ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR
ART. 2.2.1.2.1.2.20 DEL DECRETO 1082 DE 2015

OBJETO: CONSTRUCCION DE DOS PUENTES VEHICULARES EN ESTRUCTURA MIXTA EN LA VEREDA TACARE Y VEREDA CONCHAL DEL MUNICIPIO DE NUNCHIA, DEPARTAMENTO DE CASANARE.

VALOR: TRESCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE ($399.830.585,00)

1. INTRODUCCION:

En cumplimiento del Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, según el cual: “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 riesgos”, la entidad aborda el presente análisis del sector, desarrollando los anteriores aspectos, los cuales se muestran en el presente documento.

El análisis se elabora siguiendo los lineamientos emitidos por Colombia Compra Eficiente, a través de la Guía para Elaboración de Estudios del Sector. Este análisis como lo ha recomendado la mencionada Entidad, abarca los siguientes temas: Aspectos Generales del sector que tienen que ver con lo temas Económicos, Técnicos y Regulatorios, estudio de la Demanda y estudio de la Oferta, en la medida que la información lo permita y la complejidad del proceso lo requiera.

Así mismo, en observancia a los parámetros previstos en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 que establece: “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 Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso”, y en aplicación al manual o guía expedido por Colombia Compra Eficiente para la elaboración de los estudios del sector, se establece el siguiente análisis, el cual integra los aspectos generales del sector en un alcance económico, técnico y regulatorio, estudio de oferta y demanda, conforme a la complejidad del proceso.

Los aspectos económicos contextualizan el sector a nivel macroeconómico, indicando su participación en la economía del país, las principales variables que lo afectan, agentes que lo conforman, costos generales, agremiaciones importantes, etc.

Los aspectos técnicos hacen referencia a las condiciones técnicas de los posibles oferentes, sus características y calidad del servicio, condiciones del material requerido teniendo en cuenta la actual regulación, valores agregados del servicio, etc.

En los aspectos regulatorios se analizarán las principales normas que regulan a los prestadores del servicio, al propio servicio y en fin, todo lo que influya de manera directa en la prestación del mismo, no solo desde la perspectiva legal, sino económica y tributaria también.

El estudio de la Oferta investiga las características de los posibles oferentes para suministrar el servicio requerido, su tamaño, posibles características financieras, etc., mientras que el estudio de la Demanda analiza en lo posible, los procesos similares anteriores, no solo en la propia Entidad, sino en las demás entidades del estado, observando los requerimientos solicitados, el cumplimiento de estos requerimientos por parte de los proponentes, las características de los oferentes, entre otros aspectos.

Identificación y clasificación del sector económico
Naturaleza del objeto contractual

El objeto corresponde a un contrato de obra pública cuyo propósito es ejecutar la construcción de dos puentes vehiculares mediante un sistema estructural mixto, localizados en las veredas Tacare y Conchal del municipio de Nunchía, Casanare.

La estructura mixta, dependiendo de los diseños aprobados, puede comprender la combinación de elementos de concreto reforzado y acero estructural, con el propósito de garantizar la resistencia, estabilidad, durabilidad y funcionalidad de la infraestructura.

Este tipo de proyectos comprende actividades especializadas de ingeniería civil, entre ellas:

- Obras preliminares, localización y replanteo topográfico.
- Excavaciones, movimiento de tierras y adecuación del terreno.
- Construcción de cimentaciones superficiales o profundas, según los estudios geotécnicos.
- Construcción de estribos, aletas, pilas y demás elementos de infraestructura.
- Fabricación, transporte, montaje y conexión de elementos metálicos.
- Construcción de tableros y elementos de concreto reforzado.
- Instalación de apoyos, juntas y elementos de conexión estructural.
- Construcción de accesos, terraplenes y obras de aproximación.
- Obras de drenaje, manejo de aguas y protección hidráulica.
- Señalización, demarcación y obras complementarias.

La composición definitiva de las actividades dependerá de los estudios y diseños estructurales, hidráulicos, hidrológicos, geotécnicos y topográficos del proyecto.

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

En el presente proceso de selección se pretende **CONSTRUCCION DE DOS PUENTES VEHICULARES EN ESTRUCTURA MIXTA EN LA VEREDA TACARE Y VEREDA CONCHAL DEL MUNICIPIO DE NUNCHIA, DEPARTAMENTO DE CASANARE**.

Clasificación por sectores de la economía.

Para comprender la cadena productiva que interviene en el desarrollo del objeto contractual, se identifican los siguientes sectores:

Sector primario

Está relacionado con las actividades de extracción y producción de materias primas utilizadas en la construcción de infraestructura vial.

Entre los principales insumos se encuentran:

- Extracción de materiales pétreos, arena y grava.
- Producción y extracción de agregados para concretos.
- Explotación y transformación inicial de minerales utilizados en la producción de acero.
- Aprovechamiento de recursos naturales destinados a la fabricación de materiales de construcción.

Este sector constituye la base de abastecimiento para el desarrollo de las obras, debido a que suministra materias primas esenciales para la elaboración de concretos, morteros, mezclas y componentes estructurales.

Sector secundario

Es el sector directamente relacionado con el objeto contractual, puesto que comprende la transformación de materias primas y la ejecución de actividades industriales y constructivas destinadas a producir infraestructura física.

En este sector se destacan:

- Construcción de carreteras, puentes y obras de infraestructura de transporte.
- Fabricación de estructuras metálicas.
- Producción de concreto premezclado y elementos prefabricados.
- Fabricación de acero de refuerzo.

- Elaboración de elementos estructurales y componentes metálicos.
- Transformación de materiales para la construcción.

La construcción de los dos puentes vehiculares se encuentra directamente vinculada con este sector, dado que requiere la integración de materiales, maquinaria, equipos, mano de obra calificada y procedimientos técnicos para transformar los recursos disponibles en infraestructura de transporte funcional.

Sector terciario

Comprende las actividades de prestación de servicios que complementan y hacen posible la ejecución de las obras civiles.

Entre ellas se encuentran:

- Servicios profesionales de ingeniería civil y estructural.
- Estudios topográficos, geotécnicos e hidrológicos.
- Consultoría y diseños especializados.
- Transporte de materiales y maquinaria.
- Alquiler de maquinaria pesada y equipos de construcción.
- Servicios de laboratorio para ensayos de materiales.
- Interventoría y supervisión técnica.
- Servicios de seguridad y salud en el trabajo.

La articulación de estos tres sectores permite identificar que la ejecución del proyecto no depende exclusivamente de empresas constructoras, sino también de una cadena de proveedores, fabricantes y prestadores de servicios especializados.

Características generales del mercado.

El mercado de la construcción de puentes vehiculares hace parte del subsector de obras civiles e infraestructura de transporte, caracterizado por requerir inversiones importantes en materiales, equipos, personal especializado y procedimientos constructivos.

A diferencia de las obras de edificación convencional, los proyectos de puentes involucran condiciones particulares relacionadas con la capacidad portante del suelo, las características del cauce, las condiciones hidráulicas, la topografía, las cargas vehiculares y las solicitaciones estructurales.

En el caso de los puentes proyectados para las veredas Tacare y Conchal, la ejecución de las obras debe responder a las condiciones geográficas y ambientales del territorio, especialmente a las características de los terrenos y cuerpos de agua que atraviesen las estructuras, de acuerdo con los estudios técnicos respectivos.

Comportamiento del sector de la construcción

El sector de la construcción de obras civiles constituye un componente estratégico de la economía colombiana, debido a su contribución al desarrollo de infraestructura, generación de empleo, dinamización de actividades industriales y fortalecimiento de la conectividad territorial.

De acuerdo con el DANE, en el segundo trimestre de 2026 el valor agregado de la construcción presentó un crecimiento anual del 2,2 %, mientras que el componente de obras civiles registró un crecimiento del 17,1 %.
Este comportamiento permite identificar la importancia de las inversiones en infraestructura pública dentro de la dinámica económica nacional y la participación de las obras civiles en el desarrollo de proyectos de transporte y conectividad.
DANE

Particularidades del subsector de puentes vehiculares

La construcción de puentes vehiculares presenta características diferenciadoras frente a otras actividades de obra pública:

Especialización técnica: requiere conocimientos de ingeniería estructural, geotecnia, hidráulica y procedimientos constructivos especializados.

Intensidad de capital: demanda recursos financieros para adquisición de acero estructural, concreto, maquinaria, equipos de izaje, transporte y demás insumos.

Dependencia de condiciones geográficas: las características del terreno, la disponibilidad de accesos y las condiciones del cauce pueden incidir en los costos y tiempos de ejecución.

Dependencia de proveedores especializados: algunos elementos estructurales requieren fabricación, suministro y transporte por parte de empresas con capacidad técnica específica.

Riesgos constructivos: pueden presentarse dificultades asociadas a crecientes, condiciones climáticas, inestabilidad del terreno, transporte de materiales y actividades de montaje.

En consecuencia, la entidad debe estructurar el presupuesto y los requisitos habilitantes teniendo en cuenta las particularidades de las dos estructuras y no solamente las condiciones generales de una obra vial.

Variables económicas que inciden en el sector

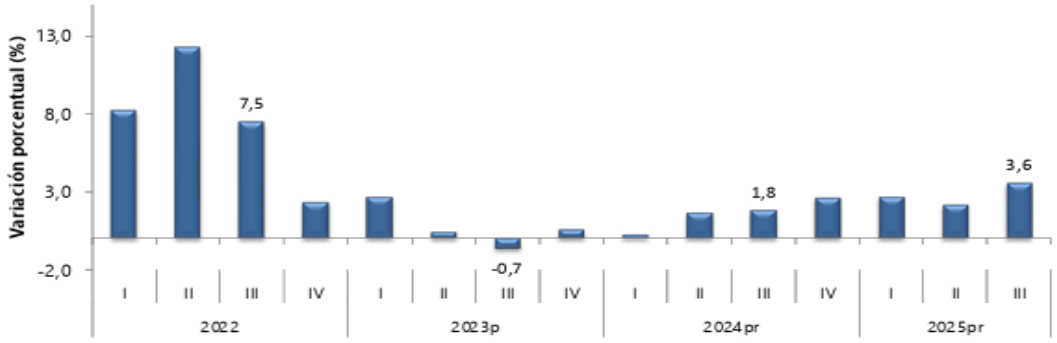
Para la construcción de los puentes vehiculares en estructura mixta se deben considerar las siguientes variables:

VARIABLE	INCIDENCIA ECONÓMICA Y TÉCNICA
Acero estructural	Incide en los costos de fabricación, suministro, transporte y montaje de las estructuras metálicas.
Cemento y concreto	Determina una parte importante de los costos de cimentaciones, estribos, aletas y tableros.
Acero de refuerzo	Es indispensable para los elementos de concreto reforzado.
Agregados pétreos	Se utilizan en concretos, rellenos, filtros y adecuación de accesos.
Combustibles	Inciden en la operación de maquinaria, transporte de materiales y desplazamiento de personal.
Transporte	Tiene especial importancia por la ubicación rural de los frentes de obra y el traslado de elementos estructurales de grandes dimensiones.
Mano de obra	Incluye ingenieros, maestros, oficiales, operadores de maquinaria, soldadores certificados y personal auxiliar.
Maquinaria y equipos	Comprende excavadoras, retroexcavadoras, grúas, equipos de izaje, formaletas y equipos de compactación.
Condiciones climáticas	Pueden afectar los rendimientos de obra, el acceso a los frentes de trabajo y las actividades hidráulicas y de cimentación.
Disponibilidad de proveedores	Puede afectar los tiempos de suministro y los costos de adquisición de materiales especializados.

Producto Interno Bruto.

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

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen[1]
2022-I / 2025pr-III



Fuente: DANE, PIB_T
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

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

• Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,1% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).

• Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 4,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

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

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.

• Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.

• Industrias manufactureras crece 1,5%

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

Exportaciones.

Tabla 1. Valor FOB de las exportaciones, variación, contribución y participación según grupos de productos (OMC)
Noviembre (2025/2024)P

Grupos de productos (OMC)	Noviembre					Enero - noviembre				
	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)
	(Millones de dólares FOB)					(Millones de dólares FOB)				
Total	**4.126,1**	**4.016,6**	**-2,7**		**100,0**	**45.076,0**	**45.655,2**	**1,3**		**100,0**
Agropecuarios, alimentos y bebidas [1]	968,3	1.353,7	39,8	9,3	33,7	10.312,9	14.064,3	36,4	8,3	30,8
Combustibles y prod. de industrias extractivas [2]	1.921,9	1.421,4	-26,0	-12,1	35,4	21.438,9	17.617,4	-17,8	-8,5	38,6
Manufacturas [3]	831,7	927,4	11,5	2,3	23,1	9.579,4	10.050,6	4,9	1,0	22,0
Otros sectores [4]	404,2	314,0	-22,3	-2,2	7,8	3.744,9	3.922,9	4,8	0,4	8,6

Fuente: DIAN – DANE (EXPO)

En el periodo enero - noviembre 2025, las exportaciones colombianas fueron US$45.655,2 millones FOB y registraron un aumento de 1,3%, frente al mismo periodo de 2024.

En el periodo enero - noviembre 2025, las exportaciones del grupo de Combustibles y productos de las industrias extractivas fueron de US$17.617,4 millones FOB y disminuyeron 17,8% frente al mismo periodo de 2024. Este comportamiento obedeció principalmente a la caída de las ventas externas de Petróleo, productos derivados del petróleo y productos conexos (-16,5%) y Hulla, coque y briquetas (-32,0%) que contribuyeron, en conjunto, con 20,4 puntos porcentuales negativos a la variación del grupo.

En el periodo enero - noviembre 2025, las exportaciones del grupo de productos Agropecuarios, alimentos y bebidas fueron US$14.064,3 millones FOB y presentaron un crecimiento de 36,4% frente al mismo periodo de 2024, como resultado principalmente del aumento de ventas de Café sin tostar descafeinado o no (78,6%) y Aceite de palma y sus fracciones (87,9%) que contribuyeron en conjunto con 26,2 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el periodo enero - noviembre 2025, las ventas externas del grupo de Manufacturas fueron US$10.050,6 millones FOB y registraron un crecimiento de 4,9% frente a enero - noviembre 2024, este comportamiento obedeció principalmente al aumento de las exportaciones de Productos químicos y productos conexos (9,3%) y Maquinaria y equipo de transporte (6,4%) que contribuyeron en conjunto con 4,8 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el periodo enero - noviembre 2025 frente al periodo enero - noviembre 2024, el aumento de las exportaciones del grupo Otros sectores (4,8%) se explicó fundamentalmente por el

crecimiento en las ventas de Oro no monetario que contribuyó con 4,6 puntos porcentuales a la variación del grupo.

Resultados Generales

Las estadísticas de exportaciones son compiladas a partir de la información contenida en la declaración de exportación definitiva. Dicho documento puede ser presentado después del embarque efectivo de la mercancía, generando rezagos entre el embarque y el momento estadístico.

En noviembre de 2025 se declararon ventas al exterior por US$4.016,6 millones FOB, de los cuales US$2.647,9 millones se embarcaron durante el mismo mes, US$927,0 millones en octubre, US$198,8 millones en septiembre, US$87,6 millones en agosto, US$17,4 millones en julio, US$28,9 millones en junio y US$109,0 millones en meses anteriores.

Tabla 6. Exportaciones totales declaradas según fecha de embarque
Noviembre 2025[P]

Fechas de embarque	Millones de dólares FOB	Participación (%)
Total	4.016,6	100,0
Noviembre 2025	2.647,9	65,9
Octubre 2025	927,0	23,1
Septiembre 2025	198,8	4,9
Agosto 2025	87,6	2,2
Julio 2025	17,4	0,4
Junio 2025	28,9	0,7
Meses anteriores	109,0	2,7

Fuente: DIAN - DANE (EXPO)

Importaciones.

Tabla 1. Valor CIF de las importaciones, variación, contribución y participación según grupos de productos (OMC)
Noviembre (2025/2024)P

Grupos de productos (OMC)	Noviembre P					Enero - Noviembre P				
	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)	2024	2025	Variación (%)	Contribución a la variación (pp)	Participación 2025 (%)
	Millones de dólares CIF					Millones de dólares CIF				
Total	**5.874,4**	**5.889,9**	**0,3**	0,3		**58.454,1**	**64.451,3**	**10,3**	10,3	
Agropecuarios, alimentos y bebidas[1]	846,8	881,1	4,1	0,6	15,0	8.520,2	9.449,2	10,9	1,6	14,7
Combustibles y prod. de industrias extractivas[2]	680,4	533,7	-21,6	-2,5	9,1	6.450,4	6.446,5	-0,1	0,0	10,0
Manufacturas[3]	4.344,5	4.472,2	2,9	2,2	75,9	43.394,2	48.433,0	11,6	8,6	75,1
Otros sectores[4]	2,6	2,9	11,2	0,0	0,0	89,3	122,7	37,3	0,1	0,2

Fuente: DIAN – DANE (IMPO)

De acuerdo con las declaraciones de importación registradas ante la DIAN en noviembre de 2025, las importaciones fueron US$5.889,9 millones CIF y presentaron un crecimiento de 0,3% con relación al mismo mes de 2024. Este comportamiento obedeció principalmente al aumento de 2,9% en el grupo de Manufacturas.

En noviembre de 2025, las importaciones de Manufacturas participaron con 75,9% del valor CIF total de las importaciones, seguido por Agropecuarios, alimentos y bebidas con 15,0%, Combustibles y productos de las industrias extractivas con 9,1% y Otros sectores con menos de 0,1%.

Enero- Noviembre 2025 vs Enero-Noviembre 2024

En el periodo enero - noviembre 2025, las importaciones colombianas fueron US$64.451,3 millones CIF y registraron un crecimiento de 10,3%, frente al mismo periodo de 2024.

En el periodo enero - noviembre 2025 las importaciones del grupo de Manufacturas fueron de US$48.433,0 millones CIF y presentaron un crecimiento del 11,6%, en comparación con el mismo periodo de 2024, como resultado de las mayores compras de Maquinaria y equipo de transporte (14,0%) que contribuyó con 6,0 puntos porcentuales a la variación del grupo.

En el periodo enero - noviembre 2025 las compras externas del grupo de productos Agropecuarios, alimentos y bebidas fueron US$9.449,2 millones CIF y aumentaron 10,9%, en comparación con el mismo periodo de 2024; este resultado se explicó principalmente por las mayores importaciones de Productos alimenticios y animales vivos (9,0%), que aportaron 7,0 puntos porcentuales a la variación del grupo.

Las compras externas en el grupo de Combustibles y productos de las industrias extractivas, en el periodo enero - noviembre 2025, fueron de US$6.446,5 millones CIF y presentaron una disminución de 0,1% en comparación con el mismo periodo de 2024. Este comportamiento obedeció principalmente por la caída de las importaciones de Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos (-3,4%), que contribuyó con 2,9 puntos porcentuales negativos a la variación total del grupo.

Tabla 3. Importaciones según grupos de productos OMC
Enero – noviembre (2025/2024)P

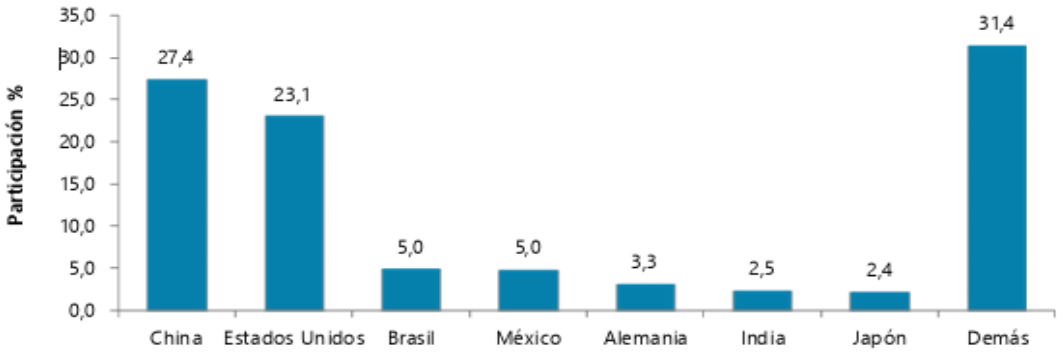
Sección	Capítulo	Descripción	Enero - noviembre 2024	Enero - noviembre 2025	Variación %	Contribución a la variación del grupo (pp)	Contribución a la variación total (pp)
			(Millones de dólares CIF)				
		Total	**58.454,1**	**64.451,3**	**10,3**		**10,3**
		Agropecuarios, alimentos y bebidas	**8.520,2**	**9.449,2**	**10,9**		**1,6**
0		Productos alimenticios y animales vivos	6.679,5	7.279,2	9,0	7,0	1,0
	07	Café, té, cacao, especias y sus preparados	255,3	539,1	111,2	3,3	0,5
	04	Cereales y preparados de cereales	2.381,1	2.496,8	4,9	1,4	0,2
	03	Pescado (no incluidos los mamíferos marinos), crustáceos, moluscos e inve	452,5	543,7	20,1	1,1	0,2
	05	Legumbres y frutas	812,2	882,6	8,7	0,8	0,1
	01	Carne y preparados de carne	566,2	631,0	11,4	0,8	0,1
	02	Productos lácteos y huevos de aves	200,8	254,7	26,9	0,6	0,1
	09	Productos y preparados comestibles diversos	518,4	531,8	2,6	0,2	0,0
	00	Animales vivos no incluidos en el capítulo 03	20,3	26,4	30,0	0,1	0,0
	08	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	1.207,1	1.191,9	-1,3	-0,2	0,0
	06	Azúcares, preparados de azúcar y miel	265,6	181,2	-31,8	-1,0	-0,1
4		Aceites, grasas y ceras de origen animal y vegetal	660,5	814,2	23,3	1,8	0,3
1		Bebidas y tabacos	438,2	531,8	21,3	1,1	0,2
2		Materiales crudos no comestibles, excepto los combustibles	742,0	824,0	11,1	1,0	0,1
		Combustibles y prod. de industrias extractivas	**6.450,4**	**6.446,5**	**-0,1**		**0,0**
3		Combustibles y lubricantes minerales y productos conexos	5.447,7	5.261,6	-3,4	-2,9	-0,3
		Demás	1.002,7	1.184,9	18,2	2,8	0,3
		Manufacturas	**43.394,2**	**48.433,0**	**11,6**		**8,6**
7		Maquinaria y equipo de transporte	18.525,3	21.119,0	14,0	6,0	4,4
5		Productos químicos y productos conexos, n.e.p.	12.722,6	13.903,3	9,3	2,7	2,0
8		Artículos manufacturados diversos	4.730,0	5.369,3	13,5	1,5	1,1
6		Artículos manufacturados, clasificados principalmente según el material	7.416,4	8.041,4	8,4	1,4	1,1
		Otros sectores	**89,3**	**122,7**	**37,3**		**0,1**

Fuente: DIAN - DANE (IMPO)

Importaciones Según País de Origen.
Enero- Noviembre 2025.

De acuerdo con las declaraciones de importación, las mercancías de origen China participaron con 27,4% del total registrado en el periodo enero – noviembre 2025; seguido por las originarias de Estados Unidos, Brasil, México, Alemania, India y Japón.

Gráfico 3. Distribución porcentual del valor CIF de las importaciones, según países de origen
Enero – noviembre 2025P



Fuente: DIAN - DANE (IMPO)

En el periodo enero - noviembre 2025 los países de origen que contribuyeron principalmente al crecimiento de las importaciones colombianas fueron: China (21,7%) y Trinidad y Tobago (306,4%), con una contribución conjunta de 6,0 puntos porcentuales, mientras que las importaciones desde Francia (-16,9%) contribuyeron con 0,3 puntos porcentuales negativos.

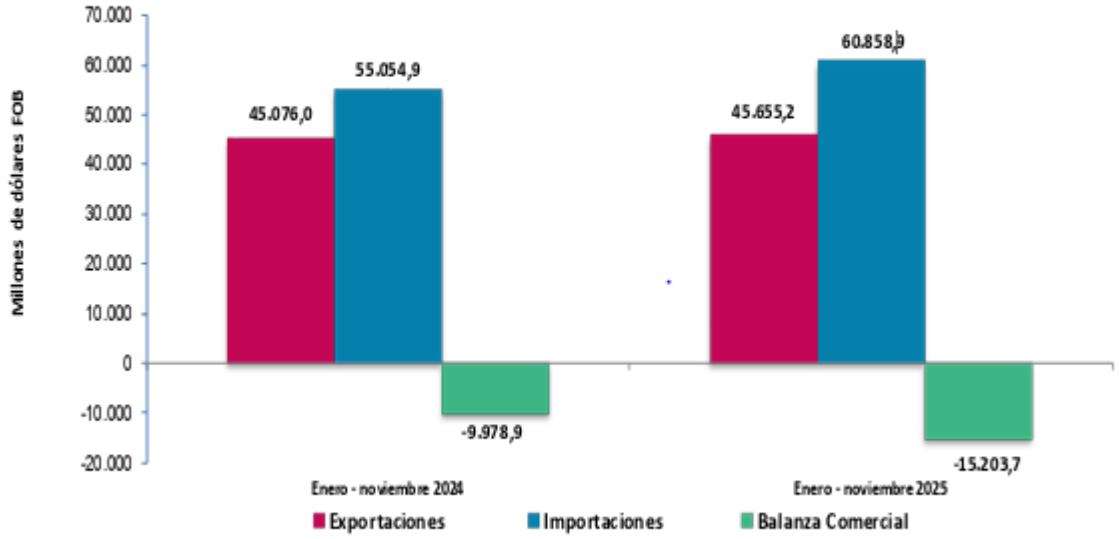
En el periodo enero - noviembre 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024, el aumento en las compras externas originarias de China se explicó principalmente por las mayores importaciones de Vehículos para el transporte de personas (119,7%) y Motocicletas y velocípedos (59,5%).

Por su parte en el periodo enero - noviembre 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024, la caída de las importaciones de origen Francia (-16,9%) se explicó por las menores compras externas de Aviones de más de 15.000 kg (-73,2%).

Balanza Comercial.
Enero-Noviembre 2025

En el periodo enero - noviembre 2025, se registró un déficit en la balanza comercial colombiana de US$15.203,7 millones FOB, mientras que en el mismo periodo de 2024 se presentó un déficit de US$9.978,9 millones FOB.

Gráfico 5. Balanza comercial
Enero – noviembre (2024-2025)P



Fuente: DIAN - DANE (IMPO)

Inflación.

Variación y contribución año corrido por divisiones de gasto.

En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

Fuente: DANE, IPC.

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,32 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

En diciembre de 2025 en comparación con diciembre de 2024, la variación anual de las subclases que más aportaron al índice total fueron: arriendo imputado (5,06%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (7,99%), arriendo efectivo (5,31%), transporte urbano (9,16%), carne de res y derivados (9,55%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (7,88%), café y productos a base de café (52,07%), suministro de agua (6,95%), educación preescolar y básica primaria (8,69%) y servicios relacionados con la copropiedad (8,55%). Las mayores contribuciones negativas se presentan en: papas (-24,61%), electricidad (-2,53%), arroz (-6,68%), equipos de telefonía móvil, similares y reparación (-23,65%) y huevos (-2,51%).

Comportamiento de la variación mensual, año corrido y anual del IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto

Cuadro 5. IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto
Total IPC
Diciembre 2024 - 2025

Nivel de ingreso por criterio absoluto

	Variación (%)			
	Mensual		Anual	
	2024	2025	2024	2025
Pobres	0,53	0,24	4,94	4,97
Vulnerables	0,52	0,23	4,89	4,97
Clase media	0,47	0,28	5,17	5,11
Ingresos altos	0,39	0,27	5,51	5,17
Total nivel de ingresos	0,46	0,27	5,20	5,10

Fuente: DANE, IPC.

En diciembre de 2025, la variación mensual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (0,24%), Vulnerables (0,23%), Clase media (0,28%), Ingresos altos (0,27%) y; por último, Total nivel de ingresos (0,27%).

La variación anual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (4,97%), Vulnerables (4,97%), Clase media (5,11%), Ingresos altos (5,17%) y; por último, Total nivel de ingresos (5,10%).

Análisis técnico del mercado de construcción de puentes.

Este componente es especialmente importante para justificar las condiciones técnicas del proceso y determinar qué tipo de empresas tienen capacidad para ejecutar satisfactoriamente el contrato.

Sistema estructural mixto

La estructura mixta representa una solución constructiva que integra materiales con propiedades mecánicas diferentes, principalmente acero estructural y concreto reforzado, de acuerdo con el diseño aprobado.

Entre sus principales ventajas se encuentran:

1. Resistencia estructural: permite aprovechar las propiedades mecánicas del acero y del concreto para soportar las cargas previstas en el diseño.
2. Optimización de materiales: posibilita desarrollar soluciones estructurales eficientes mediante la combinación de componentes.

3. Durabilidad: mediante diseños adecuados, materiales certificados, protección contra la corrosión y procedimientos de mantenimiento.
4. Adaptabilidad: permite desarrollar soluciones de ingeniería ajustadas a las condiciones topográficas y geográficas del lugar.
5. Capacidad de carga: permite proyectar estructuras destinadas al tránsito vehicular, conforme a las cargas de diseño y las especificaciones técnicas aplicables.

La selección del sistema estructural deberá encontrarse respaldada por los diseños y memorias de cálculo, y no por una decisión exclusivamente económica.

Análisis normativo y regulatorio del sector.

La construcción de los dos puentes vehiculares debe desarrollarse en cumplimiento del marco normativo que regula la contratación estatal, la ejecución de obras públicas y las especificaciones técnicas de infraestructura.

NORMA	APLICACIÓN AL PROCESO
Constitución Política de Colombia, artículos 209 y 365	Principios de la función administrativa y responsabilidad del Estado en la prestación de servicios públicos.
Ley 90 de 1993	Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
Ley 1150 de 2007	Reglas de selección objetiva y modalidades de selección contractual.
Ley 1474 de 2011	Medidas para fortalecer la prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y el control de la gestión pública.
Ley 2022 de 2020	Establece la obligatoriedad de los documentos tipo adoptados por Colombia Compra Eficiente, en los términos de su ámbito de aplicación.
Decreto 1082 de 2015	Reglamentación del sistema de compras y contratación pública, particularmente los estudios del sector y los requisitos habilitantes.
Decreto 1860 de 2021	Disposiciones reglamentarias relacionadas con las Mipymes y la contratación pública.
Ley 400 de 1997	Marco normativo de construcción sismo resistente, en lo que resulte aplicable.
Decreto 1072 de 2015	Disposiciones del sector trabajo y seguridad y salud en el trabajo.

Resolución 0312 de 2019	Estándares mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
Resolución 4561 de 2022	Adopción de las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras de INVIAS como norma técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional, dentro de su ámbito de aplicación.

Identificación y análisis de riesgos del sector

La construcción de puentes vehiculares implica riesgos técnicos, económicos, ambientales y operacionales que deben identificarse desde la etapa de planeación.

Se propone la siguiente matriz preliminar:

RIESGO	CONSECUENCIA	MEDIDA DE TRATAMIENTO
Variación de precios del acero	Incremento de costos de fabricación y montaje.	Estudio de mercado actualizado y análisis de condiciones económicas del contrato.
Variación de precios del concreto	Afectación del presupuesto y de los costos directos.	Cotizaciones y análisis de precios unitarios.
Condiciones geotécnicas no previstas	Retrasos y necesidad de actividades adicionales.	Estudios geotécnicos suficientes y diseños definitivos.
Crecientes y condiciones hidráulicas	Suspensión de actividades y daños en las obras.	Estudios hidrológicos e hidráulicos y programación constructiva.
Dificultades de transporte	Retrasos en la llegada de materiales y estructuras.	Verificación previa de accesos y logística de transporte
Deficiencias en fabricación metálica	Problemas de resistencia, geometría y montaje.	Control de calidad, certificaciones y procedimientos de inspección.
Accidentes laborales	Lesiones, interrupciones y responsabilidades.	Implementación del SG-SST y medidas de prevención.
Afectaciones ambientales	Sanciones, suspensiones y daños ambientales.	Planes de manejo ambiental y permisos aplicables.

Retrasos en la ejecución	Afectación del plazo contractual.	Cronograma, seguimiento e imposición de medidas contractuales cuando procedan.
Deficiencias constructivas	Problemas de estabilidad y durabilidad	Control de calidad, ensayos, supervisión e interventoría.

Comportamiento del sector:

Introducción

El sector de la construcción constituye una de las actividades económicas estratégicas para el desarrollo de Colombia, debido a su participación en la generación de valor agregado, la creación de empleo, la demanda de materias primas, la dinamización de la industria manufacturera y el fortalecimiento de la infraestructura física del país.

Su importancia económica trasciende la construcción de viviendas y edificaciones, puesto que comprende también la ejecución de obras civiles, carreteras, puentes, sistemas de transporte, infraestructura hidráulica, equipamientos públicos y demás proyectos destinados a mejorar las condiciones de conectividad y competitividad de los territorios.
Durante el último año, el comportamiento del sector debe analizarse diferenciando dos grandes actividades:

1. Construcción de edificaciones: comprende la construcción de viviendas, edificios comerciales, industriales, institucionales y otras edificaciones.
2. Construcción de obras civiles: comprende carreteras, puentes, túneles, infraestructura de transporte, obras hidráulicas, redes y demás proyectos de ingeniería civil.

Esta diferenciación es especialmente importante para el análisis de la contratación pública municipal, porque el comportamiento de la construcción de vivienda no necesariamente refleja la situación económica de las empresas que ejecutan puentes, carreteras y obras de infraestructura.

En consecuencia, el presente informe concentra su atención en el comportamiento de la construcción de obras civiles y de infraestructura de transporte, sin dejar de examinar las condiciones generales del sector de la construcción colombiano.

Comportamiento económico del sector durante el último año
Evolución del PIB de la construcción

El comportamiento del sector durante 2026 evidencia una recuperación diferenciada entre sus actividades. Mientras las edificaciones han presentado dificultades para recuperar su dinamismo, las obras civiles han registrado un crecimiento significativo.

De acuerdo con el DANE, durante el primer trimestre de 2026 el valor agregado de la construcción presentó una contracción anual del 5,4 %. Este resultado estuvo asociado principalmente a la disminución de las edificaciones, que registraron una variación negativa del 8,2 %, mientras que las obras civiles crecieron un 0,6 %.

Sin embargo, durante el segundo trimestre de 2026 se presentó un cambio importante en el comportamiento de la actividad constructora:

- El PIB nacional creció 3,5 % frente al segundo trimestre de 2025.
- El valor agregado de la construcción aumentó 2,2 %.
- Las obras civiles registraron un crecimiento del 17,1 %.
- Las edificaciones disminuyeron 3,2 %.
- Las actividades especializadas de construcción disminuyeron 2,2 %.

Esta evolución permite identificar que el crecimiento de la construcción durante el segundo trimestre estuvo impulsado fundamentalmente por las obras civiles y no por la construcción de edificaciones.

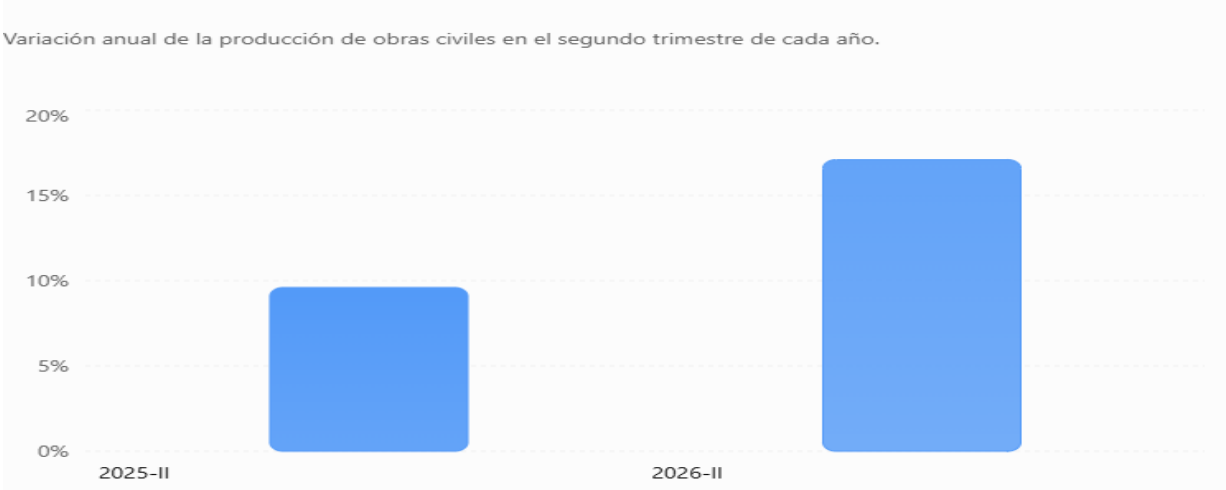
Interpretación económica: este comportamiento representa una señal favorable para las empresas que desarrollan infraestructura de transporte, puentes, carreteras y obras públicas, debido a que evidencia un mayor dinamismo de la producción en este segmento de mercado.

Evolución de la producción de obras civiles

Uno de los indicadores más relevantes para estudiar este mercado es el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), elaborado por el DANE.

Este indicador mide la evolución de la producción de las obras civiles a partir del avance efectivo de los contratos, permitiendo identificar el comportamiento de las diferentes clases de infraestructura.

Según el resultado del segundo trimestre de 2026, la producción de obras civiles presentó un crecimiento anual del 17,1 %, mientras que su variación en los últimos doce meses fue del 9,4 % y el crecimiento acumulado entre enero y junio de 2026 fue del 9,2 %.



El resultado es especialmente relevante porque demuestra que el segmento de obras civiles no solamente se mantuvo activo, sino que presentó una aceleración considerable respecto al mismo periodo del año anterior.

Comportamiento de la construcción de carreteras y puentes

Para el objeto contractual del municipio de Nunchía, este es el indicador de mayor importancia.

El DANE clasifica dentro del grupo de carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles, las actividades relacionadas con la construcción de infraestructura de transporte.

Durante el segundo trimestre de 2026, este grupo registró un crecimiento anual del 18,7 %, aportando 8,6 puntos porcentuales al crecimiento total de la producción de obras civiles.

Este comportamiento permite establecer que la construcción de infraestructura de transporte presentó una dinámica positiva durante el periodo analizado, consolidándose como uno de los principales componentes del crecimiento de las obras civiles en Colombia.



Fuente: DANE, Indicador de Producción de Obras Civiles, segundo trimestre de 2026

El crecimiento de las obras de transporte evidencia la importancia que mantiene la inversión en infraestructura dentro de la economía nacional. En particular, los proyectos de construcción de puentes contribuyen a mejorar la conectividad de los territorios, garantizar la continuidad de los corredores viales y facilitar el desplazamiento de personas y mercancías.

Aplicación al proyecto de Nunchía: la construcción de los puentes vehiculares de las veredas Tacare y Conchal se encuentra vinculada directamente con una actividad económica que registró un comportamiento favorable durante el segundo trimestre de 2026. Esto permite contextualizar la contratación dentro de un mercado activo de obras civiles, aunque no demuestra por sí solo la disponibilidad de recursos presupuestales ni la existencia de oferentes locales.

Comportamiento de los costos de construcción durante 2026

Uno de los aspectos más importantes para las entidades estatales es la evolución de los costos de construcción, debido a que estos inciden directamente en la elaboración de presupuestos oficiales, análisis de precios unitarios, cotizaciones y estimaciones económicas.

Para examinar esta variable se utiliza el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), elaborado por el DANE.

Este indicador permite conocer las variaciones de precios de los bienes y servicios utilizados en la construcción de obras civiles, incluyendo materiales, mano de obra, maquinaria, equipos y transporte.

Evolución general del ICOCIV

Según el boletín correspondiente a septiembre de 2026, el ICOCIV presentó:

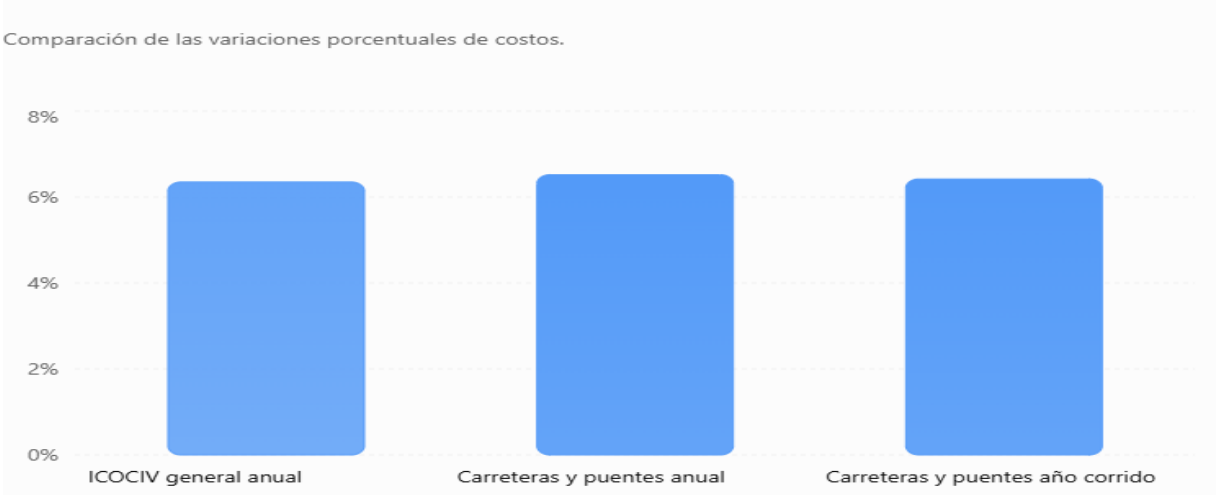
INDICADOR	VARIACIÓN
Variación mensual septiembre 2026	0,11 %
Variación año corrido enero-septiembre 2026	6,32 %
Variación anual septiembre 2025-septiembre 2026	6,35 %

Estos resultados evidencian un incremento de los costos asociados a la construcción de obras civiles durante 2026, lo que demuestra la importancia de actualizar los presupuestos oficiales y verificar los precios de mercado antes de iniciar los procesos contractuales.

Comportamiento de los costos en carreteras y puentes.

El DANE identifica una agrupación específica para las actividades relacionadas con carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles. En septiembre de 2026, esta agrupación registró un incremento anual del 6,52 %, superior al promedio nacional del ICOCIV, que fue del 6,35 %.

En lo corrido de 2026, la misma agrupación registró un aumento del 6,42 %.



Análisis económico.

La mano de obra constituye el componente que presentó el mayor incremento acumulado, con una variación del 14,45 %. Este comportamiento tiene incidencia directa en los costos de personal profesional, técnico y operativo requerido para ejecutar obras civiles.

El transporte también representa una variable de importancia, con un crecimiento del 5,32 %, especialmente para proyectos localizados en zonas rurales donde es necesario movilizar materiales, maquinaria y estructuras prefabricadas.

Los materiales presentaron un incremento del 5,30 %, situación que incide en los costos de adquisición de concreto, acero, agregados pétreos, cemento y demás insumos necesarios para la construcción.

En consecuencia, las entidades públicas deben evitar la utilización de presupuestos desactualizados y verificar que los precios unitarios reflejen las condiciones reales del mercado al momento de estructurar el proceso contractual.

Incidencia particular en la construcción de puentes.

El comportamiento de los costos adquiere especial importancia cuando se trata de proyectos que involucran estructuras mixtas.

En este tipo de obras, los principales componentes económicos son:

- Acero estructural utilizado en vigas y elementos metálicos.
- Acero de refuerzo para cimentaciones y elementos de concreto.
- Concreto estructural para estribos, aletas y tableros.
- Fabricación y montaje de elementos metálicos.
- Transporte especializado de componentes estructurales.
- Mano de obra calificada para soldadura, montaje y construcción.
- Maquinaria y equipos para excavación, izaje y montaje.
-

Un dato particularmente útil es que la subclase CPC correspondiente a puentes y carreteras elevadas presentó una variación acumulada del 5,96 % entre diciembre de 2025 y septiembre de 2026, y un incremento anual del 6,06 %.

Esto demuestra que los costos asociados específicamente con la construcción de puentes también han experimentado incrementos durante el periodo analizado.

Para el municipio de Nunchía, esta información constituye un referente económico importante al momento de elaborar los análisis de precios unitarios de los dos puentes vehiculares.

Comportamiento de la oferta y demanda del sector

El mercado de la construcción se caracteriza por la interacción entre entidades públicas, empresas privadas, proveedores de materiales, fabricantes de estructuras y prestadores de servicios especializados.

Durante el último año, la dinámica del mercado ha presentado diferencias importantes entre las actividades edificadoras y las obras civiles.

Demanda de obras civiles

La demanda de infraestructura está determinada principalmente por las inversiones públicas y privadas destinadas a construir, mantener, ampliar y rehabilitar obras de infraestructura.

En el ámbito público, las principales entidades que demandan servicios de construcción de infraestructura son:

- Instituto Nacional de Vías (INVIAS).
- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).
- Gobernaciones departamentales.
- Alcaldías municipales.
- Entidades descentralizadas.
- Empresas industriales y comerciales del Estado con proyectos de infraestructura.

La demanda pública representa una fuente importante de actividad económica para las empresas constructoras, debido a la contratación de obras que requieren materiales, maquinaria, personal especializado y servicios complementarios.

En el caso de las administraciones municipales, la inversión en infraestructura vial rural constituye un mecanismo para atender necesidades de conectividad, movilidad y desarrollo económico de las comunidades.

Comportamiento de la demanda de edificaciones

Aunque el presente proyecto corresponde a obras civiles, resulta pertinente diferenciar el comportamiento del sector edificador.

En agosto de 2026, el área total licenciada para construcción fue de 1.322.000 metros cuadrados, frente a 1.468.320 metros cuadrados registrados en agosto de 2025, lo que representó una disminución anual del 10 %.

El área licenciada para vivienda disminuyó 10,9 %, mientras que los destinos no habitacionales registraron una reducción del 6,9 %.

Estadísticas de Licencias de Construcción (ELIC)

Este comportamiento evidencia que la actividad edificadora ha presentado dificultades durante el periodo analizado.

Sin embargo, no debe confundirse esta situación con la evolución de las obras civiles, puesto que ambos segmentos presentan dinámicas económicas diferentes. De hecho, mientras las licencias de construcción disminuyeron, la producción de obras civiles mostró un crecimiento significativo en el segundo trimestre de 2026.

Empleo y generación de actividad económica

El sector de la construcción se caracteriza por ser intensivo en mano de obra, debido a que requiere la participación de trabajadores con diferentes niveles de formación y especialización.

La ejecución de proyectos de infraestructura genera demanda de:

- Ingenieros civiles y especialistas.
- Arquitectos y profesionales técnicos.
- Maestros de obra.
- Oficiales de construcción.
- Ayudantes y auxiliares.
- Operadores de maquinaria pesada.
- Soldadores y montadores de estructuras metálicas.
- Conductores de vehículos de carga.
- Personal de seguridad y salud en el trabajo.
- Técnicos de laboratorio y control de calidad.

Comportamiento del mercado laboral

De acuerdo con el DANE, en septiembre de 2026 la tasa de desocupación nacional se ubicó en 8,0 %, frente al 8,2 % registrado en septiembre de 2025. La tasa de ocupación fue del 58,7 %.

Empleo y desempleo

Aunque estos datos corresponden al mercado laboral nacional y no exclusivamente a la construcción, permiten contextualizar el comportamiento general del empleo durante el periodo analizado.

La actividad constructora tiene una particularidad: su demanda de trabajadores varía de acuerdo con la cantidad de proyectos en ejecución, las etapas constructivas, la localización de las obras y las necesidades de personal especializado.

En proyectos de puentes, por ejemplo, las actividades de cimentación, construcción de elementos de concreto, fabricación y montaje de estructuras metálicas requieren perfiles laborales diferentes.

Impacto sobre el empleo local

Para el municipio de Nunchía, la ejecución de obras civiles representa una oportunidad para dinamizar el mercado laboral local.

La construcción de los puentes vehiculares en las veredas Tacare y Conchal puede generar demanda de trabajadores de la zona para actividades auxiliares, transporte, apoyo logístico, movimiento de materiales y labores de construcción que no requieran especialización avanzada.

De igual manera, puede favorecer la contratación de proveedores locales y regionales, siempre que estos cuenten con la capacidad de suministrar los bienes y servicios requeridos.

Por consiguiente, la contratación pública de infraestructura genera efectos económicos directos e indirectos sobre las comunidades beneficiarias.

Inversión pública y comportamiento del mercado de infraestructura

La inversión pública representa uno de los principales factores que determinan la demanda de obras civiles en Colombia.

Las entidades estatales participan en el mercado mediante la contratación de proyectos de infraestructura vial, transporte, saneamiento básico, infraestructura educativa, equipamientos públicos y demás obras de interés colectivo.

Presupuesto del sector transporte

De acuerdo con la información de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, elaborada a partir de datos del Ministerio de Hacienda, el Presupuesto General de la Nación destinado al sector transporte pasó de aproximadamente $8,2 billones en 2019 a $20,5 billones en 2026.

Esto evidencia la importancia presupuestal que mantiene el sector transporte dentro de la inversión pública nacional.

Infraestructura A Fondo

Sin embargo, es importante distinguir entre los recursos apropiados, los recursos comprometidos y los recursos efectivamente pagados, debido a que estos representan etapas diferentes de la ejecución presupuestal.

Análisis de la situación del sector y su relación con el proyecto de Nunchía

Una vez examinados los indicadores económicos, la evolución de las obras civiles, los costos de construcción, la inversión pública y las condiciones del mercado empresarial, es posible establecer la relación directa entre el comportamiento del sector y el proyecto denominado:

CONSTRUCCIÓN DE DOS (2) PUENTES VEHICULARES EN ESTRUCTURA MIXTA EN LA VEREDA TACARE Y VEREDA CONCHAL DEL MUNICIPIO DE NUNCHÍA, DEPARTAMENTO DE CASANARE.

Dinámica del mercado aplicable al proyecto

El proyecto se encuentra directamente relacionado con el subsector de construcción de infraestructura de transporte, el cual presentó un comportamiento favorable durante el segundo trimestre de 2026.

El crecimiento anual del 18,7 % en la producción del grupo de carreteras y puentes constituye un indicador relevante para establecer que existe una dinámica positiva en la ejecución de este tipo de infraestructura en el territorio nacional.

Este comportamiento se complementa con el incremento anual del 6,52 % en los costos de construcción de carreteras y puentes, lo que demuestra que, aunque la actividad productiva ha aumentado, los costos de ejecución también han experimentado incrementos.

En consecuencia, las entidades territoriales deben realizar una planeación económica rigurosa, fundamentada en precios actualizados y condiciones reales del mercado.

Incidencia de los costos sobre la construcción de los dos puentes

El sistema estructural mixto previsto para el proyecto implica la utilización de materiales y servicios especializados.

En particular, el incremento de los costos de mano de obra, transporte y materiales tiene incidencia directa sobre el presupuesto de ejecución.

Además, las condiciones de ubicación de las veredas Tacare y Conchal requieren considerar los costos de desplazamiento de maquinaria, transporte de materiales y movilización de los componentes estructurales.

Por consiguiente, resulta necesario que la Alcaldía de Nunchía determine los precios de los insumos mediante cotizaciones actualizadas y análisis de precios unitarios que reflejen las condiciones particulares de cada frente de obra.

Disponibilidad de empresas constructoras

El mercado nacional cuenta con empresas dedicadas a la construcción de infraestructura vial, obras civiles y estructuras metálicas, así como proveedores especializados en materiales y servicios complementarios.

Esta composición permite identificar un mercado de potenciales oferentes con diferentes niveles de especialización.

Sin embargo, la entidad debe verificar la existencia de empresas que tengan experiencia relacionada con la construcción de puentes vehiculares y capacidad para ejecutar las actividades correspondientes a cimentaciones, estructuras de concreto y fabricación y montaje de componentes metálicos.

La participación de consorcios y uniones temporales también constituye una alternativa para integrar capacidades técnicas, financieras y organizacionales.

Justificación de la inversión pública

La construcción de los dos puentes vehiculares constituye una intervención necesaria para fortalecer la infraestructura vial rural del municipio.

Su ejecución permitirá mejorar las condiciones de movilidad y conectividad de las comunidades beneficiarias, facilitar el transporte de productos agropecuarios y contribuir al acceso de la población a los servicios institucionales.

De esta manera, la inversión pública en infraestructura de transporte representa un instrumento para promover el desarrollo económico y social del territorio, especialmente en zonas rurales donde las dificultades de conectividad pueden limitar las oportunidades productivas y el acceso a servicios esenciales.



El análisis del comportamiento del sector de la construcción en Colombia durante el periodo comprendido entre noviembre de 2025 y noviembre de 2026 permite identificar una evolución diferenciada entre las actividades edificadoras y las obras civiles. Mientras la construcción de edificaciones ha presentado dificultades en su recuperación, el subsector de infraestructura ha registrado resultados favorables, particularmente en las actividades relacionadas con carreteras, puentes y otras obras de ingeniería civil.

De acuerdo con la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), durante el segundo trimestre de 2026 la producción de obras civiles presentó un crecimiento anual del 17,1 %, mientras que el grupo correspondiente a carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles registró un incremento del 18,7 %. Estos resultados evidencian una dinámica positiva en la ejecución de infraestructura de transporte y permiten reconocer la importancia que mantiene este subsector dentro de la economía nacional.

No obstante, el comportamiento de la actividad constructora también ha estado acompañado de incrementos en los costos de ejecución. Según el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), a septiembre de 2026 los costos generales de las obras civiles presentaron una variación anual del 6,35 %, mientras que la agrupación de carreteras y puentes registró un incremento del 6,52 %. De igual manera, se identificaron aumentos importantes en los componentes de mano de obra, transporte y materiales, factores que inciden directamente en la estructuración económica de los proyectos de infraestructura.

Desde la perspectiva de la oferta, el sector está integrado por empresas constructoras, fabricantes de estructuras metálicas, proveedores de materiales, empresas de transporte, prestadores de servicios de ingeniería y demás agentes económicos que participan en la cadena de producción de obras civiles. Esta composición permite identificar la existencia de diferentes actores con capacidades técnicas y operativas que pueden intervenir en proyectos de construcción de puentes, carreteras y estructuras de infraestructura de transporte.

Por su parte, la demanda de obras civiles continúa estando vinculada de manera importante a la inversión pública nacional y territorial, mediante la ejecución de proyectos destinados al mejoramiento de la infraestructura vial, la conectividad regional y el fortalecimiento de las condiciones de movilidad de las comunidades.

En relación con el proyecto que pretende adelantar el municipio de Nunchía, la construcción de dos puentes vehiculares en estructura mixta en las veredas Tacare y Conchal se encuentra directamente vinculada con el subsector de infraestructura de transporte. Su ejecución requiere la participación de empresas con experiencia en obras civiles, capacidad para desarrollar actividades de cimentación y construcción estructural, así como disponibilidad de recursos técnicos, financieros y organizacionales para garantizar el cumplimiento de las especificaciones de ingeniería.

En consecuencia, el comportamiento del mercado permite establecer que existe una actividad económica relevante relacionada con la construcción de infraestructura de transporte, aunque también se presentan desafíos asociados con el incremento de los costos de los insumos, la disponibilidad de personal especializado, las condiciones logísticas y la capacidad financiera de los contratistas.

Por lo anterior, se considera necesario que la Alcaldía Municipal de Nunchía estructure el proceso contractual con fundamento en información económica actualizada, estudios y diseños técnicamente suficientes, análisis de precios unitarios, cotizaciones de mercado y requisitos habilitantes proporcionales a la naturaleza y complejidad de las obras, garantizando los principios de planeación, economía, transparencia y selección objetiva.
De esta manera, la contratación contribuirá al fortalecimiento de la infraestructura vial rural, al mejoramiento de la conectividad de las veredas Tacare y Conchal y al desarrollo económico y social del municipio.

Dinámica por sectores económicos.

Confecámaras presenta su informe de Dinámica de Creación de Empresas, en el que se analiza el comportamiento de la constitución de sociedades y matrícula de personas naturales en el primer trimestre de 2025. La fuente de las estadísticas reportadas en este informe es el Registro Único Empresarial y Social (RUES), el cual recoge información registral de las Cámaras de Comercio del país y permite hacer seguimiento a la demografía de empresas por organización jurídica, sectores y tamaño.

La creación de sociedades pasó de se crearon en Colombia un total de 164.435 empresas, 3,6% menos que en el mismo periodo de 2024.

“El contexto del país en este primer semestre ha sido retador. El aumento en las tasas de interés, el comportamiento de la inflación y el valor del dólar son aspectos que impactan el comportamiento de la economía y la dinámica de creación de empresas. En un análisis de 10 años realizado por Confecámaras en esta materia, observamos que en 2015 se presentó

una menor dinámica de creación explicada por el contexto socioeconómico de la época, igual sucedió en 2020 por los efectos negativos de la pandemia. Para el segundo semestre de este año los indicadores muestran mejores comportamientos lo que tendría un efecto positivo. Debemos profundizar la alianza público – privada que permita tener un entorno estable y atractivo para hacer negocios, de tal manera que más colombianos creen empresas que perduren", destacó Julián Domínguez Rivera, presidente de Confecámaras.

Los sectores en los que se presenta una variación positiva en la creación de empresas fueron: actividades de salud humana y asistencia social (6,35%); actividades inmobiliarias (5,48%); suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado (4,0%); y actividades conexas a viajes, alquiler y arrendamiento de maquinaria, call centers y limpieza general al interior de edificios (2,36%).

Por otra parte, los sectores donde se presentó una menor dinámica fueron: actividades de los hogares en calidad de empleadores (- 37,9%); administración pública y defensa (-21,7%); explotación de minas y canteras (-11,9%); actividades artísticas de entretenimiento y recreación (-12,28); y agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (-11%).

Por tamaño de empresa y desempeño regional.

De acuerdo con el tamaño de la empresa, medido por el valor de sus activos, se evidencia que el conjunto de nuevas unidades productivas está conformado por microempresas (99,7%); pequeñas (0,28%) y medianas (0,015%).

En 2025 las regiones donde se creó un mayor número de empresas son: Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santander y Atlántico.

2.1. ENTORNO ECONÓMICO REGIONAL.

Nunchía es uno de los 19 municipios que conforman el departamento de Casanare, Colombia, este se ubica al oriente en la zona el piedemonte llanero , en la vertiente oriental de los Andes. Su jurisdicción tiene una extensión de 1171 km cuadrados.

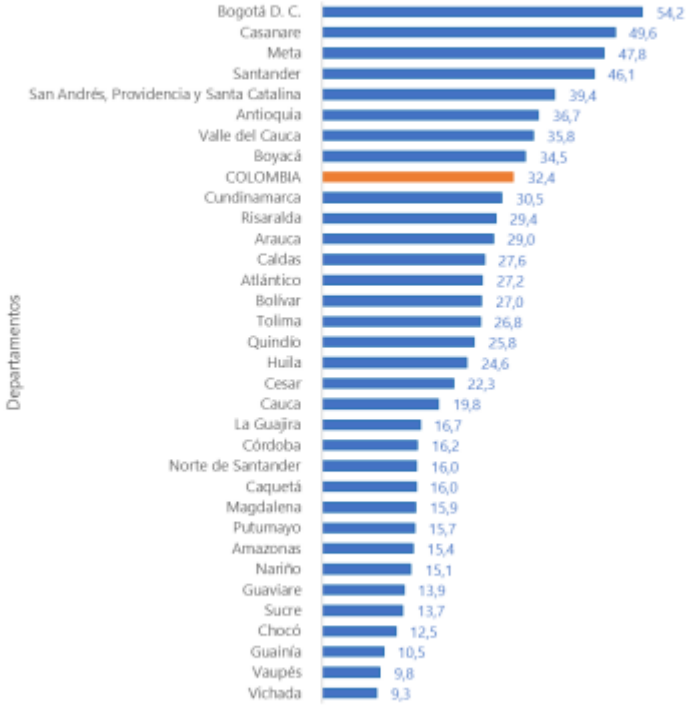
Según proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en 2023, Nunchía tiene 9,987 habitantes: 4.624 mujeres (46.3%) y 5.363 hombres (53.7%). Los habitantes de Nunchía representan el 2.1% de la población total de Casanare en 2025.

Es importante destacar que el Departamento de Casanare está situado en el centro nororiental de la república de Colombia, en la Región de la Orinoquía Colombiana. El territorio del departamento se extiende en el piedemonte oriental de la cordillera Oriental de los Andes colombianos. Pertenece a la región de los Llanos Orientales con todas las características que la identifican.

Producto Interno Bruto Departamental por habitante

Para 2024 , el PIB nacional por habitante es 32,4 millones de pesos. Los departamentos que registraron un PIB por habitante mayor al nacional son: Bogotá D.C., Casanare, Meta, Santander, San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Antioquia, Valle del Cauca y Boyacá.

Gráfico 4. Producto Interno Bruto departamental por habitante*
Millones de pesos a precios corrientes
2024pr



Fuente: DANE, Producto Interno Bruto por Departamento.

Comercio exterior departamental.

Exportaciones

En 2023, según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el **99.8% de las exportaciones de Casanare correspondieron a petróleo crudo**, con Panamá como principal destino. Casanare es uno de los principales productores de hidrocarburos en Colombia, lo que domina su perfil exportador. Otros productos de menor relevancia incluyen agrícolas como arroz, palma de aceite, maíz y plátano, en los que Casanare es líder nacional según la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (UPRA).

En 2024, las exportaciones petroleras colombianas cayeron un 5.1%, y Casanare, con 5 taladros activos en enero de 2025 (según Campetrol), enfrentó una reducción en la actividad extractiva, lo que podría impactar las exportaciones de crudo en 2025. No obstante, se proyecta un leve aumento en la actividad de taladros (hasta 108 en abril 2025), lo que podría estabilizar las exportaciones petroleras.

Además, hay iniciativas para diversificar las exportaciones. En 2025, se planean reuniones en Casanare para fortalecer la exportación de productos lácteos, lideradas por el Ministerio de Comercio y entidades como el ICA y Fedegán, buscando mejorar la competitividad y calidad para mercados externos. Proyectos agroindustriales, como la Ciudadela del Cacao en la Hacienda Corinto, también buscan posicionar productos agrícolas en mercados nacionales e internacionales.

En resumen, para 2025, las exportaciones de Casanare seguirán dependiendo en gran medida del petróleo crudo, con posibles contracciones debido a la menor actividad extractiva, pero con esfuerzos emergentes para diversificar hacia productos lácteos y agrícolas como el cacao.

Importaciones.

Casanare, como región cuya economía depende significativamente del sector petrolero y agropecuario, importa principalmente insumos relacionados con estas actividades. Según información de 2023, el sector arrocero de Casanare, que representa el 40-45% de la producción nacional, enfrenta desafíos por los altos costos de importación de insumos agrícolas, como fertilizantes y agroquímicos, influenciados por la fluctuación del dólar. Esto sugiere que las importaciones en 2025 probablemente seguirán centradas en insumos para la agricultura (como fertilizantes, pesticidas y maquinaria) y el sector petrolero (equipos y tecnologías para extracción)

Un ejemplo específico de importaciones en Casanare es el caso de Industrial Aceitera de Casanare S.A., que en 2022 importó cojinetes para maquinaria extractora de aceite de palma, con arancel del 0% según el Decreto 272 de 2018, sin necesidad de registro de importación. Esto indica que las importaciones de bienes industriales para el sector agroindustrial también son relevantes.

No hay proyecciones específicas para 2025, pero la dependencia de insumos importados para mantener la competitividad en sectores clave como el arroz, el aceite de palma y el petróleo sugiere que las importaciones seguirán siendo significativas. Factores como el tipo de cambio, las políticas comerciales y la infraestructura vial (que encarece el transporte de bienes importados) influirán en el volumen y costo de las importaciones.

3 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

3.1 Análisis de la Demanda Interna.

CONSTRUCCION DE DOS PUENTES VEHICULARES EN ESTRUCTURA MIXTA EN LA VEREDA TACARE Y VEREDA CONCHAL DEL MUNICIPIO DE NUNCHIA, DEPARTAMENTO DE CASANARE.

La siguiente relación muestra la descripción de los procesos que ha realizado, la Alcaldía del municipio de Nunchía.

NUMERO DE CONTRATO	ENTIDAD	OBJETO	VALOR	FECHA
SA-MCNUN-018-2025	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE NUNCHIA	CONSTRUCCIÓN PUENTE PEATONAL COLGANTE SOBRE LA QUEBRADA LAS CAÑAS VEREDA PIEDECUESTA DEL MUNICIPIO DE NUNCHÍA, DEPARTAMENTO DE CASANARE	$299,437,056	23/09/2025

3.2 Análisis de la Demanda Externa

La entidad siguiendo la recomendaciones de Colombia Compra Eficiente, ha identificado los procesos que tanto la entidad como otras entidades estatales han adelantado, con el fin de analizar aspectos relevantes: modalidad de selección, objeto, cantidades, valores, garantías entre otros, esta consulta fue realizada tanto en Secop 1 como en Secop 2.

NUMERO DE CONTRATO	ENTIDAD	OBJETO	VALOR	FECHA
AS-SAMC-010-2025	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TAMARA	CONSTRUCCIÓN DE UN (1) PUENTE PEATONAL SOBRE LA QUEBRADA SACAMITA EN EL FORTALECIMIENTO DE LA RED VIAL RURAL DEL SECTOR MUNEQUE DE LA VEREDA GUIVARIN DEL MUNICIPIO DE SÁCAMA, CASANARE.	$80,000,000	19/12/2025
MM-LP-SINF-001-2023	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE MONTERREY	CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR SOBRE LA QUEBRADA LA CARBONERA VEREDA TIERRAGRATA DEL MUNICIPIO DE MONTERREY, DEPARTAMENTO DE CASANARE.	$597,709,778	25/08/2023
CDMT-SI-079-07	CASANARE - ALCALDÍA MUNICIPIO DE TAURAMENA	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA ETAPA (SUPERESTRUCTURA) DEL PUENTE COLGANTE PEATONAL UBICADO SOBRE LA QUEBRADA LA QUIQUIA, EN LA VEREDA EL ZAMBO DEL MUNICIPIO DE TAURAMENA	$69,998,948	5/09/2020

MATRIZ 2 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES 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.

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

4. ASPECTOS REGULATORIOS O LEGALES. -

JUSTIFICACION DE LA MODALIDAD Y FUNDAMENTOS JURIDICO

MODALIDAD Y FUNDAMENTO JURÍDICO

El régimen jurídico aplicable al presente proceso de contratación se circunscribe a la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Ley 2022 de 2020, el Decreto 1082 de 2015 (modificado por el Decreto 1860 de 2021) y las resoluciones vigentes expedidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE).

- 1. Procedencia de la Modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía

De conformidad con el literal b) del numeral 2 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, la entidad adelanta el proceso bajo la modalidad de Selección Abreviada de Menor Cuantía, toda vez que el presupuesto oficial es de $399.830.585,00, valor que no supera el tope de la menor cuantía definido para el Municipio de Nunchía según el Decreto 001 de 2026 (280 SMLMV).

- 2. Obligatoriedad de los Documentos Tipo (Pliegos Tipo)

Dado que el objeto del contrato consiste en la ejecución de una obra pública de infraestructura de transporte, este proceso se encuentra sujeto de manera obligatoria a los Documentos Tipo adoptados por la ANCP-CCE, en cumplimiento de la Ley 2022 de 2020.

En consecuencia, el pliego de condiciones, los requisitos habilitantes y los factores de ponderación corresponden estrictamente a lo establecido en la Resolución 463 de 2024, la cual estandariza el procedimiento de Selección Abreviada de Menor Cuantía para infraestructura de transporte.

- 3. Convocatoria Limitada a MIPYMES

Atendiendo a los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.3 del Decreto 1082 de 2015 (modificado por el Decreto 1860 de 2021), y considerando que el presupuesto oficial es inferior al umbral de USD $125.000, el proceso se limitará exclusivamente a Mipymes (municipales o departamentales) siempre que se reciban las manifestaciones de interés que cumplan los requisitos legales dentro del término de ley.

- 4. Criterios de Selección Objetiva (Bajo Documentos Tipo)

De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y los Documentos Tipo aplicables, la selección será objetiva mediante los siguientes criterios:

- Requisitos Habilitantes: La capacidad jurídica, financiera, organizacional y la experiencia serán verificadas conforme a la Matriz de Experiencia y los parámetros definidos en el Pliego Tipo, los cuales no pueden ser modificados por la entidad.
- Factores de Ponderación: La oferta más favorable se determinará mediante la ponderación de:
    1. Precio: Aplicando las fórmulas matemáticas estandarizadas en el Documento Tipo.
    2. Calidad: Bajo los criterios de apoyo a la industria nacional, vinculación de personas con discapacidad o trabajadores en situación de vulnerabilidad, conforme a la estandarización de Colombia Compra Eficiente.

- 5. Reglas de Procedimiento (Art. 2.2.1.2.1.2.20 Decreto 1082 de 2015)

Régimen jurídico aplicable a la modalidad de contratación en la ley 80 de 1993 y ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, y las leyes civiles, comerciales y demás normas que adicionen, complementen o regulen las condiciones del objeto a contratar.

Los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección y el contrato que se derive del presente proceso de selección, están soportados conforme a los criterios que se señalan a continuación:

- **Ley 80 de 1993** "*Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública*", en su articulado establece:

El Artículo 1° señala que dicha ley tiene por objeto disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales.
El literal a) del numeral 1° del artículo 2°, establece que los Municipios se denominan entidades estatales, en consecuencia su actividad contractual está sujeta al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y demás normas que la adicionen, modifiquen o deroguen.

- **Ley 1150 de 2007** "*por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos*", en su articulado dispone:

1) El Artículo 1° establece que la ley tiene por objeto introducir modificaciones en la Ley 80 de 1993, así como dictar otras disposiciones generales aplicables a toda contratación con recursos públicos.

2) El Artículo 2° adicionado por el Artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, establece que la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, *selección abreviada*, concurso de méritos, contratación directa y contratación de mínima cuantía, con base en las reglas establecidas para cada caso en particular.

3) El numeral 2° del Artículo 2°, establece que la selección abreviada corresponde a la modalidad de selección objetiva prevista para aquellos casos en que, por las características del objeto a contratar, las circunstancias de la contratación o la cuantía o destinación del bien, obra o servicio, puedan adelantarse procesos simplificados para garantizar la eficiencia de la gestión contractual. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

6. ASPECTO INTERNACIONAL

A continuación se procede a realizar un análisis de los distintos tratados internacionales suscritos por Colombia con el fin de identificar si son aplicables o no al presente proceso de selección abreviada de subasta inversa y en virtud de lo establecido en el Manual explicativo de los capítulos de contratación pública de los acuerdos comerciales negociados por Colombia para entidades contratantes, del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación, se procede a determinar si la contratación se encuentra cubierta por un acuerdo internacional o tratado de libre comercio. Actualmente el estado Colombiano tiene vigente los siguientes Acuerdos Internacionales o Tratados de Libre Comercio con compromisos en materia de contratación pública, así:

Acuerdo Comercial		¿Vigente?	Entidad Estatal Cubierta	Valor del Proceso de Contratación superior al umbral del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación Cubierto por el Acuerdo Comercial
			Si/No	Si/No	Si/No	Si/No
Alianza Pacífico	Chile	Si	Si	No	No	No
	México	Si	No	No	No	No
	Perú	Si	Si	No	No	No
Canadá		Si	No	No	No	No
Chile		Si	Si	No	No	No
Corea		Si	No	No	No	No
Costa Rica		Si	Si	No	No	No
Estados Unidos		Si	No	No	No	No
Estados AELC		Si	Si	No	No	No
México		Si	No	No	No	No
	El Salvador	Si	No	Si	No	No

Triángulo Norte	Guatemala	Si	Si	Si	No	No
	Honduras	Si	No	Si	No	No
Unión Europea		Si	Si	No	No	No
Israel		S	No	No	No	No
Reino Unido e Irlanda del Norte		Si	Si	No	No	No
Comunidad Andina		No	N/A	N/A	N/A	N/A

ORIGINAL FIRMADO
RONAL CAMILO VARGAS CUEVAS
Secretario De Planeación Y Obras Públicas

Elaboro:
EMERSON ZAMIR CELY RODRIGUEZ
CPSP-NUN-207-2026