ANÁLISIS DEL SECTOR

En cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 2.2.1.1.1.6.1. del decreto 1082 de 2015, se realiza el presente análisis del sector para el proceso contractual a desarrollarse.

1. OBJETO A CONTRATAR

EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL MUNICIPIO A REALIZAR MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE CAMINOS ANCESTRALES EN LAS COMUNIDADES DE SANTA ROSA, CONCEPCIÓN A CALLE LARGA, CALLE LARGA A SAN AGUSTÍN, SAN AGUSTÍN A BELÉN, BELÉN A SOLEDAD Y EL MANTENIMIENTO DEL PUENTE DEL CAMINO CALLE LARGA CONCEPCIÓN A EL SECTOR EL TREN Y EL PUENTE EL CAMINO CALLE LARGA SAN AGUSTÍN SECTOR SAN VICENTE EN EL MARCO DEL PROYECTO DE INVERSIÓN FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL PARA LA VIGENCIA 2026 EN EL MUNICIPIO DE GUAPI, CAUCA

2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO[1]

2.1. ASPECTOS ECONÓMICOS:

La actividad económica está dividida en sectores económicos, cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan relación, una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos que ocurren al interior de cada uno de ellos. El presente objeto contractual corresponde al Sector Terciario. Porque en este sector, se incluyen las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros y las empresas productoras de materiales para la construcción.

La construcción de obras de ingeniería civil e infraestructura es una actividad económica que incide en el crecimiento y desarrollo de un país. La medición y el análisis de su comportamiento son instrumentos claves en el diseño de políticas macroeconómicas y la elaboración de planes y programas gubernamentales. Por ende, las estadísticas derivadas de la inversión en el sector resultan indispensables para la correcta toma de decisiones de las autoridades públicas y del público en general.

Las inversiones en Infraestructura vial y movilidad, juegan un papel fundamental en el desarrollo nacional, aspecto que ha sido evidente en la agenda y formulación de las políticas públicas de Colombia en los últimos años.

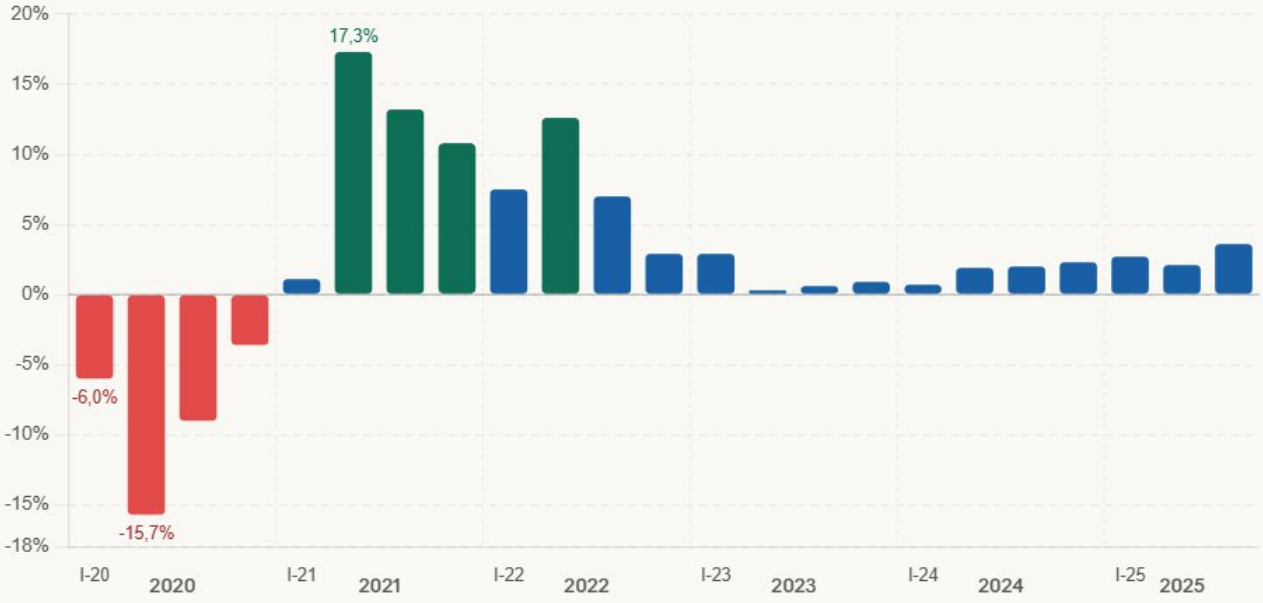
Muestra de ello es el desarrollado en los programas destinados a aumentar y mejorar la infraestructura vial, portuaria, entre otros, convirtiendo al sector de la construcción en uno de los principales impulsadores de la actividad económica.

Es por esto, que la atención de la Infraestructura de transporte no concesionada a través de la destinación de recursos públicos y la contratación de obras públicas, constituye uno de los principales ejes de

[1] Para el presente estudio del sector se toma, en gran mayoría, información relacionada en los procesos licitatorios de infraestructura vial desarrollados por INVIAS.

desarrollo de la competitividad de la nación, teniendo en cuenta que la misma constituye uno de los mecanismos más importantes de conectividad entre las regiones en las cuales se adelanta la producción económica nacional y los centros de consumo y/o los centros de exportación.

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasas de crecimiento en volumen¹
2020-I / 2025pr-III



¹ Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015. pr: preliminar. p: provisional.
Fuente: DANE, PIB_T – Boletines técnicos PIB trimestrales. www.dane.gov.co
Último dato disponible: III trimestre 2025pr (publicado el 18 de noviembre de 2025).
Nota: El dato del IV trimestre 2025 y el consolidado anual 2025 corresponden a publicación de feb. 2026 según calendario DANE.

Convención de colores:

ojo = variación negativa
azul = crecimiento moderado
verde oscuro = crecimiento superior al 10%

2.1.1. Productos del sector de construcción

Según Camacol, el subsector de edificaciones agrupa edificaciones residenciales tanto a nivel urbano como rural, edificios no residenciales, reparación de edificios, mantenimientos, y alquiler de equipos de construcción; mientras que el subsector de obras civiles agrupa los trabajos asociados con la ingeniería civil, como la construcción de carreteras, vías férreas, puertos y tuberías. En la construcción de obras civiles de infraestructura, la inversión se determina principalmente por proyectos infraestructura vial y transporte, además de los sectores de comunicación y energía.

2.1.2. Agentes del sector

Ministerio de transporte

Instituto Nacional de Vías- INVIAS
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Entidades públicas departamentales y municipales (Gobernaciones, Alcaldías) Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC
Departamento Nacional De Planeación – DNP

2.1.3. Gremios y asociaciones

Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI)
Asociación De Productores De Concreto – ASOCRETO Asociación Colombiana de Constructores – ACOL
Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores – ACIC Sociedad Colombiana de Arquitectos– SCA
Sociedad Colombiana de Ingenieros– SCI
Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano y Regional– CENAC Federación Colombiana de Lonjas de Propiedad Raíz – FEDELONJAS

2.1.4. Cifras sector

La mayor proporción de la inversión en infraestructura en Colombia, se encuentra destinada al modo carretero, seguida de la inversión en sistemas de transporte masivo y la inversión en puertos. Asimismo, se ha evidenciado un crecimiento sostenido en la inversión privada en infraestructura.

Figura 1. PIB por el lado de la oferta — Variación trimestral anual. Colombia III trimestre 2024pr vs III trimestre 2025pr. Fuente: DANE, PIB_T

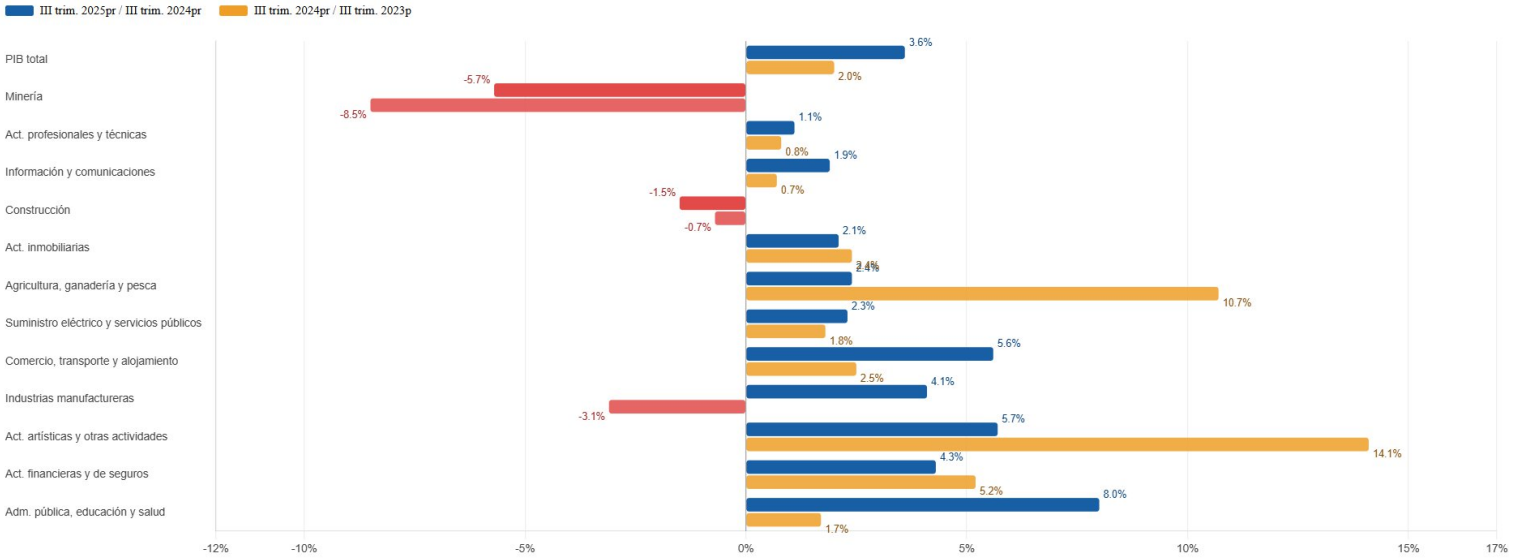


Figura 1. PIB por el lado de la oferta (Variación trimestral anual)
Fuente: DANE, PIB_T — Tabla 1. Valor agregado por actividad económica. Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
Boletín técnico PIB III trimestre 2025pr (18 nov. 2025) y Boletín técnico PIB III trimestre 2024pr (15 nov. 2024). www.dane.gov.co
pr: preliminar · p: provisional · Las agrupaciones sectoriales corresponden a la clasificación del DANE en sus cuentas nacionales trimestrales.

En el cuarto trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 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 3,4% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- 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 crece 11,5% (contribuye 0,5 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 0,1%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores crece 4,6%.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 1,6%.
- Explotación de minas y canteras crece 1,2%.

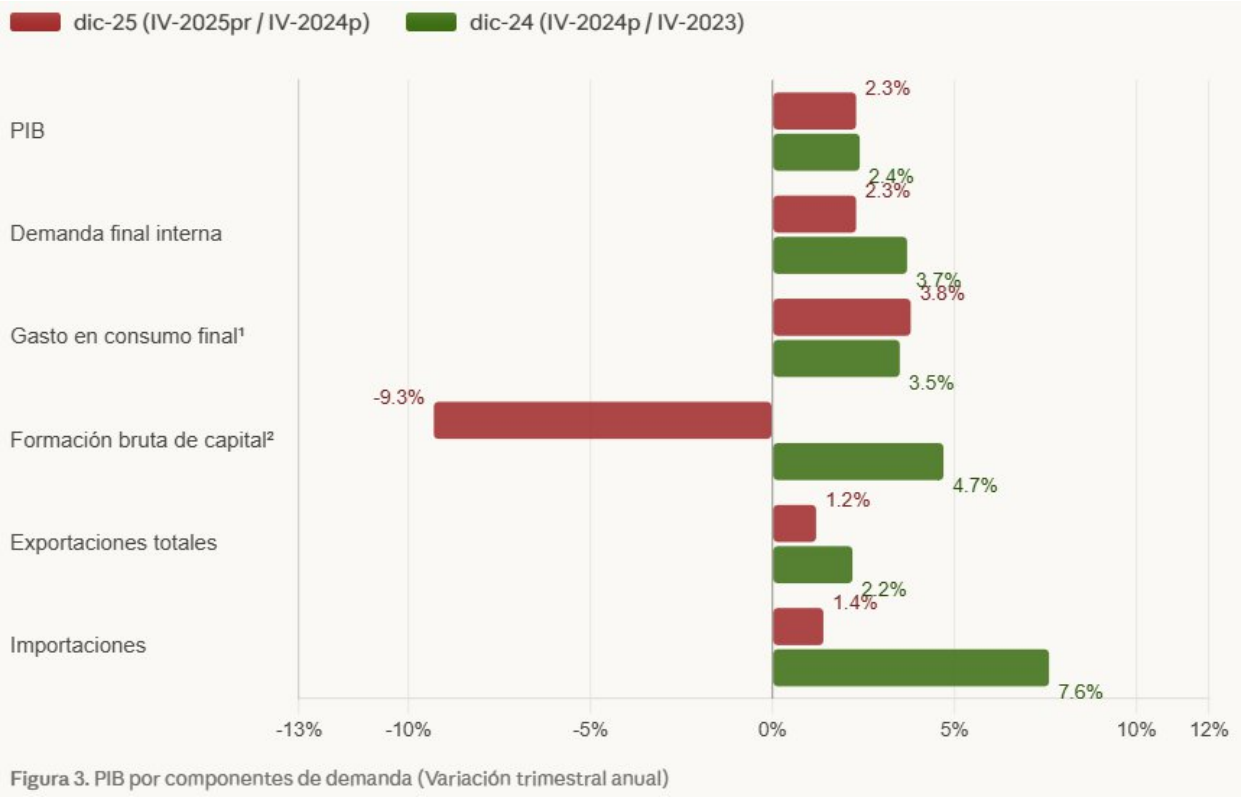


Figura 3. PIB por componentes de demanda (Variación trimestral anual)

Fuente: DANE, PIB_T — Tabla 2. Enfoque del gasto. Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015. Comunicado de prensa PIB IV trimestre 2025pr, publicado el 16 de febrero de 2026 · www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/cp-PIB-IVtrim2025.pdf

pr: preliminar · p: provisional · ¹ Gasto de consumo final incluye hogares, gobierno e ISFLSH. · ² Formación bruta de capital incluye FBCF, variación de existencias y adquisición menos disposición de objetos valiosos.

En el año 2025, el sector de la construcción presentó un comportamiento negativo, registrando una variación anual de -2,6%, explicado principalmente por la caída en el subsector de edificaciones (-6,5%). Por su parte, el subsector de obras civiles mostró un comportamiento positivo, con crecimientos en indicadores de producción cercanos al 13,1% anual en algunos trimestres.

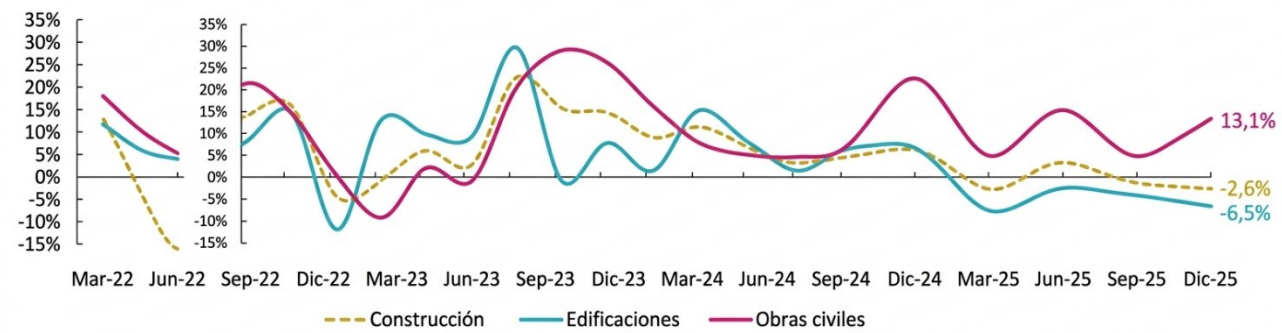
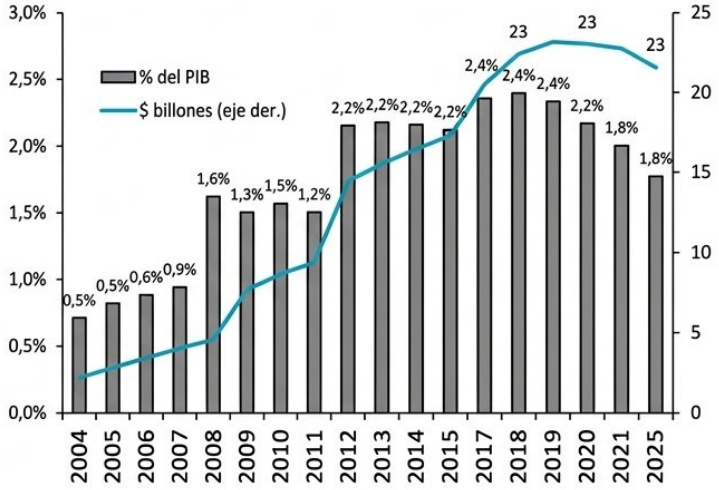


Figura 4 – PIB de la Construcción y sus componentes- Nacional (Variación % Anual)²

2.1.5. Perspectivas de crecimiento, inversión y ventas

La mayor proporción de la inversión en infraestructura en Colombia, se encuentra destinada al modo carretero, seguida de la inversión en sistemas de transporte masivo y la inversión en puertos. Así mismo se ha evidenciado un crecimiento sostenido en la inversión privada en infraestructura.

Figura 5 – Inversión en infraestructura como porcentaje del PIB²

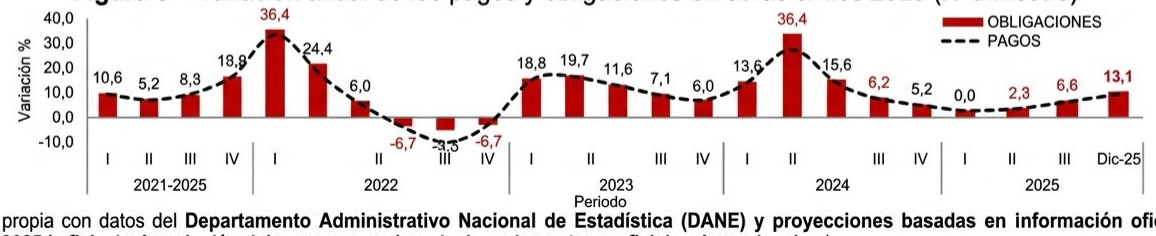


Fuente: Elaboración propia con datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Colombia Compra Eficiente (CCE) y MinHacienda. **Los datos de 2024-2025 son proyecciones basadas en información oficial reciente.**
Referencia: DANE (2025). Cuentas Nacionales Trimestrales. CCE (2025). Datos Abiertos de Contratación Estatal. Bogotá, D.C.

Durante el tercer trimestre de 2025, el valor agregado en obras civiles registró un aumento de 9,6%, frente al mismo trimestre de 2024.

En el primer trimestre de 2025, la producción efectuada para la construcción de obras civiles registró un fuerte crecimiento de 13,1%, con relación al mismo trimestre del año anterior. Por su parte, el valor agregado de este subsector en el segundo trimestre de 2025 registró un incremento de 9,0% frente al mismo período del año anterior, consolidando el comportamiento contracíclico y positivo de la infraestructura frente al resto de la rama constructora.

Figura 6 – Variación anual de los pagos y obligaciones en obras civiles 2025 (IV trimestre)[1]



Fuente: Elaboración propia con datos del **Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y proyecciones basadas en información oficial reciente.** ***El comportamiento de 2025 is fiel a la descripción del texto proporcionado, basado en datos oficiales de tendencias.****
Referencia: DANE (2025). Cuentas Nacionales Trimestrales. Bogotá, D.C. y Colombia Compra Eficiente (CCE) y MinHacienda. Datos Abiertos de Contratación Estatal. Bogotá, D.C.

Durante el tercer trimestre de 2025, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento de 13,1%, frente al mismo trimestre de 2024.

Durante este periodo, el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó un incremento en su producción de 6,2% frente al mismo trimestre de 2024 y sumó 3,0 puntos porcentuales a la variación anual. Este resultado está explicado por el dinamismo en la causación de proyectos de infraestructura vial y la consolidación general de las obras de ingeniería civil en el territorio nacional.

Gráfico 2. Índice y variación anual de los pagos en obras civiles
Total nacional – serie empalmada
2015 – 2023ᶜ (IV trimestre)

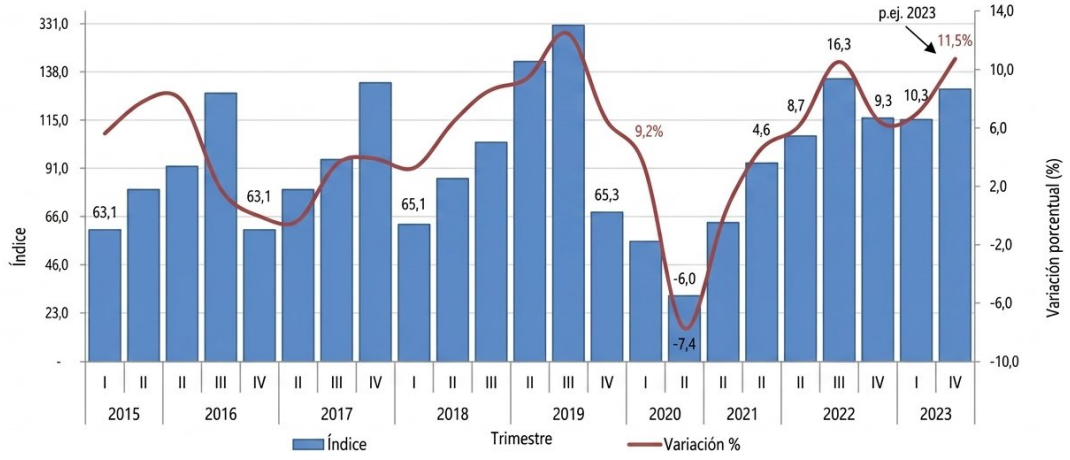


Figura 7 – Contribución a la variación de los pagos en obras civiles según tipos de construcción 2023ᶜ (IV trimestre)[7]
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Boletín Técnico: Indicador de Inversión en Obras Civiles (IIOC), Cuarto trimestre de 2023. Datos consolidados. Cita: DANE (2024). IIOC: Resultados principales, IV trimestre 2023.

Durante el primer trimestre de 2025, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento general de 3,8%, frente al mismo trimestre del año anterior. En cuanto al análisis institucional, la ejecución y causación de proyectos jalonados por entidades del orden nacional continuaron siendo fundamentales para la variación positiva del indicador.

Por su parte, el grupo correspondiente a vías de agua, puertos, represas, acueductos, alcantarillados y otras obras portuarias presentó un comportamiento determinado por la dinámica de producción actual. Las categorías que más inciden en el resultado de este grupo continúan siendo la causación en la construcción, mantenimiento, reparación y adecuación de sistemas de puertos marítimos, así como la inversión ejecutada en obras de sistemas de acueducto y saneamiento básico a nivel nacional.

2.1.6. Variables económicas del sector

2.1.6.1. Tasa de interés: La Junta Directiva del Banco de la República decidió incrementar en 100 puntos básicos la tasa de interés de política monetaria para Colombia y la ubicó en 11,25%, con el fin de contener las presiones alcistas en los precios y estabilizar la economía del país.

Con esta decisión, la tasa de interés actual (11,25%) se sitúa significativamente por encima de la inflación (entendida como el costo de vida de los colombianos), que para febrero de 2026 registró una variación anual de 5,29%. En medio de la coyuntura actual, esta situación refleja una política monetaria restrictiva que encarece el endeudamiento de personas y empresas, al generar créditos a mayores costos. Esto supone un reto financiero importante para el sector privado y las personas naturales, quienes enfrentan un menor incentivo para el gasto y la inversión. En conclusión, el costo del dinero es más caro y busca moderar el acceso a la financiación para controlar la inflación.

2.1.6.2. Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TRM): De acuerdo con la normatividad y metodología vigente del Banco de la República (Circular Reglamentaria Externa DOAM-146), la TRM es calculada y certificada diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC). Esta tasa corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado (spot) de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana. Estas transacciones contemplan las realizadas entre Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC), así como las operaciones que efectúan los IMC con otras entidades vigiladas por la SFC, y aquellas que realizan los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP). Para ilustrar la dinámica actual, a inicios de abril de 2026, la cotización oficial de la TRM en Colombia se ubicó en el rango de los $3.678 pesos por dólar.

2.1.6.3. Índice de Precios al Consumidor (IPC): En el mes de febrero de 2026, el IPC registró una variación mensual de 1,08% en comparación con enero de 2026. Cinco divisiones de gasto se ubicaron por encima del promedio nacional (1,08%): Educación (5,64%), Restaurantes y hoteles (1,38%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,30%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (1,23%) y, por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (1,14%).

Por debajo del promedio nacional se ubicaron las restantes divisiones: Transporte (1,07%), Bienes y servicios diversos (1,02%), Salud (0,94%), Prendas de vestir y calzado (0,70%),

Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,45%), Recreación y cultura (0,08%) y, por último, Información y comunicación (0,01%).

2.1.6.4. Salario Mínimo Legal Vigente: El salario mínimo en Colombia para la vigencia 2026 se estableció en $1.750.905. La producción de servicios requiere relativamente menos capital natural y una mayor intensidad de capital humano. De acuerdo con métricas internacionales como las del International Institute for Management Development (IMD), Colombia se ha destacado históricamente como uno de los países con mejor mano de obra calificada en América Latina. Actualmente, más del 60% del PIB nacional proviene de las actividades del sector de servicios.

De conformidad con el Decreto 159 de 2026, se fijó transitoriamente como Salario Mínimo Legal Mensual la suma de “UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS M/CTE ($1.750.905)”, para la vigencia del año 2026.

2.1.7. 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.

Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.

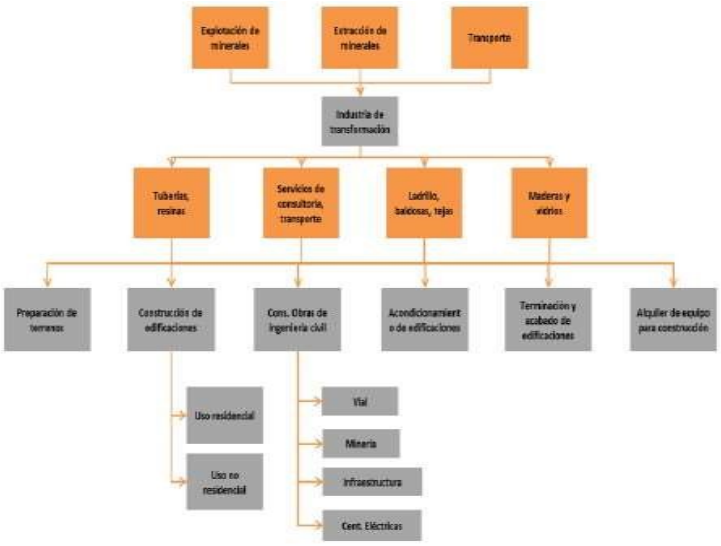


Figura 8 – Cadena de producción obras civiles

2.1.8. Materias primas sector construcción y su variación

Los bienes finales que se obtendrán son carreteras, calles, caminos y puentes; construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías; vías férreas y pistas de aterrizaje; vías de agua, puertos y represas; y las obras de ingeniería que comprenden instalaciones deportivas.

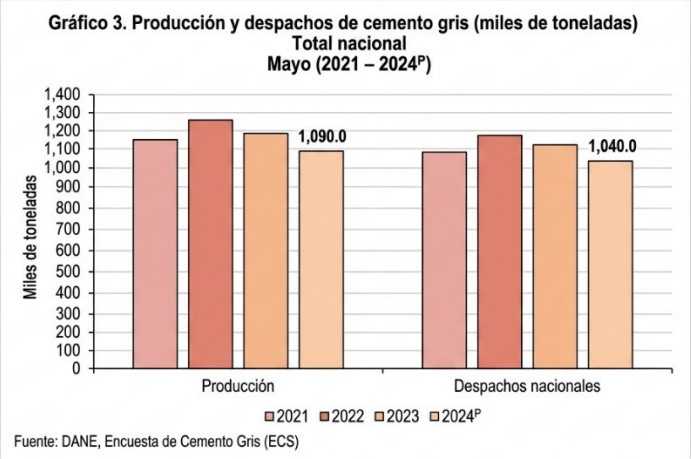


Figura 9 – Producción cemento gris Variación anual, 2024 (mayo)[10]

Cita: Elaboración propia con datos oficiales de la Encuesta de Cemento Gris del DANE, periodos consolidados y preliminares 2021-2024.

En febrero de 2026, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.080,3 miles de toneladas, lo que representó una variación positiva del 1,3% con relación al mismo mes de 2025. En el segundo mes de 2026 se despacharon al mercado nacional 1.024,6 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento del 4,4% frente a febrero de 2025.

Gráfico 1. Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas) y variación anual
Total nacional | Periodo (2021 - 2024P)

Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Mayo 2023	Mayo 2024	
Producción	1150.2	1190.5	
	Mayo 2023	Mayo 2024	
Despachos nacionales	1080.1	1110.3	

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Encuesta de Cemento Gris (ECS).
P Cifra provisional.

Figura 9 – Producción cemento gris Variación anual, contribución y participación 2021 (enero) - 2024 (mayo)[2]

[1] [cite: 1.5] http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib_const/Bol_ieac_ltrim16.pdf

En el período enero – junio 2025 la producción de cemento gris alcanzó los 6.518,5 miles de toneladas, presentando una disminución de 0,05% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 5.948,7 miles de toneladas, dando como resultado una variación positiva de 1,0% con respecto al periodo enero - junio 2024.

En el período julio 2024 - junio 2025, la producción de cemento gris totalizó 13.420,6 miles de toneladas, registrando una disminución de 3,1% con relación al mismo periodo del año anterior. Por otra parte, los despachos de cemento gris al mercado nacional alcanzaron los 12.168,7 miles de toneladas, presentando una disminución de 2,5% en comparación a lo registrado en el periodo julio 2023 – junio 2024.

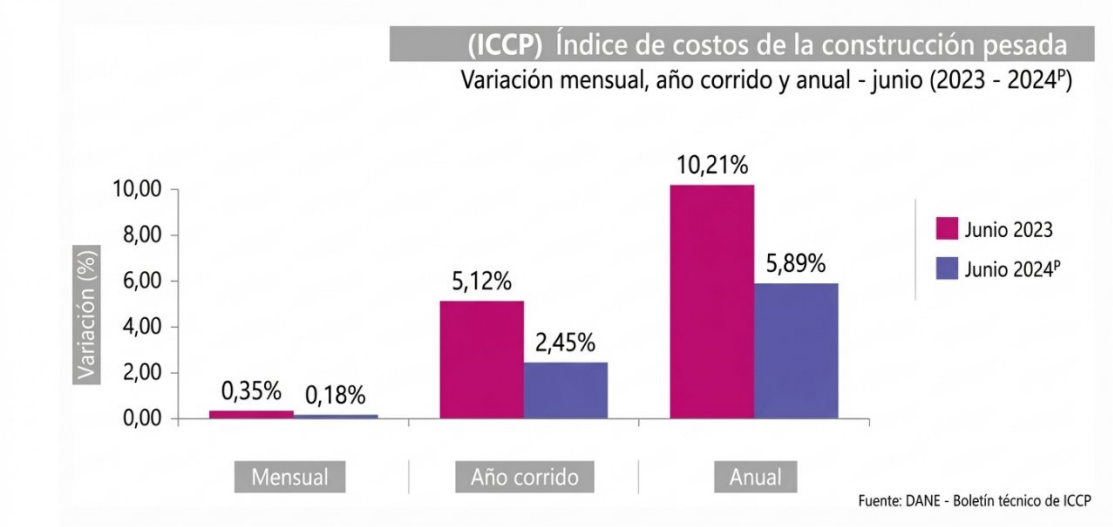
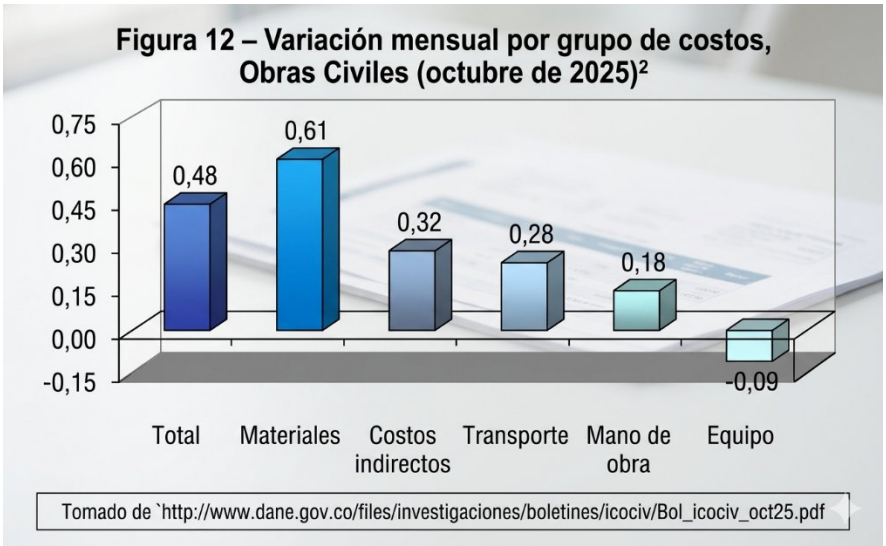


Figura 10 – Índice de Costos de la Construcción Pesada, ICCP, (Variación mensual)[2]
Figura 11 – Índice de Costos de la Construcción Pesada, ICCP, (Variación anual)[3]
[2] Tomado de DANE (2024). Boletín técnico de ICCP - Junio 2024P. Disponible en: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/Bol_ICCP_Jun24.pdf

En febrero de 2026 frente a enero de 2026, la variación mensual del Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) fue de 1,24%.

A nivel de tipologías de obra, durante este periodo mensual, las mayores alzas se presentaron en: sistemas de acueducto (2,57%), sistema de alcantarillado (2,35%) y sistemas de riego (2,23%). En contraste, las únicas bajas de precios (variaciones negativas) se registraron en semaforización electrónica (-0,08%) y construcción de redes eléctricas (-0,02%).

Al evaluar el panorama anualizado a diciembre de 2025, el crecimiento total del índice se ubicó en 4,31% frente al mismo mes del año anterior. Las variaciones en los grupos de costos para esta vigencia anual fueron: transporte con 8,02%, mano de obra con 6,77%, maquinaria con 6,11%, equipos con 3,36% y herramienta menor con 2,75%. Por su parte, se registró una contracción o baja en el grupo de equipos especiales para obra con -5,83%.



2.1.9. Dinámica Internacional Del Mercado

Al analizar el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB), para el primer trimestre de 2025 frente al mismo periodo del año anterior, la economía colombiana registró un crecimiento de 2,7%, evidenciando una recuperación moderada en el contexto regional latinoamericano. En comparación, América Latina presenta crecimientos cercanos al 2,0%–2,8%, destacándose economías como Perú y Colombia por su desempeño relativo. En Colombia, el crecimiento ha sido impulsado principalmente por sectores de servicios como comercio y transporte, mientras que el sector de la construcción ha mostrado un comportamiento más débil en los últimos periodos.

País	PIB actual	PIB prev.	Construcción actual	Construcción prev.	Último trimestre
Colombia	+2,3%	+2,3%	-2,6%	-2,6%	IV-2025pr
Brasil	+3,6%	+3,6%	+5,1%	+5,7%	IV-2024
Chile	+2,6%	+2,3%	-1,4%	-2,3%	IV-2024
México	-0,2%	+0,5%	-4,6%	+4,2%	III-2025
Perú	+3,3%	+3,5%	+6,4%	+6,5%	IV-2024

Fuentes oficiales:
Colombia: DANE – Boletines técnicos PIB trimestrales 2019–2025. Series encadenadas de volumen base 2015. www.dane.gov.co/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales
Brasil: IBGE – Sistema de Contas Nacionais Trimestrais 2019–2025. www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9300-contas-nacionais-trimestrais.html
Chile: Banco Central de Chile – Cuentas Nacionales Trimestrales 2019–2025. www.bcentral.cl/areas/estadisticas/cuentas-nacionales-trimestrales
México: INEGI – Sistema de Cuentas Nacionales de México (SCNM), PIB trimestral 2019–2025. www.inegi.org.mx/temas/pib
Perú: INEI – PBI Trimestral por sectores 2019–2025. www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia
pr: preliminar · p: provisional · Último dato disponible por país: Colombia IV-2025pr, Brasil IV-2024, Chile IV-2024, México III-2025, Perú IV-2024.

2.2. ANÁLISIS TÉCNICO

2.2.1. Condiciones técnicas y tecnológicas

Para el Municipio, es una prioridad realizar obras con calidad y que ofrezcan servicio de manera oportuna y eficiente, es por ello que realiza un estudio exhaustivo acerca de la complejidad de la obra, el uso de las herramientas brindadas por la Entidad, costo-beneficio-importancia de los materiales y sus usos, dentro de la construcción.

El objetivo principal del análisis técnico, es conocer todo acerca de la construcción de infraestructura de transporte.

Así mismo, las condiciones técnicas particulares referentes a la ejecución del contrato que se pretende celebrar, se encuentran discriminadas de manera clara y precisa en el Documento de Estudios Previos.

2.2.2. Especificaciones de calidad.

La calidad de obra está definida por las especificaciones de construcción establecidas dentro de las condiciones técnicas del proyecto, las especificaciones dadas por el Departamento Nacional de Planeación, al ser un proyecto avalado y viabilizado por el Prosperidad Social, una interventoría responsable logrará garantizar junto con el contratista resultados de buena calidad. Es misión de la Interventoría y de la Coordinación de la obra, el garantizar por mecanismos preestablecidos, la calidad de los materiales y del resultado final. Se tienen además pólizas de garantía para la estabilidad de la obra y de calidad de los materiales. En relación con el tiempo de entrega, estará fijado en los pliegos y en el contrato mismo y su definición parte de estimar la ejecución de la obra en condiciones normales de clima, con rendimientos comunes en el mercado de la construcción. Se trata de un mejoramiento vial que no es complejo que se espera ejecutar en el plazo definido en los pliegos. En el caso del tramo vial a intervenir mediante la rehabilitación al relleno con materiales extraídos de las excavaciones, de acuerdo con los alineamientos, las dimensiones, las pendientes y los perfiles indicados en los planos. Los materiales utilizados en la construcción de rellenos deben ser de tal naturaleza que permitan la compactación y la conformación de capas firmes y bien unidas. Deben estar exentos de impurezas, de desperdicios, de raíces y de materiales orgánicos o perecederos. Todos los materiales para la construcción de rellenos compactados se estudiarán previamente para identificar de manera detallada sus características en el origen, las condiciones en que han de colocarse y sus propiedades físico- mecánicas una vez

El CONTRATISTA, al suscribir un Contrato con el MUNICIPIO, acepta su responsabilidad de cumplir con todas las Normas, Decretos, Reglamentos y Códigos que regulan la actividad constructora en Colombia, Además, acepta cumplir todas las Normas de Planeación y Urbanismo, las Ambientales y las expedidas por las demás Empresas de Servicios Públicos y las Nacionales relacionadas con la Seguridad Industrial, Salud Ocupacional, Higiene, Régimen Laboral y similares que estén vigentes durante la ejecución de las Obras contratadas.

El CONTRATISTA es responsable de solicitar y obtener, a su costo, todos los permisos de cerramientos, ocupación de vías, señalización, tránsito de volquetas, servicios provisionales, vertimientos transitorios, botaderos de escombros y de tierra, que se requieran para la correcta y oportuna ejecución de las Obras. Así mismo, asume la responsabilidad de cumplir con las Normas de conservación Ambiental, en atención a las consideraciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental del Proyecto, si lo hubiere, y

responderá por las sanciones que se originen en eventuales violaciones, imprevisiones o incumplimientos de este Plan de Manejo Ambiental, que, si existe, declarará conocer y aceptar al momento de presentar la Propuesta y de suscribir el Contrato respectivo.

2.2.3. Tiempos de entrega.

Los tiempos de entrega del contrato que se pretende celebrar, se encuentran discriminados de manera clara y precisa en el Documento de Estudios Previos.

2.3. ANÁLISIS REGULATORIO

El marco legal del proceso de selección que se adelanta, está conformado por la Constitución Política, la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011, Decreto 1082 de 2015, Ley 1437 de 2011 o Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1564 de 2012 o Código General del Proceso, los Códigos Civil y de Comercio y demás normas concordantes.

También hay que tener en cuenta:

- Normas técnicas colombinas – NTC
- El Manual de Gestión Socio - Ambiental y Predial de Proyectos Viales en Colombia –
- Las Normas de Ensayos de Materiales para Carreteras, versión 1996, adoptadas mediante Resolución No. 008067 del 19 de diciembre de 1996, emanada de la Dirección General del Instituto.
- Las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, versión 1996, adoptadas mediante Resolución No. 008068 del 19 de diciembre de 1996, emanada de la Dirección General del Instituto.
- El Manual Sobre Políticas y Prácticas Ambientales. Ediciones septiembre de 1993, agosto de 1996 y marzo de 1997.
- El Manual Sobre Vías y Desarrollo Social – Impactos Socioeconómicos-. Enero de 1998.
- El Manual Sobre Gestión Socio-Ambiental y Predial en los Proyectos Viales de Colombia. Septiembre de 1999.
- El Manual Sobre Gestión Socio-Ambiental en Proyectos Viales. Agosto de 2002.
- El Manual de Capacidad y Niveles de Servicio para Carreteras de Dos Carriles – segunda versión, adoptado mediante Resolución No. 005864, del 12 de noviembre de 1998, emanada de la Dirección General del Instituto.
- El Manual de Diseño Geométrico para Carreteras, adoptado mediante Resolución No. 005865, del 12 de noviembre de 1998, emanada de la Dirección General del Instituto.
- Guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura subsector vial
- Reglamento Técnico del sector RAS (Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico) - Resolución No. 1096/2000 de noviembre de 2000
- Ley 1682 de 2013, Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias
- Ley 99 de 1993 y su Decreto reglamentario 2041 de 2014,
- Ley 388 de 1997;
- LEY 361 de 1997 – accesibilidad
- LEY 776 de 2002 – Sistema general de Riesgos Profesionales.
- NTC 1360 Pinturas para demarcación

- Y todas las demás normas técnicas que correspondan para la debida ejecución del contrato.

3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

3.1. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

La administración municipal ha contratado en ocasiones anteriores mediante procesos similares, este tipo de obras, los siguientes procesos desarrollados por la entidad:

Proceso	Objeto	#Contrato	Contratista	Valor	Plazo
GC-SAMC-004-2025	EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL MUNICIPIO A REALIZAR LA ADECUACIÓN DEL TRAMO VIAL DE LA CARRERA 5 ENTRE LAS CALLES 6 Y 7 DEL BARRIO LAS FLORES. VIGENCIA 2025	GC-SAMC-004-2025	JESUS FRANCISCO CASTRO GUERRERO	$ 390.000.000	2 MESES
GC-SAMC-001-2025	EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON EL MUNICIPIO A REALIZAR LA ADECUACIÓN DE TRAMO VIAL EN A CARRERA 9 ENTRE LAS CALLES 14 Y 14 BIS, BARRIO OLÍMPICO, ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE GUAPI CAUCA, VIGENCIA 2025	GC-SAMC-001-2025	IVAN ENRIQUE TORRES ZUÑIGA	$ 95.400.000	2 MESES
SAMC-008-2024	EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON EL MUNICIPIO A REALIZAR LA ADECUACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EMBARCADERO UBICADO EN LA CARRERA 1RA ENTRE CALLES 6 Y 7, ZONA URBANA DEL MUNICIPIO DE GUAPI, CAUCA	SAMC-008-2024	VC&P INGENIERIA S.A.S	$ 72.000.000	3 MESES

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

La entidad identificó a través de la consulta en el SECOP, que otras entidades públicas del orden regional, han adquirido obras similares a los pretendidos con esta contratación, Por medio de procesos públicos conforme a la Ley, sin contratiempo alguno. Como ejemplo de ello relacionamos los siguientes procesos desarrollados por otras entidades:

Proceso	Objeto	#Contrato	Contratista	Valor	Plazo
SAMC-003-LM-CAU-2026	OBRAS DE MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE CAMINOS ANCESTRALES EN LOS CORREGIMIENTOS DE JOLI, CHUARE Y NAYA MUNICIPIO DE LOPEZ DE MICAY, DEPARTAMENTO DEL CAUCA EN EL MARCO DEL PROYECTO "MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA CONECTIVIDAD DEL MUNICIPIO DE LÓPEZ DE MICAY, CAUCA"	SAMC-003-LM-CAU-2026	SOLUCIONES ECOAMBIENTALES Y EMPRESARIALES S.A.S.	$ 407.026.412	3 MESES
SAMC-011-2025	MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y RUTINARIO DE LAS ZONAS VERDES DEL AERÓDROMO MUNICIPAL APOLINARIO AMÚ VENTÉ DEL MUNICIPIO DE TIMBIQUÍ	SAMC-011-2025	PROYECTOS INTEGRALES DE OCCIDENTE S.A.S	$ 103.36.749	1 MES
SBI-SAMC-001-2025	EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON EL MUNICIPIO A REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE PUENTES PEATONALES EN MADERA DEL BARRIO EL ESTADIO Y DE LAS VEREDAS MADRID, CUERVAL, SOLEDAD PUEBLITO Y EL FIRME CHANZARÁ EN EL MUNICIPIO DE SANTA BÁRBARA DE ISCUANDÉ, NARIÑO	SBI-SAMC-001-2025	CONSORCIO PUENTES PEATONALES EN MADERA ISCUANDE	$ 239.800.000	2 MESES

4. ANÁLISIS DE LA OFERTA

4.1. ¿Quién vende, ofrece el servicio o puede desarrollar la obra?

A nivel nacional, se identifican aproximadamente 531 empresas del sector de infraestructura de transporte, de acuerdo con la información financiera reportada por estas a la Superintendencia de Sociedades y utilizada en estudios oficiales de Colombia Compra Eficiente con corte a 2023. Estas empresas se clasifican conforme a lo establecido en el artículo 2° de la Ley 905 de 2004, en micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, según sus niveles de ingresos, activos y personal ocupado..

Tamaño de empresa	No. Empresas	Participación (%)
GRANDE	122	23%
MEDIANA	234	44%
PEQUEÑA	170	32%
MICRO	5	1%
TOTAL	**531**	**100%**

De acuerdo con la información financiera reportada a la Superintendencia de Sociedades y utilizada en estudios de Colombia Compra Eficiente, la estructura jurídica de las empresas del sector de infraestructura de transporte en Colombia evidencia una alta concentración en sociedades por acciones simplificadas (S.A.S.), seguidas por sociedades anónimas y sociedades de responsabilidad limitada. En menor proporción, se identifican sucursales de sociedades extranjeras y otras figuras societarias como sociedades en comandita y empresas unipersonales, lo que refleja una estructura empresarial dominada por esquemas societarios flexibles y adaptados a la contratación pública.

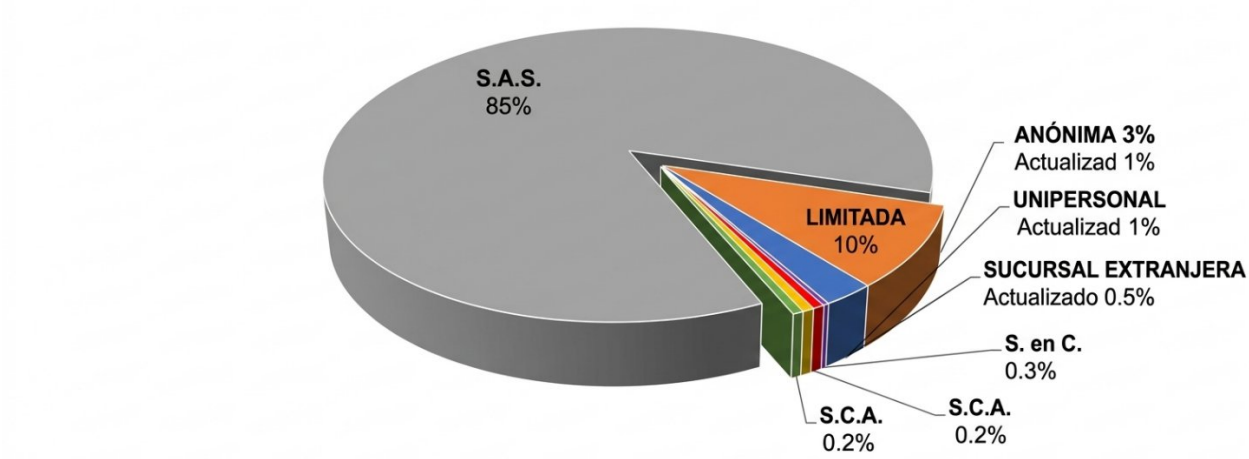


Figura 14 (actualizada) – Clasificación de las empresas según el tipo societario (Datos de 2024)
Fuente: Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio (Confecámaras). (2024). *Reporte de Dinámica Empresarial: Clasificación por Tipo Societario*. Bogotá, Colombia. Cifras estimadas basadas en tendencias oficiales para empresas activas.

En lo que se refiere a la oferta se analiza, sin limitarse a ella, el número de empresas clasificadas en la región pacifico e insular del sector de A) Obras de Ingeniería Civil – F4210- V4 Construcción De Carreteras Y Vías De Ferrocarril y que se encuentran registradas en el Sistema de Información y Reporte

Empresarial – SIREM, en la región pacifico e insular, Adicional A Lo Anterior Se Tiene En Cuenta La Participación De Persona Naturales Que No Están Catalogadas En Los Listados De La Superintendencia De Sociedades.

5. ANÁLISIS DE CAPACIDAD FINANCIERA

Se plantea el presente análisis Teniendo en cuenta el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, se tomarán los indicadores financieros evaluados con base en los datos de la capacidad financiera con corte a 31 de diciembre de 2026, contenidos en la información en firme del Registro Único de proponentes de oferentes personas naturales que proveen servicios conexos a las obras a contratar, así mismo se tiene en cuenta indicadores financieros que requieren otras entidades estatales y la determinación de los posibles riesgos asociados al proceso y como lo establece el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del decreto 1082 de 2015.

De igual manera, al elaborar los estudios previos y el pliego de condiciones la entidad puede solicitar otros indicadores financieros distintos a la liquidez, endeudamiento y razón de cobertura de intereses, según lo dispuesto en el Manual de Determinación de Requisitos habilitantes expedido por la Agencia Colombia Compra eficiente y atendiendo a: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial, tal y como lo establece el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del decreto 1082 de 2015.

5.1. ÍNDICE DE LIQUIDEZ

Este indicador determina la capacidad que tiene un proponente para cumplir con sus obligaciones de corto plazo. A mayor índice de liquidez, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones de corto plazo. Por lo cual analizada y promediada la información de los proveedores de la región se establece un límite mínimo de 1 para el presente indicador.

5.2. ENDEUDAMIENTO

Este indicador determina el grado de endeudamiento en la estructura de financiación (pasivos y patrimonio) del proponente. A mayor índice de endeudamiento, mayor es la probabilidad del proponente de no poder cumplir con sus pasivos, por lo cual analizada la información de los proveedores de la región y de acuerdo a la media móvil, se establece un límite máximo de 0.70 para el presente indicador.

5.3. RAZÓN COBERTURA DE INTERESES

Este indicador refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras. A mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que el proponente incumpla sus obligaciones financieras. Por lo cual analizada y promediada la información de los proveedores de la región se establece en mayor o igual a 1.

5.4. RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO

Este indicador determina la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas y

mejor la capacidad organizacional del proponente, por lo cual analizada a información de los proveedores de la región se establece un límite mínimo de 0 para el presente indicador.

5.5. RENTABILIDAD DEL ACTIVO

Este indicador determina la rentabilidad de los activos del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio, esto ocurre ya que el verdadero capital invertido no son los activos sino el patrimonio, puesto que parte de los activos están financiados por terceros, por lo cual analizada y promediada la información de los proveedores de la región se establece un límite mínimo de 0 para el presente indicador.

5.6. CAPITAL DE TRABAJO

En realidad, no es una razón, es una medida común de la liquidez de una empresa y determina los recursos que tiene la empresa para cumplir con sus compromisos en el Corto Plazo, frente a una eventual situación de iliquidez. Esta se obtiene mediante la operación de restar los Activos Corrientes menos los Pasivos corrientes Conforme la cuantía del proceso y lo establecido en el pliego tipo será evaluado este indicador.

6. DATOS DEL ANÁLISIS DEL SECTOR

En constancia, se firma en Guapi, a los 19 días del mes de noviembre de 2026.

FRANCISCO JAVIER MANCILLA SOLIS
Secretario de Planeación y Obras Publicas

GESTIÓN DOCUMENTAL
Proyectó/Digitó: Rodrigo Calle