta operación estadística aplica el principio de causación, registrando trimestralmente el avance efectivo en la producción de las obras civiles incluidas en la muestra, hasta que se convierten en activo fijo.

El Indicador de Producción de Obras Civiles – IPOC determina la evolución trimestral de la producción de obras civiles según grupos de obra y el avance de la misma, a partir de una muestra no probabilística de contratos que se desarrollan y son reportados por los contratistas a nivel nacional.

El crecimiento de 13,1% en la producción de las obras civiles a precios constantes con respecto al tercer

trimestre de 2024, se explica por el comportamiento positivo en tres de los cinco grupos de obra: el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles registró un incremento en su producción anual de 14,8% y aportó 7,0 puntos porcentuales (p.p.) a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales, presentó un aumento de 21,3% y sumó 4,8 p.p. a la variación anual a precios constantes, el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil incrementó su producción en 21,8% y aportó 2,2 p.p. a la variación anual.

Tabla 23. Indicador de producción de obras civiles (IPOC), variación anual, doce meses, año corrido y trimestral. Tercer trimestre (2024-2025)

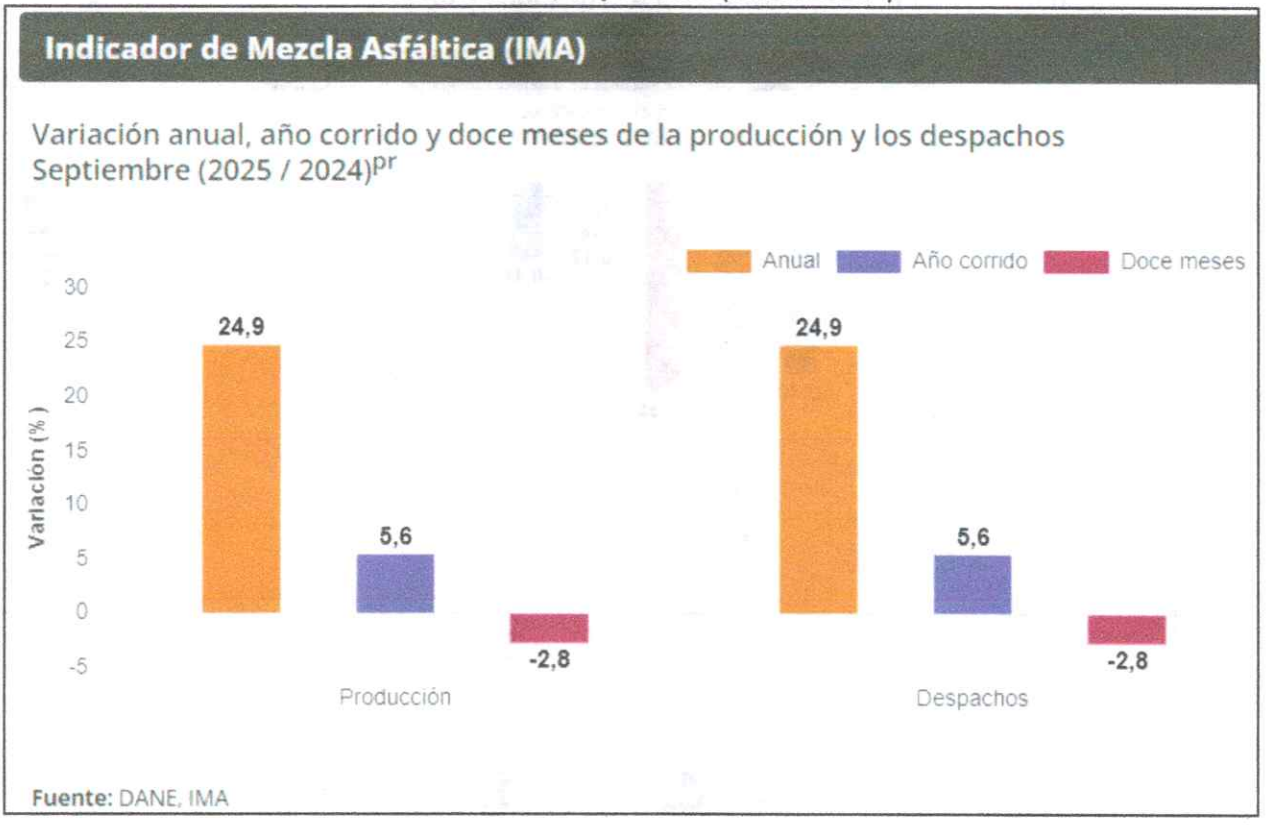


6.2. Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA)

La mezcla asfáltica es uno de los principales insumos utilizados en el subsector de obras civiles especialmente en la construcción de vías. Su importancia se evidencia en la estructura de costos del Indicador de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), haciendo parte de los diez productos con mayor peso de la canasta de materiales utilizados para la construcción de obras civiles.

En septiembre de 2025 frente al mismo mes de 2024, los despachos nacionales de mezcla asfáltica registraron una variación positiva de 24,9%, este resultado se explica principalmente por el aumento en los despachos para infraestructura vial urbana, que registraron una variación de 40,0% sumando 14,3 puntos porcentuales a la variación total. Los despachos de mezcla asfáltica de infraestructura vial interurbana registraron una variación positiva de 15,5% sumando 9,4 puntos porcentuales a la variación anual. Asimismo, los despachos a diferentes destinos de uso agrupados en la categoría Otros, presentaron mayores despachos con relación al mismo mes de 2024, con una variación positiva de 33,1% aportando 1,2 puntos porcentuales a la variación anual de los despachos nacionales (24,9%).

Tabla 24. Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA)
Variación anual, año corrido y doce meses de la producción y los despachos.
Variación anual, Septiembre (2025 / 2024[pr])



7. PRECIOS Y COSTOS

7.1. Índice de Costos de la Construcción de Edificaciones

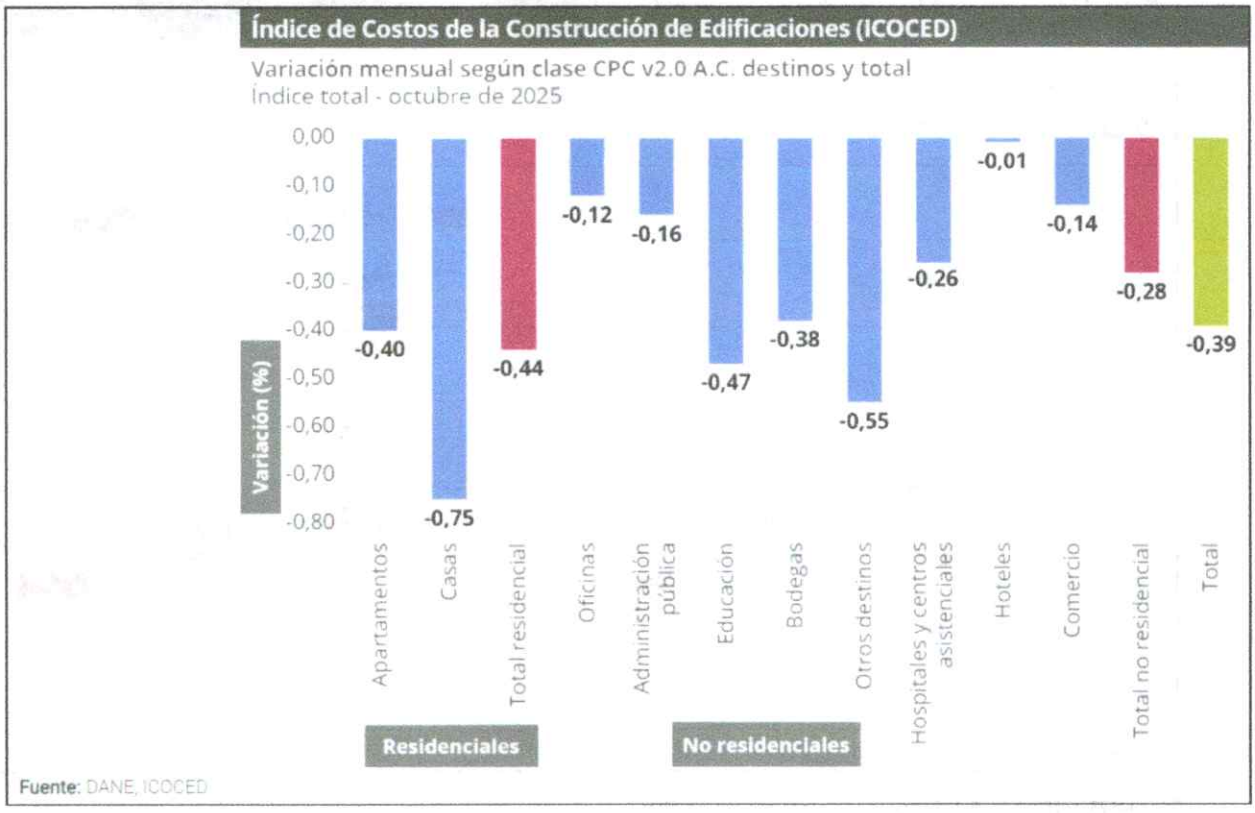
El Índice de Costos de la Construcción de Edificaciones -ICOCED es producto del rediseño del Indicador de Costos de la Construcción de Vivienda -ICCV desarrollado durante 2021. El rediseño tuvo en cuenta la información disponible, el desarrollo tecnológico del sector, la necesidad de actualización metodológica y la revisión implementada por el DANE en la temática de construcción.

En octubre de 2025, la variación mensual del ICOCED fue -0,39%, en comparación con septiembre de 2025. La clase CPC V 2.0 A.C de edificaciones residenciales se ubicó por debajo del promedio nacional (-0,44%), mientras que la clase CPC V 2.0 A.C de edificaciones no residenciales se ubicó por encima del promedio nacional (-0,28%).

Cuatro de los diez destinos relacionados con la construcción de edificaciones se ubicaron por debajo del promedio nacional (-0,39%): Casas (-0,75%), Otros destinos (-0,55%), Educación (-0,47%) y Apartamentos (-0,40%).

Por otra parte, los destinos: Bodegas (-0,38%), Hospitales y centros asistenciales (-0,26%), Administración pública (-0,16%), Comercio (-0,14%), Oficinas (-0,12%) y Hoteles (-0,01%), se ubicaron por encima del promedio nacional.

Tabla 25. Índice de costos de la construcción de edificaciones (ICOCED)
Variación mensual según CPC v2.0 A.C destinos y total. Índice total – octubre de 2025

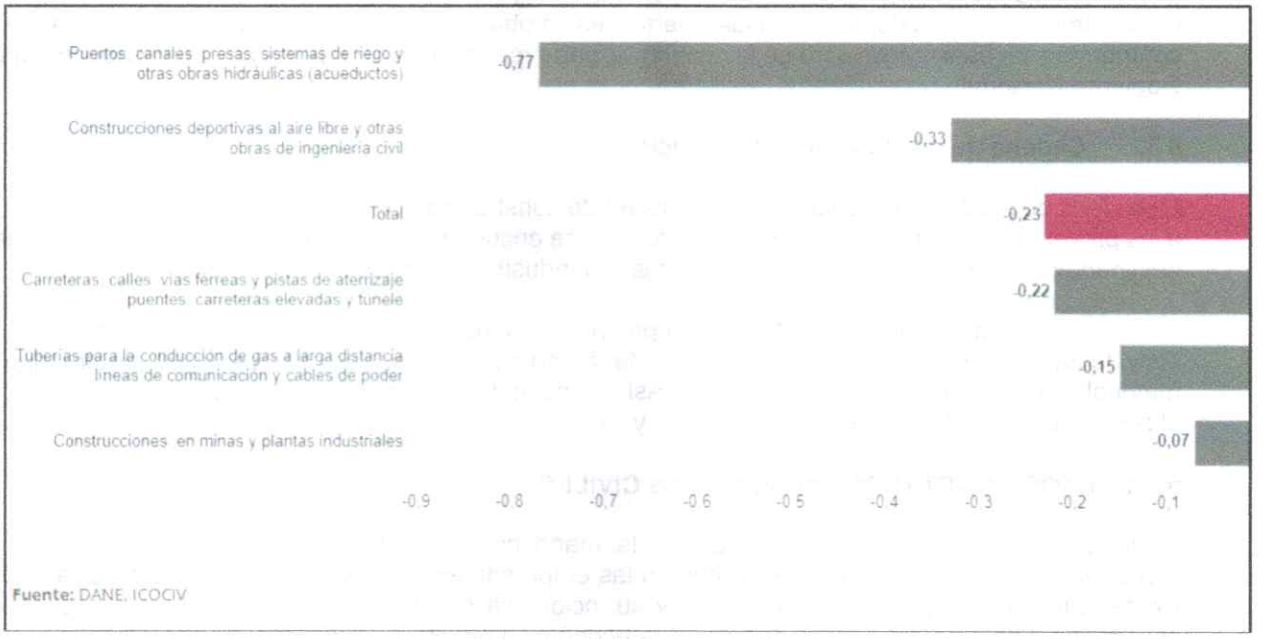


7.2. Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles

El Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) es un indicador que permite conocer la variación promedio de los precios de una canasta que representa los costos de la construcción de un conjunto representativo de las obras civiles desarrolladas en el país.

En octubre de 2025, la variación mensual del ICOCIV fue -0,23%, en comparación con septiembre de 2025. Dos de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicaron por debajo del promedio nacional (-0,23%): Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (-0,77%) y Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (-0,33%).

Tabla 26. Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)
Variación anual según agrupaciones de subclases CPC v2.0 A.C.
Total nacional. Octubre 2025



Por otra parte, las agrupaciones: Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (-0,22%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (-0,15%) y Construcciones en minas y plantas industriales (-0,07%), se ubicaron por encima del promedio nacional.

8. VARIABLES ECONÓMICAS QUE AFECTAN EL SECTOR

Existe una correlación fuerte entre el sector y diferentes variables económicas que como se ha explicado a lo largo del documento afectan directamente el sector y consecuentemente la economía colombiana.

Entre estas variables las más relevantes en términos del sector son: la tasa de cambio y la inflación.

En términos de inflación, el sector de servicios se ve directamente afectado, pues como consecuencia de unos mayores niveles de inflación se pueden generar mayores niveles de desempleo como causa de las afectaciones al salario y el costo de los servicios.

8.1. ¿Cómo afecta la inflación en el sector?

Debido a que la inflación se define según el Banco de la República como "un aumento sustancial, persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo" los sectores pueden verse afectado cuando hay una alta inflación, ya que la incertidumbre sobre el futuro del poder adquisitivo hace que los agentes económicos incluyan en sus decisiones las expectativas de alzas y que al negociar busquen incrementos en los precios de los bienes y servicios que ofrecen, lo que se puede traducir en mayores costos, este resultado lleva, a desestimular la actividad productiva interna.

8.2. Tasas de interés

Teniendo en cuenta que el aumento en la tasa de interés por parte del Banco de La República, causa un efecto de deceleración en la economía, esto lleva a encarecer los créditos para las obras civiles se encarecen los precios de insumos para la construcción y por ende el valor de la construcciones se afecta en la disminución de la demanda de las inversiones en obras civil por parte de las entidades públicas, esto contribuye a un bajo crecimiento de la economía, cabe resaltar que una de las principales locomotoras del Gobierno Nacional.

8.3. Cadena de producción y distribución

La cadena de producción y distribución del sector de construcción comienza desde los servicios asociados a los proveedores de insumos, en este primer nivel se encuentran la explotación y extracción de minerales destinados a sectores de cementos, concretos y la industria maderera.

Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios.

9. SECTOR CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES.

La industria de la construcción ha ido de la mano con el sector industrial lo que ha permitido la modernización de las instalaciones físicas de las empresas entendiendo así, la estrecha correlación que existe entre las compañías constructoras y su incidencia en el desarrollo industrial. La industria de la construcción ha sido clave para el desarrollo económico del País en los últimos años debido a su gran dinamismo, y se constituye como uno de los sectores más importantes y de mayor incidencia por su estrecha vinculación con la creación de infraestructuras básicas como: puentes, carreteras, puertos, vías férreas, plantas de energía eléctrica, hidroeléctricas y termoeléctricas, así como sus correspondientes líneas de transmisión y distribución, presas, obras de irrigación, construcciones industriales y comerciales, instalaciones telefónicas y telegráficas, perforación de pozos, plantas petroquímicas e instalaciones de refinación y obras de edificación no residencial, entre otras.

La mitad de los sectores productivos de la economía Nacional se relacionan en mayor o menor grado con el sector de la construcción como proveedores directos.

La industria constructora es, por lo tanto, un elemento básico en el desarrollo del entorno económico que proporciona soluciones para el diseño de una estructura sólida que garantice una óptima utilización de los recursos de las Compañías para que éstas cumplan con éxito su actividad económica.

La correcta explotación de los recursos locales, la incorporación de tecnologías avanzadas y la minimización del impacto ambiental, son algunos de los factores determinantes en el éxito de cualquier estrategia de desarrollo que se aplique a la industria.

La actividad constructora en Colombia se divide en dos grandes ramas: la de la edificación, que primordialmente se dedica a soluciones de vivienda; y la de las obras civiles de infraestructura. Estas últimas, a su vez, se desagregan en públicas y privadas. Adicionalmente, es importante considerar las empresas que se relacionan en forma indirecta con la construcción, tales como las de fabricación de porcelana sanitaria, las ladrilleras, las cementeras, las de terminados en madera, las de pinturas, las de acero, etc.

El comportamiento del sector de la construcción presenta ciclos de expansión y contracción relacionados directamente, entre otros factores, con la demanda del producto, las tasas de interés del mercado

financiero, la disponibilidad de recursos financieros, y las políticas que pone en ejecución el gobierno de turno, las que generalmente responden al estímulo para la generación de empleo.

El sector de la construcción en Colombia presenta ciertas características, la cuales son de gran importancia dentro de las cuales encontramos:

• El volumen de negocio de la construcción presenta una gran ciclicidad, amplificando las oscilaciones del PIB

• Las elevadas cifras de ventas y la dilatación en los periodos de pago y cobro posibilitan la obtención de importantes beneficios financieros.

• La gran dependencia de la cifra de ventas provoca un afán de crecimiento para garantizar una cartera de pedidos que garantice una rentabilidad suficiente de la constructora

• El afán de crecimiento se traduce en un mayor endeudamiento que el resto de sectores. Sin embargo, pese a tener que afrontar el pago de las obligaciones de más deuda, los resultados financieros son claramente superiores al resto de sectores debido a la comentada habilidad por generar ingresos financieros.

• La elevada ciclicidad del sector ha abocado a las constructoras a una etapa de expansión, por tal de garantizar fuentes de ingresos recurrentes.

• El sector emplea a gran número de trabajadores con la consecuente importancia para el global de la economía

• Las constructoras medianas suelen presentar ratios de rentabilidad más elevados. Son constructoras con un alto conocimiento de la actividad constructiva y frecuentemente son especialistas en alguna actividad concreta.

• La actividad en la exterior resulta menor que el resto de sectores debido a que los productos que realiza no son transportables.

• Las Administraciones podrían mejorar la salud del sector reduciendo la volatilidad en la adjudicación de contratos por tal de reducir la elevada ciclicidad.

• Las constructoras medianas deben profundizar en su estrategia de diversificación, especialmente en los sectores de gestión de aparcamientos, mantenimiento de carreteras, transportes y logística, tratamiento de lodos y generación de energía, debido a que representan sectores en que las constructoras medianas pueden introducirse, ya que pueden pasar de sólo construir las infraestructuras o instalaciones a gestionarlas globalmente bajo concesión administrativa.

• Precaución ante las actividades de edificación, si bien la burbuja inmobiliaria sigue sin desinflarse o estallar, resulta insostenible el mantenimiento de una actividad tan elevada durante mucho más tiempo.

10. SECTOR VIAL TERCIARIO.

Según el Departamento Nacional de Planeación, la cuarta parte de todas las vías terciarias en el país son vías destapadas sin siquiera una capa de afirmado (vías en tierra) y en más del 80% se encuentran en mal o regular estado, como para garantizar una adecuada operación.

La malla vial terciaria se encuentra bajo la gestión, principalmente, de los municipios; lo que dificulta aún más su información, seguimiento y mantenimiento. Por lo tanto, es deber de las autoridades municipales verificar y controlar las obras realizadas, de manera que no afecten la circulación, estén debidamente señalizadas y, una vez terminen, no dejen obstáculos que impidan el libre tránsito.

El estado actual de la red terciaria trunca el progreso económico y social de la ruralidad colombiana, por eso invertir en esta área es una apuesta por el campo, por la paz y por el desarrollo. Conozca los datos y escuche las historias de quienes padecen estas vías.

Al rededor del 69,5% de las carreteras colombianas son vías terciarias, muchas en mal estado o convertidos en caminos de trocha que generan una grave desconexión entre varios municipios del país y no ayuda a aumentar la productividad de algunas zonas con una importante producción del agro.

11. CAMBIOS EN LOS PRESUPUESTOS.

El 100% del valor de la presente contratación se financiará con recursos del SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES – SGP. La entidad, para respaldar el compromiso derivado del presente proceso de contratación, cuenta con los siguientes certificados de disponibilidad presupuestal:

NÚMERO CERTIFICADO DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	FECHA	VALOR
438	3 de septiembre de 2026	$ 490.253.399,00
TOTAL		**$ 490.253.399,00**

El valor total de la oferta incluido los impuestos a que haya lugar no podrán exceder el valor del Presupuesto oficial, pues de lo contrario, la oferta será rechazada de plano.

En caso de que el proceso de contratación se adjudique por un valor inferior al establecido en el presupuesto oficial estimado, será potestad de la entidad hacer el ajuste presupuestal correspondiente

12. CAMBIOS EN LAS FORMAS DE ADQUISICIÓN.

El 100% de la presente contratación se contratará por el sistema de precios unitarios fijos y se llevará a cabo un proceso de selección abreviada de menor cuantía de obra pública.

13. FLUCTUACIONES DEL VALOR DE LAS MATERIAS PRIMAS Y COSTOS DE PRODUCCIÓN.

Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación se consideraron las variaciones en el valor de las materias primas y costos de producción y se concluyó que las mismas se presentan anualmente, concluyéndose que el presupuesto oficial de la presente contratación salvaguarda la utilidad del contratista.

14. INFLACIÓN, DEVALUACIÓN Y OTROS ÍNDICES ECONÓMICOS.

Para efectuar el presente análisis se tuvo en cuenta factores de la economía que inciden frente al sector de la presente contratación y se concluyó que el valor del presupuesto oficial salvaguarda la utilidad del contratista.

15. INTERNACIONAL

15.1. ACUERDOS COMERCIALES.

El proceso de contratación está cubierto por los siguientes acuerdos comerciales y por la Decisión 439 de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)[La Entidad deberá establecer los acuerdos comerciales que apliquen de acuerdo con el Manual para el manejo de los acuerdos comerciales en procesos de contratación y el documento denominado Valores a partir de los cuales son aplicables los Acuerdos Comerciales (Umbrales)" que se encuentre vigente y se debe modificar cuando el Estado colombiano suscriba y apruebe un nuevo Acuerdo Comercial]:

Acuerdo Comercial	Entidad incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
Alianza Pacífico	Chile	SI	NO	NO
	México	NO	N/A	N/A
	Perú	SI	NO	NO
Canadá	NO	N/A	N/A	NO
Chile	SI	NO	NO	NO
Corea	SI	NO	NO	NO
Costa Rica	SI	NO	NO	NO
Estados Unidos	SI	NO	NO	NO
Estados AELC	SI	NO	NO	NO
México	NO	N/A	N/A	NO
El Salvador	SI	SI	SI-38	NO
Guatemala	SI	SI	NO	SI
Honduras	NO	N/A	N/A	NO
Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte)	SI	NO	NO	NO
Israel	SI	SI	NO	SI
CAN	SI	SI	NO	SI

En consecuencia, la entidad concederá trato nacional a proponentes y servicios de los Estados que cuenten con un acuerdo comercial que cubra el proceso de contratación.

Adicionalmente, los proponentes de Estados con los cuales el Gobierno Nacional haya certificado la existencia de trato nacional por reciprocidad recibirán este trato.

15.2. COMPORTAMIENTO DEL MERCADO.

Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación se consideraron las variaciones en el comportamiento del mercado se concluyó que las mismas se presentan anualmente y que el presupuesto oficial de la presente contratación tuvo en cuenta tales circunstancias.

15.3. FLUCTUACIÓN DE PRECIOS INTERNACIONALES DE LOS BIENES O SERVICIOS Y DE SUS MATERIAS PRIMAS E INSUMOS.

Analizado el comportamiento del sector de la presente contratación a nivel internacional se consideraron las variaciones en el valor de las materias primas y costos de producción y se concluyó que las mismas se presentan anualmente, concluyéndose que el presupuesto oficial de la presente contratación salvaguarda la utilidad del contratista.

15.4. INFORMACIÓN DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DEL BIEN O SERVICIO.

Los extranjeros interesados en participar de la presente contratación deberán acatar los plazos de ejecución, razón por la cual la entidad no admitirá suspensiones generadas por trámites de relacionados

con la importación de materias primas para la presente obra, sin perjuicio de los eventos de fuerza mayor o caso fortuito.

15.5. IMPACTO DE LAS TASAS DE CAMBIO.

La entidad ha establecido el valor de la presente contratación en pesos colombianos, los interesados deben acogerse a tal disposición, considerando además que los pagos se efectuaran dentro de los plazos establecidos en la forma de pago.

16. TECNICO

En atención a la situación anterior, para ejecutar la obra que tiene por objeto CONSTRUCCIÓN DE LOS PUENTES PEATONALES SOBRE LA QUEBRADA LAS TROCHAS EN EL CAMINO ANCESTRAL VEREDA BETANIA Y SOBRE EL RIO EL COFRE EN LA VEREDA MIRAFLORES (K 38+200) DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ CAUCA el presupuesto de obra y los Análisis de Precios Unitarios elaborados por el ingeniero HERNAN DARIO SANCHEZ PANTOJA, MP No. 19202177186 CAUCA, representante legal del CONSORCIO MS EDIFICAR, contratista del CONTRATO DE CONSULTORIA No. 164 de 2024, cuyo OBJETO es "REALIZAR LOS ESTUDIOS Y CHEQUEOS Y/O REDISEÑO DE LAS ESTRUCTURAS EXISTENTES Y/O DISEÑO DE NUEVAS ESTRUCTURAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN CAMINOS ANCESTRALES DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ, bajo los parámetros y especificaciones técnicas que dieron origen al proyecto, a saber:

- Proyecto CONSTRUCCIÓN DE PUENTES EN CAMINOS ANCESTRALES DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ – CAUCA.
- Presupuesto y Especificaciones Técnicas.

Los análisis de precios unitarios han sido elaborados con base en los costos de los insumos y mano de obra que se manejan en el mercado de la zona (ver estudio del sector y análisis de precios unitarios).

Los precios unitarios cubren los costos de materiales, transporte de los mismos, mano de obra de los trabajos, prestaciones sociales, impuestos, tasas y contribuciones decretadas por el gobierno nacional, departamental y/o municipal, herramientas, maquinaria y todos los demás gastos inherentes al cumplimiento satisfactorio del Contrato, inclusive los imprevistos, gastos de administración y utilidades del constructor. Dentro de las obligaciones del contratista está la de realizar la revisión, comprobación y confirmación de los diseños en aspectos legales, ambientales y técnicos de ingeniería entre los cuales se encuentran, licencias, permisos, planos, cálculo de cantidades,especificaciones técnicas, presupuesto, fuentes de materiales, materiales de construcción y demás aspectos que se requieran para la ejecución del contrato. Como consecuencia de la revisión, comprobación y confirmación de los diseños, el contratista adquiere plena responsabilidad por la calidad de las obligaciones ejecutadas y recibidas a satisfacción por el supervisor. Para cada uno de los ítems que conforman el presupuesto oficial se establecen las especificaciones técnicas, las cuales consisten entre otras, en la descripción de la actividad, materiales utilizados, equipo, ejecución de los trabajos, condiciones para el recibo de los trabajos, unidad de medida, forma de pago e ítem de pago. Se hace claridad que los precios de cada ítem incluyen los costos de ADMINISTRACIÓN, IMPREVISTOS Y UTILIDADES en el presupuesto oficial. Los análisis indican de manera clara y detallada la forma en que fueron calculados dichos precios unitarios que se utilizaron para determinar el valor estimado del contrato; estos análisis están disponibles en la Secretaría de Planeación e Infraestructura del municipio de Totoró en físico y digital y son documentos que forman parte integral del presente proceso.

16.1. MATERIALES

El PROPONENTE bajo su cuenta y riesgo deberá inspeccionar y examinar el sitio donde irán a desarrollarse las obras e informarse sobre la disponibilidad de materiales necesarios para su ejecución y necesarios para que elabore sus análisis de precios para el confeccionamiento de su oferta. El costo de todos los acarreos de los materiales, deberá incluirse dentro de los análisis de precios unitarios respectivos, toda vez que no habrá pago por separado para el transporte de los mismos. Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, este deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. La totalidad de sus costos deberá estar incluida en los ítems de pago de las obras que trata el presente proceso de selección. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos. El municipio de Totoró – Cauca no aceptará ningún reclamo del constructor, por costos, plazos, falta o escasez de materiales o elementos de construcción, o por cualquiera de los eventos contemplados en este numeral. El contratista de la obra se hará responsable por la utilización de la fuente dematerial que escoja para la realización de la obra, en cuanto a la calidad de los materialesy a los requisitos legales y ambientales de explotación.

De conformidad con el tipo de obras a ejecutar, se analizaron las características técnicas del sector, con el fin de determinar las calidades y condiciones bajo las cuales se debe ejecutar el contrato.

NOTA: Conforme lo previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.1.2.1 del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015, la complementación técnica en desarrollo de los puntos anteriores se adjunta en anexo técnico.

17. CAMBIOS TECNOLÓGICOS.

Las condiciones técnicas y tecnológicas del objeto del Proceso de Contratación, incluyendo el estado de la innovación y desarrollo técnico que permite crear nuevos productos y oportunidades de mercado y las nuevas tendencias. El municipio requiere contratar la obra pública de acuerdo a los siguientes ítems:

PROYECTO 1: PUENTE VEREDA BETANIA QUEBRADA LAS TROCHAS			
ITEM	**DESCRIPCION**	**UNI**	**CANT**
1,00	**PRELIMINARES**		
1,01	LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO PUENTES	M2	36,00
1,02	EXCAVACIÓN EN MATERIAL COMÚN, NO INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES	M3	175,95
1,03	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS EN CONCRETO	M3	15,00
1,04	RELLENO CON MATERIAL SELECCIONADO DE EXCAVACIÓN - COMPACTACION MECANICA	M3	130,50
1,05	RELLENO CON MATERIAL GRANULAR IMPORTADO	M3	6,00
1,06	CONFORMACIÓN DE MATERIAL SOBRANTE EN SITIO	M3	228,74
1,07	ACARREO DE MATERIALES PETREOS	M3	46,91
2,00	**ESTRUCTURAS DE CONCRETO**		
2.01	SOLADO DE LIMPIEZA EN CONCRETO CLASE F (14 MPA), e = 5 cms.	M2	53,58
2.02	CONCRETO CLASE D (21 MPA) PARA ESTRUCTURAS (INCLUYE FORMALETA)	M3	30,00
2.03	LOSA EN CONCRETO DE 21MPA STEEL DECK e=15CM INCLUYE LÁMINA COLABORANTE CALIBRE 20	M2	36,00
3,00	**ACERO DE REFUERZO**		
3.01	ACERO DE REFUERZO FY = 60000PSI, INC. CORTE, FIGURADO Y AMARRE	KG	4.790,68
4,00	**ESTRUCTURA METÁLICA**		

4.01	SUMINISTRO E INSTALACIÓN ESTRUCTURA METÁLICA SEGÚN DISEÑO ADICIONAL DE REFUERZO	KG	1.140,12
4.02	ADECUACIÓN, TRANSPORTE, MONTAJE Y PINTURA DE ESTRUCTURA METÁLICA	GL	1,00
5,00	**FILTRO**		
5,01	GEOTEXTIL TIPO NO TEJIDO NT2000	M2	31,50
5,02	MATERIAL GRANULAR DRENANTE	M3	5,67
5,03	TUBERÍA DE TIPO PVC NORMA NTC-5055 DE DIAMETRO 101,6 mm	ML	6,00
	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)		

PROYECTO 2: PUENTE VEREDA MIRAFLORES K 38+200

ITEM	DESCRIPCION	UNI	CANT
1,00	**PRELIMINARES**		
1,01	LOCALIZACIÓN Y REPLANTEO PUENTES	M2	36,00
1,02	EXCAVACIÓN EN MATERIAL COMÚN, NO INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES	M3	100,00
1,03	EXCAVACIONES VARIAS EN ROCA	M3	26,25
1,04	RELLENO CON MATERIAL SELECCIONADO DE EXCAVACIÓN - COMPACTACION MECANICA	M3	60,00
1,05	RELLENO CON MATERIAL GRANULAR IMPORTADO	M3	6,00
1,06	CONFORMACIÓN DE MATERIAL SOBRANTE EN SITIO	M3	228,74
1,07	ACARREO DE MATERIALES PETREOS	M3	46,91
2,00	**ESTRUCTURAS DE CONCRETO**		
2.01	SOLADO DE LIMPIEZA EN CONCRETO CLASE F (14 MPA), e = 5 cms.	M2	53,58
2.02	CONCRETO CLASE D (21 MPA) PARA ESTRUCTURAS (INCLUYE FORMALETA)	M3	33,00
2.03	LOSA EN CONCRETO DE 21MPA STEEL DECK e=15CM INCLUYE LÁMINA COLABORANTE CALIBRE 20	M2	36,00
3,00	**ACERO DE REFUERZO**		
3.01	ACERO DE REFUERZO FY = 60000PSI, INC. CORTE, FIGURADO Y AMARRE	KG	4.790,68
4,00	**ESTRUCTURA METÁLICA**		
4.01	SUMINISTRO E INSTALACIÓN ESTRUCTURA METÁLICA SEGÚN DISEÑO ADICIONAL DE REFUERZO	KG	1.140,12
4.02	ADECUACIÓN, TRANSPORTE, MONTAJE Y PINTURA DE ESTRUCTURA METÁLICA	GL	1,00
5,00	**FILTRO**		
5,01	GEOTEXTIL TIPO NO TEJIDO NT2000	M2	40,50
5,02	MATERIAL GRANULAR DRENANTE	M3	9,45
5,03	TUBERÍA DE TIPO PVC NORMA NTC-5055 DE DIAMETRO 101,6 mm	ML	6,00
	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)		

18. AMPLITUD DE LA OFERTA DE BIENES TECNOLÓGICOS

Sin duda, el panorama económico mundial plantea grandes retos a las empresas y gobiernos de todo el mundo para mantener a flote sus negocios e impulsar sus economías. Sin embargo, la tecnología cobra cada vez más relevancia para mejorar la competitividad de las empresas. Solo en 2023 el 77% de las empresas aumenten sus presupuestos tecnológicos, de acuerdo con Bain & Company en su Reporte Tecnológico 2022. Mientras que, en Colombia, el gasto en tecnología ha aumentado 10% en los últimos años y se espera que esta tendencia continúe en el futuro.

Para hacer frente a la baja intención de compra y gasto, las empresas deben centrarse cada vez más en la experiencia del usuario con el fin de retener y adquirir nuevos clientes. Por ello, la compañía presenta algunas tendencias que influirán en la inversión tecnológica para hacer frente a la situación económica

actual.

Seguir invirtiendo en la experiencia

Para impulsar el negocio, es muy importante atender muy bien a los clientes y hacerlos sentir cómodos, así como ayudarlos a resolver sus problemas con los productos. La investigación de McKinsey, El Futuro de la Experiencia del Cliente, reveló que la mejora de la experiencia del cliente ha aumentado los ingresos por ventas entre 2% y 7% y la rentabilidad entre un 1% y 2%, siendo también un diferenciador entre productos y servicios, incluso más relevante que el precio o la calidad, de acuerdo con la consultora Walker.
Inteligencia artificial reinará

La inteligencia artificial conversacional mejora la experiencia del usuario en forma de agentes virtuales inteligentes (IVA) o chat bots. Estos IVA trabajan junto a agentes humanos como co-agentes, lo que les permite resolver problemas fácilmente. Los IVA también están disponibles para los usuarios de forma independiente y se utilizan para la resolución de sus problemas a través de un acceso de autoservicio que proporciona una experiencia de cliente omnicanal simplificada y sin fisuras.

Automatizar para agilizar los procesos

La automatización de tareas repetitivas puede liberar tiempo y recursos para que los empleados se centren en tareas más estratégicas y valiosas. La tecnología en la nube también aumenta la flexibilidad y la eficiencia al permitir a las empresas acceder a sus sistemas y datos desde cualquier lugar.
Una migración a la nube más estratégica

Los beneficios de los servicios en la nube para las distintas organizaciones son de dominio público. Aspectos como la accesibilidad, la escalabilidad han posicionado a esta tecnología como un "must have" en la industria.

Sin embargo, no todas las empresas tienen las mismas necesidades o dinámicas de negocio, y poner a los líderes de las organizaciones una 'camisa de fuerza' para implementar estos servicios en sus compañías se convierte en una presión innecesaria para muchas organizaciones.

Por ello, desde Avaya se considera clave poder ajustar estas inversiones a los ritmos de los negocios y las empresas, a través de herramientas flexibles que permitan una transición a la nube más inclusiva y realista.

19. LEGAL.

La Entidad Estatal debe identificar la normativa vigente aplicable al objeto del Proceso de Contratación, tanto la que influye en el mercado del bien o servicio como la que regula la actividad de los proveedores y compradores de manera particular, incluyendo las normas ambientales y los cambios recientes en la implementación y el impacto de tales modificaciones.

Podrán participar como proponentes, bajo alguna de las siguientes modalidades, siempre y cuando cumplan las condiciones exigidas en el Pliego de Condiciones. Individualmente, como:

a) Personas naturales nacionales o extranjeras en calidad de ingenieros o debidamente avalados por un profesional en el área de la ingeniería civil.
b) Personas jurídicas, nacionales o extranjeras, que se encuentren debidamente constituidas, previamente a la fecha de cierre del proceso; conjuntamente, en cualquiera de las formas de asociación previstas en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993, en caso de que el representante legal no posea el título de ingeniero civil deberá ser avalado por un profesional en el área de la

ingeniería civil.

c) Consorcios, uniones temporales o promesas de sociedad futura, registrados en la Cámara y Comercio.

El Municipio exigirá a los oferentes los siguientes requisitos legales que le permitirán establecer un negocio jurídico para la celebración de contrato de Obra pública.

- Registro único de proponentes de acuerdo a lo estipulado en la subsección V del decreto 1082 de 2015, de conformidad con el Decreto 399 del 13 de abril de 2021, en sus artículos 4° y 5°.
- Pago de los aportes a la seguridad social en cumplimiento del artículo 50 de la Ley 789 del 2002, Ley 797 de 2003, Decreto 1703 del 2 de agosto de 2002.
- Certificado de antecedentes fiscales, judiciales, disciplinarias en cumplimiento del artículo 174 la ley 734 de 2002.
- Registro Único Tributario, reglamentado por el decreto 2460 de 2013, por el cual se reglamenta el artículo 555-2 del Estatuto Tributario, expedida por el ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Certificado de inhabilidades e incompatibilidades establecidas en la Ley 80 de 1993, en el decreto 128 de 1976 y la ley 1474 de 2011.
- Libreta militar artículo 36 de la ley 48 del 1993 y el Artículo 16, Ley 1780 de 2019 y Ley 1861 de 2017.
- Cédula de ciudadanía o permisos en el caso de ser extranjero.
- Certificado de existencia y representación legal, persona jurídica
- Cumplir con la vigencia de la sociedad al momento de la presentación de la oferta el cual no podrá ser inferior al plazo del contrato y un (1) año más.
- No estar incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en las leyes de Colombia, en especial las previstas en la Ley 80 de 1993, en la Ley 1150 de 2007, en la Ley 1474 de 2011 y en el Decreto reglamentario 1082 de 2015.
- No estar en un proceso de liquidación obligatoria, concordato o cualquier otro proceso de concurso de acreedores según la ley aplicable; dicha afirmación se entenderá prestada con la suscripción de la Carta de presentación de la propuesta.
- Las normas establecidas por el código de comercio para la construcción de obra civil.
- Poseer el título de ingeniero civil o aval por un profesional en el área de la ingeniería civil.
- Los demás documentos exigidos en los pliegos de condiciones.

18.1 MARCO NORMATIVO CONSTITUCIONAL

CONSTITUCION POLITICA DE 1991

18.2 MARCO NORMATIVO LEGAL

LEY 80 DE 1993
LEY 1150 DE 2007
LEY 1474 DE 2011
DECRETO LEY 019 DE 2012
LEY 1882 de 2018
LEY 2069 DE 2020
OTROS....

18.3 MARCO REGLAMENTARIO NACIONAL

DECRETO 1082 DE 2015
OTROS...

B. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

El Municipio de Totoró, teniendo en cuenta las condiciones en las cuales ha adquirido en el pasado el bien o servicio objeto del Proceso de Contratación y cómo lo han hecho otras Entidades Estatales, consultó en el SECOP documentos de procesos similares las especificaciones técnicas solicitadas y las modalidades de contratación utilizadas.

1) ADQUISICIONES PREVIAS DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ.

De acuerdo con la evolución histórica de este tipo de contratación en el Municipio de TOTORÓ, se analizó el comportamiento de sus adquisiciones anteriores, teniendo en cuenta:

a. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obrao servicio?

La administración municipal ha adquirido ***Servicios de Construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías*** a través de procesos de Licitación Pública, Menor Cuantía y de mínima cuantía.

Los objetos se encuentran relacionados con la construcción de obras civiles, las cantidades giran alrededor del presupuesto estimado para cada proyecto u obra a realizar. El valor de los contratos depende de la cantidad de los bienes a adquirir e igualmente del proceso utilizado para escoger la mejor oferta que oscilan para la mínima cuantía en 28 SMMLV, 280 SMMLV para menor cuantía y los superiores por subasta a la inversa o licitación. Las formas de pago utilizadas son las siguientes: otorgar anticipos con un tope máximo del cincuenta por ciento (50%), pagos parcializados y en una menor cantidad pagos al culminar la entrega de las obras.

La administración municipal viene adelantando contratos de obra pública desde el año 2007, donde se han publicado un número de 378 procesos en la modalidad de licitación pública, subasta a la inversa, menor cuantía y mínima cuantía. Para la adquisición de ***Servicios de Construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías,*** la administración municipal de Totoró ha financiado el pago, con recursos del Sistema General de Participaciones como de los recursos propios generados por la entidad y con recursos de cofinanciación.

Los oferentes que han participado en el proceso de selección son por general personas naturales y jurídicas que poseen dentro de su objeto mercantil la prestación de servicios de construcción de obra civil.

Por otra parte, el comportamiento de los contratistas en el desarrollo contractual no ha presentado siniestros, tampoco se encuentran registros de multas por retrasos o por mala calidad de las obras realizadas. Los plazos de entrega varían dependiendo de la complejidad del objeto contractual.
Con relación a los sitios de entrega son en un cien por ciento dentro del municipio ya sea en el área rural o urbana, dependiendo de cada proyecto a ejecutar.

Las garantías que se han exigido para cubrir los riesgos de la contratación son las siguientes: seriedad de la oferta, de cumplimiento contractual y de responsabilidad civil extracontractual, dependiendo de la complejidad del objeto contractual y la modalidad de la contratación, estas pueden ser constituidas a través de contrato de seguro, fiducia o garantía bancaria en concordancia con el decreto 1082 de 2015.

El Municipio de Totoró Cauca, con base en los datos del SECOP de los años 2018 al 2022, analizó los procesos de contratación de las entidades compradoras, relacionados con el desarrollo de acciones asociadas al objeto del contrato.

Se anexa cuadro histórico de contratación:

N° PROCESO	OBJETO	CUANTÍA
LP 003 - 2023	MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS TERCIARIAS: GRUPO 1) CRUCE RUTA 2504 (EL RINCONCITO)-EL COFRE-BUENAVISTA-HATO VIEJO (CRUCE RUTA 26CC08), GRUPO 2) CRUCE RUTA 2602(SAN ANTONIO)-SAN JOSE-LA UNION-SANTA TERESA-EL HATICO-ALTO SAN JUAN Y GRUPO 3) CRUCE RUTA 2602 (SAN PEDRO)-MALVAZÁ-SABALETAS DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ EN DESARROLLO DEL PROYECTO "MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE VÍAS TERCIARIAS DEL MUNICIPIO DE TOTORÓ CAUCA".	$395,229,855
CMC 026 - 2022	SERVICIO DE ALQUILER DE MAQUINARIA AMARILLA EXCAVADORA SOBRE ORUGAS PARA MEJORAR Y ADECUAR LA VIA DE ACCESO A LA COMUNIDAD DE LA REFORMA DEL RESGUARDO INDIGENA POLINDARA DEL MUNICIPIO DE TOTORO -CAUCA	$27,999,926
CMC 021 - 2021	OBRAS DE DEMARCACION Y SEÑALIZACION DE VIAS EN EL MUNICIPIO DE TOTORO	$6,299,935

2) HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES Y OTROS CONSUMIDORES DEL BIEN O SERVICIO.

En el estudio de demanda Colombia Compra Eficiente sugiere identificar y analizar cómo han sido otros Procesos de Contratación realizados por otras Entidades Estatales, especialmente si dichos Procesos de Contratación se han desarrollado por Entidades Estatales grandes que hacen adquisiciones por altos montos de dinero y tienen presencia a nivel nacional. Estas entidades pueden ser las MUNICIPIO, DEPARTAMENTO, MINISTERIOS, entre otras.

b) ¿Cómo adquieren las Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

Para establecer la demanda por parte de las entidades estatales con relación a los servicios de construcción especialmente en lo relacionado con la construcción de obra civil, nos remitiremos a la plataforma de contratación www.contratos.gov.co , con base a que las entidades estatales están sometidas a publicar la adquisición de bienes y servicios. Por tanto, analizaremos con el buscador de la plataforma que cantidad de procesos con relación a la adquisición de ***Servicios de Construcción, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías,*** componente en el cual se clasifican las actividades de comercialización e materiales de construcción. En este orden de ideas se encontraron una cantidad de 369.936 procesos adelantados desde el 1 enero de 2012 hasta el 31 de enero de 2018. Para la adquisición de servicios de construcción las entidades utilizaron las modalidades de Licitación Pública, Selección Abreviada (menor cuantía y Subasta), Contratación Directa y Mínima cuantía, siguiendo los parámetros legales. Estas modalidades de contratación dependen de las cuantías de cada proceso, utilizando factores de habilitación (experiencia, financieros, organizacionales y jurídicos) y de calificación el precio a través de la subasta a la inversa o la ponderación de calidad precio. Por lo tanto, cabe anotar que las entidades siguen los parámetros de ley para la adquisición de bienes y servicios.

El Municipio de Totoró Cauca, con base en los datos del SECOP de los años 2020 al 2025, analizó los procesos de contratación de las entidades compradoras, relacionados con el desarrollo de acciones asociadas al objeto del contrato.

Las adquisiciones o compras de otras Entidades Estatales consultadas en el SECOP de procesos similares durante el mismo período de tiempo se muestran a continuación:

N° PROCESO	OBJETO	CUANTÍA
MUNICIPIO DE PIENDAMÓ CAUCA		
SAMC-007-2024	"CONSTRUCCION DE MURO EN VIA URBANA DEL BARRIO FÁTIMA Y MANTENIMIENTO DE DRENAJES DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE PIENDAMO-TUNÍA y CONSTRUCCION OBRA DRENAJE SECTOR BOMBEROS DEL CENTRO POBLADO DE TUNIA DEL MUNICIPIO DE PIENDAMO-TUNÍA".	$97,711,104
SAMC-006-2024	"MANTENIMIENTO Y REPARCHEO DE VIAS URBANAS EN EL MUNICIPIO DE PIENDAMO – TUNIA, DEPARTAMENTO DEL CAUCA, EN EL MARCO DE LA EJECUCION DEL PROYECTO DENOMINADO FORTALECIMIENTO AL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE LA RED VIAL REGIONAL DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ" IDENTIFICADO CON BPIN 2024195480004".	$ 149,164,101
SAMC 003 2022	MEJORAMIENTO DE VÍA QUE COMUNICA LAS VEREDAS LA FLORIDA, ALTO PIENDAMÓ, SAN ISIDRO, VILLA DEL CARMEN DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ – CAUCA	$1,110,957,511
SAMC-002-2023	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA CAPA VIAL ASFALTICA Y RIGIDA DE LAS VIAS URBANAS PRIORIZADAS DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ-TUNÍA	$235,036,405
SMC 073 2021	"EJECUCION DE OBRA PARCIAL PARA REPARACION, MEJORAMIENTO Y REPARCHEO DE SUPERFICIE ASFALTICA DE ALGUNAS VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ CAUCA"	$25,399,985
SMC 027 2021	EJECUCION DE OBRA PARCIAL PARA REPARACION, MEJORAMIENTO Y REPARCHEO DE SUPERFICIE ASFALTICA DE ALGUNAS VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ CAUCA	$25,399,985
LP 008 2021	MEJORAMIENTO DE VÍAS TERCIARIAS CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA VEREDA SAN MIGUEL, MUNICIPIO DE PIENDAMÓ, CAUCA	$1,449,180,353
LP 007 2021	EJECUTAR EL PROYECTO CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN VÍAS URBANAS VEHICULAR EN LOS BARRIOS OASIS, VILLA MARCELA, EL PROGRESO Y EL ROSARIO DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ CAUCA	$766,856,752
LP 006 2021	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES DEL PROGRAMA "COLOMBIA RURAL CRUCE RUTA 2504 TUNÍA - ARRANYAN CRUCE RUTA 25CC19	$881,858,909
LP 002 2021	MEJORAMIENTO DE VÍAS TERCIARIAS MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VEREDA FARALLONES Y EN LA VEREDA OCTAVIO SECTOR CUATRO ESQUINAS DEL MUNICIPIO DE PIENDAMÓ – CAUCA	$1,716,217,878
MUNICIPIO DE CAJIBÍO CAUCA		
SMC-CC-035-2024	CONTRATAR LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ALCANTARILLA, EN LA VÍA 17050-3-1 CARPINTERO – SANTA CATALINA, SOBRE LA VEREDA LA PLAYA, CORREGIMIENTO LA PEDREGOSA, MUNICIPIO DE CAJIBÍO DEPARTAMENTO DEL CAUCA, EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO "IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMA ACCESO SOCIAL AL SERVICIO DE ACUEDUCTO, ALCANTARILLADO Y ASEO CON CALIDAD EN EL MUNICIPIO DE CAJIBÍO "EN EL MUNICIPIO DE CAJIBÍO CON BPIN 2024191300013,	$30,172,558
LP-005-2023	CONTRATAR LA OBRA PÚBLICA PARA EL MEJORAMIENTO VIAL MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE TRES TRAMOS DE PLACA HUELLA EN LA ZONA RURAL DISPERSA DEL MUNICIPIO DE CAJIBIO EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN IDENTIFICADO CON BPIN No: 2023191300013 DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS EXIGIDAS, EL CUAL SE FINANCIARÁ CON CARGO A LOS RECURSOS DE ASIGNACIÓN PARA INVERSIÓN LOCAL DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS	$1,608,853,982
LP-001-2023	CONTRATAR LA OBRA PÚBLICA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA CALLE PRINCIPAL DEL BARRIO CHAYANI SEGUNDA ETAPA, UBICADA EN LA CABECERA MUNICIPAL DE CAJIBIO CAUCA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO Y DEMÁS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS EXIGIDAS EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN (Bpin: 2023191300009) A FINANCIARSE CON CARGO A LOS RECURSOS DE ASIGNACIÓN PARA INVERSIÓN LOCAL DEL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS.	$588,566,204.88

SAMC-006-2023	CONTRATAR LA OBRA PÚBLICA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE DOS BOX CULVERT SOBRE LA VIA 25KA17-20 DEL MUNICIPIO DE CAJIBIO DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS EXIGIDAS, EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN IDENTIFICADO CON Bpin: 2023191300005	$117,946,410
SMC-CC-F14-035-2021	CONTRATAR LA MANO DE OBRA EN CUMPLIMIENTO DE LA INICIATIVA CONSTRUCCIÓN DE 100 METROS DE PLACA HUELLA EN EL CENTRO POBLADO DEL CORREGIMIENTO DEL ROSARIO, EN EL MARCO DE LA EJECUCUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO "IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA VIAS CAJIBIANAS PARA EL DESARROLLO VIGENCIA 2021, CON BPIN 2021191300002	$25,434,999
SMC-CC-F14-033-2021	CONTRATAR LA MANO DE OBRA EN CUMPLIMIENTO DE LA INICIATIVA CONSTRUCCIÓN DE 100 METROS DE PLACA HUELLA EN EL TRAMO CRUCERO 25CC04-CAMPO ALEGRE DEL CORREGIMIENTO CAMPO ALEGRE DEL MUNICIPIO DE CAJIBÍO, EN EL MARCO DE LA EJECUCUCIÓN DEL PROYECTO DENOMINADO "IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA VIAS CAJIBIANAS PARA EL DESARROLLO VIGENCIA 2021", CON BPIN 2021191300002	$24,845,143
SMC-CC-F14-012-2021	"CONSTRUCCIÓN DE MURO EN GAVIÓN SECTOR LA PAJOSA EN LA VÍA 25KA71-CRUCE RUTA 2504 (EL RINCONCITO) BELLA VISTA RIO EL COFRE, MUNICIPIO DE CAJIBÍO, DEPARTAMENTO DEL CAUCA	$25,217,098
SAMC-005-2021	REALIZAR MANTENIMIENTO PERIODICO DE SIETE TRAMOS DE LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO DE CAJIBÍO (CAUCA), EN EL MARCO DE LA EJECUCION DEL PROYECTO "IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA VIAS CAJIBIANAS PARA EL DESARROLLO VIGENCIA 2021 EN EL MUNICIPIO DE CAJIBÍO", DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES TECNICAS EXIGIDAS	$156,605,720
LP-002-2021	CONTRATAR LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA PARA EL MEJORAMIENTO VIAL EN EL TRAMO DE LA VIA 25KA04-3, CRUCE 25CC04-VILLA COLOMBIA, EN EL MARCO DE LA EJECUCIÓN DEL CONVENIO INTERADMINISTIVO Nro. 485 FIT SUCRITO ENTRE EL DEPARTAMENTO AMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL-DPS EN EL MUNICIPIO DE CAJIBIO, DEPARTAMENTO DEL CAUCA	$2,223,907,128
L.P. 001 – 2020	REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS VIAS TERCIARIAS EN EL MUNICIPIO PDET DE CAJIBIO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA EN EL MARCO DE LA IMPLEMENTACION DEL ACUERDO FINAL PARA LA PAZ A NIVEL NACIONAL	$992,227,345
MUNICIPIO DE INZÁ CAUCA		
LP No 01 DE 2.022	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE VIAS RURALES SAN ANDRES – PISIMBALA- ALTO PISIMBALA- TUMBICHUCUE EN EL MUNICIPIO DE INZA DEPARTAMENTO DE CAUCA DEL PROGRAMA COLOMBIA RURAL – NACIONAL EN CONCORDANCIA CON EL CONVENIO 1983 DE 2021, SUSCRITO ENTRE EL MUNICIPIO DE INZÁ-CAUCA Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS	$608,231,289.49
MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA		
MS-OP-LP-001-2022	MEJORAMIENTO VIAL DE LOS EJE 5 Y 13 DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA	$627,048,950
MS-OP-LP-001-2021	MEJORAMIENTO DE LA VIA 25KA22-21 "CRUCE RUTA 25CC22 QUICHAYA-CHULUAMBO" DE SILVIA-CAUCA EN EL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 2070 DE 2020 DEL PROGRAMA COLOMBIA RURAL, ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS –INVIAS- Y EL MUNICIPIO DE SILVIA	$971,435,442
MS-MC-SA-OP-004-2022	MEJORAR LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO MEDIANTE LA CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN LA VIA 26KA09-18 "CRUCE RUTA 26CC09 SANTIAGO-NEVERAS" SECTOR SANTIAGO CENTRO EN EL MARCO DEL PROGRAMA: "MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE VIAS TERCIARIAS Y URBANAS EN EL MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA DURANTE EL PERIODO 2022	$272,241,685
MS-MC-SA-OP-005-2022	MEJORAR LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO MEDIANTE LA CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN LA VIA DE ACCESO A LA VEREDA SANTA LUCIA EN EL MARCO DEL PROGRAMA "MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACION DE VIAS TERCIARIAS Y URBANAS EN EL MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA DURANTE EL PERIODO 2022	$270,311,737

MS-MC-SA-OP-006-2022	REALIZAR OBRAS DE MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL DEL MUNICIPIO DE SILVIA MEDIANTE LA CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA PARA INTERCONECTAR LA CARRERA PRIMERA CON LA VIA CON CODIGO 26CC09 CRUCE 2602-PUEBLITO CRUCE RUTA 26CC03 (SILVIA)	$197,362,343
MS-MC-SA-OP-007-2022	REALIZAR MANTENIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE REPARCHEO EN SITIOS QUE IMPIDEN EL TRÁFICO NORMAL DE VEHÍCULOS EN LA CABECERA DEL MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA	$147,626,239
MS-MC-SA-OP-008-2022	REALIZAR EL MEJORAMIENTO CON PLACA HUELLA DE TRAMO DE LA VIA CRUCERO USENDA-PENEBIO-TRES CRUCES (16835-1) MUNICIPIO SILVIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA	$116,613,642
MS-MC-SA-OP-009-2022	REALIZAR EL MEJORAMIENTO CON PLACA HUELLA DE TRAMO DE LA VIA USENDA-CARRIZAL-VALLENUEVO-PUEBLO NUEVO (16835) SECTOR RURAL VEREDA LA TADEA MUNICIPIO DE SILVIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA	$119,685,832
MS-MC-SA-OP-010-2022	REALIZAR LA ADECUACION VIAL ALTO BUGIOS SECTOR RURAL DEL MUNICIPIO DE SILVIA DEPARTAMENTO DEL CAUCA EN EL MARCO DEL PROGRAMA: " MANTENIMIENTO DE VÍAS DURANTE EL PERIODO 2020-2023 EN EL MUNICIPIO DE SILVIA	$ 86,205,666
MS-OP-LP-001-2022	MEJORAMIENTO VIAL DE LOS EJE 5 Y 13 DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA	$ 628,910,783
MS-MC-043-2021	REHABILITAR EL PASO VEHICULAR, MEDIANTE LA REPARACION DE LOS CABEZALES DE UNA ALCANTARILLA EN LA VIA SILVIA - CHULUAMBO, MUNICIPIO DE SILVIA CAUCA	$14,607,529
MS-CD-191-2020	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE VÍAS Y CAMINO DE ACUERDO A LOS USOS Y COSTUMBRES DEL PUEBLO KISGO, MUNICIPIO DE SILVIA	$167,512,128
MUNICIPIO DE PÁEZ CAUCA		
SAMC 040-2025	AMPLIACIÓN DE LOS CAMINOS QUE CONDUCEN A LA VEREDA MIRAFLORES CON LA VEREDA DE BOTATIERRA, RESGUARDO INDIGENA DE MOSOCO Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE COMUNICA MOSOCO CON EL PUENTE SAN JOSÉ SOBRE EL RIO MORAS, MUNICIPIO DE PÁEZ CAUCA	$368,722,434
SAMC 038-2025	AMPLIACIÓN DE CAMINOS PARA LAS VÍAS QUE COMUNICAN EN EL SECTOR DE MINAS-ALTO DE MINAS EN EL RESGUARDO INDIGENA BELALCÁZAR Y AMPLIACIÓN DE CAMINOS DEL SECTOR CHUPADERO EN EL RESGUARDO INDIGENA DE MOSOCO MUNICIPIO DE PAÉZ – DEPARTAMENTO DEL CAUCA	$298,391,000
SAMC 001-2025	REHABILITACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS Y AMPLIACIÓN BANCA INFRAESTRUCTURA VIAL AFECTADAS POR FENÓMENOS NATURALES MEDIANTE EL CONVENIO 2977 DEL 2024 SUSCRITO CON LA GOBERNACIÓN DEL CAUCA, EN LA VÍA COHETANDO – SAN LUIS, DEL MUNICIPIO DE PÁEZ.	$160,167,060
SAMC 019-2024	ADECUACION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA MESON - COQUIYÓ, RESGUARDO INDIGENA DE TOGOIMA, MUNICIPIO DE PAEZ CAUCA.	$199,999,736
SAMC 011-2024	ADECUACION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA QUEBRADA EL MOLINO, VEREDA SAN VICENTE DEL RESGUARDO INDIGENA DE TOGOIMA, MUNICIPIO DE PAEZ CAUCA.	$240,305,209
LP 005-2023	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO EN LA VEREDA SAN MIGUEL Y AMPLIACION DE CAMINO QUE CONDUCE AL SECTOR ALTO AVIRAMA DEL RESGUARDO INDIGENA DE AVIRAMA; AMPLIACION DEL CAMINO DE LA VEREDA SAN VICENTE DEL RESGURDO INDIGENA DE TOGOIMA; CONTRUCCION DE PLACA HUELLA Y OBRAS DE ARTE EN LA VEREDA LA PALMA DEL RESGUARDO INDIGENA DE COHETANDO; CONSTRUCCION DE BARANDAS DE SEGURIDAD DEL PUENTE CRUCE EL SALADO, UBICADO EN EL CASCO URBANO DE BELALCAZAR-MUNICIPIO DE PAEZ CAUCA	$402,517,019
SAMC-023-2022	AMPLIACION, MEJORAMIENTO DE LA VIA SAN VICENTE Y DEL CAMINO VEREDA EL VERGEL SECTOR LOS TRIANAS DEL RESGUARDO INDÍGENA DE RICAURTE; AMPLIACION, MEJORAMIENTO DEL CAMINO PUENTE DE COHETANDO - LAURELES - COQUIYO Y AMPLIACION DEL CAMINO DE LA VEREDA TOGOIMA CENTRO HASTA LA VEREDA SAN VICENTE, RESGUARDO INDIGENA DE TOGOIMA, MUNICIPIO DE PAEZ - CAUCA	$ 214,583,579
SAMC-020-2022	MANTENIMIENTO DE LOS PUENTES PEATONALES DE LA VEREDA ARANZÁZU DEL RESGUARDO INDÍGENA DE RICAURTE Y EL PUENTE QUE	$165,740,937

	COMUNICA EL SECTOR EL QUINCE CON EL SECTOR POTRERITO DEL RESGUARDO INDÍGENA DE TÁLAGA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE ARTE (ALCANTARILLAS DE 36") PARA DRENAJE EN LA VÍA EL CIPRES - LAS DALIAS EN EL CORREGIMIENTO DE RIOCHIQUITO, MUNICIPIO DE PÁEZ – CAUCA.	
SAMC-019-2021	AMPLIACION DE CAMINO MESA DE BELALCAZAR - ALTO SAN MARTIN DEL RESGUARDO INDIGENA DE BELALCAZAR; AMPLIACION Y MEJORAMIENTO VIA VEREDA SAN LUIS - BUENOS AIRES DEL RESGUARDO INDIGENA DE COHETANDO; AMPLIACION DE CAMINO SECTOR EL CRUCERO - PEÑA RICA -FILLOLO DEL RESGUARDO INDIGENA DE AVIRAMA; MEJORAMIENTO VIA VEREDA EL RAMO - LA CEJA Y DEL CAMINO DE LA VEREDA EL RAMO CON EL SECTOR EL SUSPIRO DEL RESGUARDO INDIGENA DE COHETANDO, MUNICIPIO DE PAEZ CAUCA.	$187,293,372
SAMC-016-2021	MEJORAMIENTO DE LA VIA VEREDA MESA DE TOGOIMA – LA BALASTRERA – TOGOIMA CENTRO DEL RESGUARDO INDIGENA DE TOGOIMA, MUNICIPIO DE PAEZ - CAUCA.	$145,923,061.73
SAMC-015-2021	AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA DE LA VEREDA RICAURTE CENTRO – VERGEL – PASTALES DEL RESGUARDO INDIGENA DE RICUARTE, MUNICIPIO DE PAEZ – CAUCA	$111,762,755
SAMC-012-2021	AMPLIACIÓN DE CAMINOS DE LOS SECTORES DE VACA BRAVA, RESGUARDO INDÍGENA DE TALAGA Y CHUPADERO, RESGUARDO INDÍGENA DE MOSOCO, MUNICIPIO DE PÁEZ CAUCA	$209,983,642
SAMC-010-2021	AMPLIACIÓN DE CAMINO VEREDA EL CUARTO DEL RESGUARDO INDÍGENA DE BELALCAZAR; AMPLIACIÓN VÍA DE ACCESO VEREDA MIRAFLORES DEL RESGUARDO INDÍGENA DE SAN JOSÉ Y AMPLIACIÓN DE CAMINO VEREDA MONTE CRUZ HASTA EL SECTOR CHUPADERO DEL RESGUARDO INDÍGENA DE VITONCO, MUNICIPIO DE PÁEZ CAUCA.	$223,193,440
0213-2020	AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE CAMINO VEREDA EL ENCANTO, CORREGIMIENTO DE RIOCHIQUITO, MEJORAMIENTO VIA DE ACCESO VEREDA LA ESTELA, MEJORAMIENTO VIA LAS DALIAS- EL CIPRES, CORREGIMIENTO DE RIO CHIQUITO Y AMPLIACION Y MEJORAMIENTO VIAS RESGUARDO INDIGENA DE TALAGA, MUNICIPIO DE PAEZ CAUCA	$245,638,952
PSMC 017-2025	REHABILITACIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL AFECTADAS POR FENÓMENOS NATURALES MEDIANTE EL CONVENIO 2977 DEL 2024 SUSCRITO CON LA GOBERNACIÓN DEL CAUCA, EN LA VIA BELALCAZAR – PALMAR – RIOCHIQUITO, DEL MUNICIPIO DE PAEZ	$39,832,910

C. ANÁLISIS DE LA OFERTA

1. QUÍEN VENDE?

A continuación, se presenta la clasificación de las principales XXXX empresas del sector de construcción edificaciones de acuerdo con los siguientes criterios: (i) ingresos operacionales, (ii) activos, (iii) pasivos patrimonio y (iv) rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo.

Teniendo en cuenta los proponentes presentados en la región se relacionan los siguientes que ofrecen bienes y servicios en el sector de la construcción a nivel departamental se encuentran reportadas las siguientes sociedades.

NIT	RAZON_SOCIAL	CIIU_VERSION
800001204	INVERSIONES URAPANES S A	A0124
800040872	CONSTRUCTORA CARPOL LTDA.	F4111
800083778	BEATRIZ MEJIA DE GONZALEZ & CIA LTDA	G4663
800095075	JULIO CESAR RESTREPO Y CIA. S.A.	G4711
800096901	INVERSIONES LA PAZ S.A. EN REORGANIZACION	F4312
800097794	MADECONS LTDA	F4111
800133691	C.M. LADRILLERA SAN BENITO S.A.S	C2392
800159265	IQA TEXTIL S A S	C2229
800200792	FERROPINTURAS DEL CAUCA LTDA..	G4752

800252944	LA DISTRIBUIDORA MARACAIBO S. A.	G4663
805005383	COMERCIALIZADORA R. DORON S.A.S	G4669
805007163	MAD CAPITAL SA	K6613
805027639	CREDIHOLDING SAS	K6613
817000019	LADRILLERA MELENDEZ S.A.	C2392
817000428	ELECTRO ENERGIZAR INGENIERIA LIMITADA	F4220
817000497	DISAGIL LTDA	G4631
817000717	PROPULSORA S A	C2432
817000718	CAUCA GRANDE S.A.S	A0124
817000724	METREX S A	C2651
817000727	MAC DEL PACIFICO S.A.S.	C2229
817000790	FORSA S A	C2511
817000808	TECNOSUR S.A.S.	C1709
817000823	FRIOMIX DEL CAUCA S.A.S	C2819
817000865	METALMECANICAS DEL SUR S.A.	C2511
817000947	CONSTRUCTORA ALPES S A S	F4112
817000970	POLYLON S.A.	C2221
817001528	PAVCO DE OCCIDENTE SAS	C2229
817001693	ALAMBRES Y CABLES TECNICOS S.A. ALCATEK S.A.	C2731
817001694	CENTRO DE MECANIZADOS DEL CAUCA S.A.	C2829
817002218	ARQUITECTOS E INGENIEROS S. A	F4111
817002581	TUBOPACK DE COLOMBIA S.A.S	C2229
817002584	INVERSIONES AGA S A	C2229
817002589	METECNO DE COLOMBIA S A	C3290
817002591	LADRILLERA TERRA NOVA S.A.	C2392
817002753	DRYPERS ANDINA S.A.	C1709
817002895	LUMINARIAS DEL CAUCA S.A.	C2790
817002925	GLOBAL INDUSTRIAS S.A.	C3290
817003011	SIMMONDS Y CIA S EN C. EN REORGANIZACION	L6810
817003055	TECNOFAR TQ S.A.S.	C2100
817004182	CENTRO CERAMICO DEL CAUCA S.A.S	G4663
817007239	HIDROELECTRICAS DEL CAUCA SA	G4663
817007557	CONSTRUCCIONES Y EXPLOTACION DE MATERIALES PETREOS S.A.	B0811
891502050	CONSORCIO COMERCIAL E INDUSTRIAL LIMITADA COCO LTDA EN REORGANIZACION	A0161
900130730	DISTRIBUIDORA CERAMICAS MODERNA DEL CAUCA S.A.	G4663
900135121	PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES DE OCCIDENTE S.A.	F4290
900213479	ORGANIZACION CENTENARIO CONSTRUCCIONES S.A.	F4111
900241902	GRUPO CONSTRUCTOR PRODIGYO SA	F4111
900245690	KROMO CONSTRUCTORES S.A.S	F4111
900354672	ALCAZABA CONSTRUCTORA S.A.S	F4111
900514667	PROCAL CONSTRUCTORES SAS	F4111
900536159	PROYECTOS DE DESARROLLO COMERCIAL SAS	I5512
900704045	CONSTRUCTORA SIMBRA SAS	F4290
900739198	GRUPO CONSTRUCTOR CALIBIO SAS	F4111

3) CAPACIDAD FINANCIERA:

A continuación, se relacionan los indicadores económicos establecidos en los pliegos tipo para obras de infraestructura del transporte, los cuales son de obligatorio cumplimiento:

Los proponentes deberán acreditar los siguientes indicadores en los términos señalados en la Matriz 2 – Indicadores financieros y organizacionales y bajo las condiciones señaladas en el numeral 3.9 de los pliegos tipo:

Indicador	Fórmula
Liquidez	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$
Nivel de Endeudamiento	

Indicador	Fórmula
	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Razón de Cobertura de Intereses	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos Interes}}$

Si el proponente es plural cada indicador debe calcularse así:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

Donde n es el número de integrantes del proponente plural (unión temporal o consorcio).

El proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.

El proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la razón de cobertura de intereses, siempre y cuando la utilidad operacional sea igual o mayor a cero (0).

Los indicadores financieros requeridos son los establecidos en la matriz 2 de los presentes pliegos de condiciones así:

MATRIZ 2 – INDICADORES FINANCIEROS
OBRAS PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

1. *Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipyme.*

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

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,2
Índice de endeudamiento	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,02
Rentabilidad del activo	≥ 0,01

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

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

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

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

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,3
Índice de endeudamiento	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,04
Rentabilidad del activo	≥ 0,02

Los indicadores definidos en la presente matriz deben ser usados por las Entidades en la estructuración de los Documentos del Proceso de Contratación de selección abreviada de menor cuantía para obra pública para infraestructura de transporte.

Como el presupuesto oficial es menor a $10.000.000.000,00; el Cd es el siguiente:

Presupuesto oficial	Fórmula
≤$10.000.000.000	CTd = 10% x (PO)
	CTd = 10% x ($490.253.399,00) = $ 49.025.339,90

3.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Los proponentes deben acreditar los siguientes indicadores en los términos señalados en la Matriz 2- Indicadores financieros y organizacionales:

Indicador	Fórmula
Rentabilidad sobre Patrimonio (Roe)	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$
Rentabilidad del Activo (Roa)	$\frac{\text{Unidad Operacional}}{\text{Activo Total}}$

Si el proponente es plural cada indicador debe calcularse así:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

Donde *n* es el número de integrantes del proponente plural (unión temporal o consorcio).

Los indicadores de capacidad organizacional requeridos son los establecidos en la matriz 2 de los presentes pliegos de condiciones así:

MATRIZ 2 – INDICADORES ORGANIZACIONALES
OBRAS PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Indicador	Valor concertado

Rentabilidad del Patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del Activo	≥ 0

4) ¿CÚAL ES LA DINAMICA DE LA PRODUCCION, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES O SERVICIOS?

Para el desarrollo del citado objeto contractual tanto el proponente como el equipo de trabajo, deben considerar el desplazamiento a cada uno de los centros poblados y zonas rurales, donde están ubicado el proyecto, a una distancia promedio de 28 a 35 km desde la ciudad de Popayán.

5) ANALISIS DE RIESGO Y FORMA DE MITIGARLO

Con base a lo dispuesto en el artículo 4º de la ley 1150 de 2007, se deben estimar, tipificar y asignar los riesgos previsibles que se involucran en el presente proceso de contratación.

De igual forma el Decreto 1082 de 2015, establece que la entidad debe evaluar el Riesgo que el proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente.

El Decreto 1082 de 2015 se refiere al Riesgo previsible puesto que es un concepto que se deriva de las normas ya citadas contenidas en la Ley 1150 de 2007 y en el Decreto 4170 de 2011. Para tal efecto, Colombia Compra Eficiente estableció un Manual de Administración de Riesgos para el Proceso de Contratación dirigido a los partícipes del sistema de compras y contratación pública buscando ofrecer lineamientos y principios metodológicos de manejo y en la gestión de Riesgos en el Proceso de Contratación y el cual tiene en cuenta el Documento Conpes 3714 de 2011.

Conforme a lo anterior esta entidad ha definido como riesgos dentro de la ejecución del presente contrato de obra. (VER MATRIZ - 3 RIESGOS).

Totoró, octubre de 2026

JASMIN FERNANDA HURTADO URBANO.
Secretaria de Planeación e Infraestructura

Proyectó: Juan Manuel Chaves M.– Apoyo profesional secretaria de planeación e infraestructura
Revisó: Jasmín Fernanda Hurtado – Secretaria de planeación e infraestructura
Aprobó: Jasmín Fernanda Hurtado – Secretaria de planeación e infraestructura
Revisión Jurídica: Jorge Moreno – Asesor jurídico contratación
Anexos: N/A
Copia a: N/A
Archivado según correspondencia TRD: 310-01 contratos