

**GERENCIA INTEGRAL DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PLAN DE
DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ 2024-2027
(VIGENCIA FUTURA ORDINARIA SEGÚN ACUERDO No. 14 DE 31 JULIO DE 2025)**

OBJETO CONTRACTUAL:

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial DETERCONSA, en el marco del Contrato Interadministrativo N° CTOINT 017 MT 2025, suscrito entre el Municipio de Tocancipá y DETERCONSA, está interesada en suscribir el presente contrato que tendrá por objeto:

**“CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PEATONAL SECTOR DULCINEA EN EL MUNICIPIO DE
TOCANCIPÁ”**

TOCANCIPÁ, CUNDINAMARCA
ABRIL DE 2026

TABLA DE CONTENIDO**Contenido**

INTRODUCCIÓN	3
ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR.....	3
1. ASPECTOS GENERALES	3
2. NECESIDAD PARA SATISFACER	5
3. OBJETO.....	6
4. SECTOR AL CUAL PERTENECE	6
5. PLAZO.....	7
6. CÓDIGO UNSPSC	7
7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL	8
8. COYUNTURA DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN – III TRIMESTRE DE 2025	9
9. DIAGNÓSTICO DE LOS MATERIALES DE INFRAESTRUCTURA VIAL	11
10. PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO PARA EL AÑO 2026	12
11. PRODUCTO INTERNO BRUTO.....	17
PIB desde el enfoque de la producción	19
PIB desde el enfoque del gasto	21
Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.....	23
Variación y contribución mensual por tipología de obra (46 obras).....	24
Variación y contribución mensual según grupos de costos	25
Variación y contribución año corrido del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.....	26
Mercado laboral	27
ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	34
12. REGULATORIO	38
ESTUDIO DE LA OFERTA	38
13. IDENTIFICACIÓN DE PROVEEDORES SEGÚN EL HISTORIAL DE CONTRATACIÓN	38
14. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES	41
MATRIZ DE INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONAL PARA OBRA SEGÚN EL MANUAL DE INDICADORES DETERCONSA	44
ESTUDIO DE LA DEMANDA.....	45
VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO	49
ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO	49

INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015 en la subsección 6 artículo 2.2.1.1.1.6.1 que determina el deber de análisis de las Entidades Estatales de realizar el análisis del sector económico y de los oferentes, el presente estudio del sector tiene como objetivo realizar el análisis de la oferta y la demanda del sector de comercio de bienes en Colombia, permitiendo de esta manera:

- Conocer las características de las empresas que conforman el segmento del sector que cuenta con la capacidad de suplir la presente necesidad de contratación por parte de la Empresa Industrial y Comercial del Estado DETERCONSA.
- Identificar los bienes, obras o servicios previstos en el Clasificador de Bienes y Servicios, que permiten satisfacer de la forma más eficiente la necesidad previamente identificada por la entidad, maximizando los beneficios y optimizando los costos.
- Establecer el contexto del Proceso de Contratación, identificar los principales riesgos de la futura contratación y determinar los requisitos habilitantes.
- Determinar las variables financieras y técnicas que sirvan de base para estructurar el proceso de selección, garantizando la pluralidad de oferentes y su elección objetiva.

Se tendrá en cuenta que los oferentes cumplan los requisitos mínimos, que demuestren la solidez financiera y económica de las personas jurídicas, naturales, individuales o conjuntas que se habilite para participar activamente en el proceso contractual, brindando la certeza de su estabilidad, permanencia y sostenibilidad económica y financiera, requeridas del adjudicatario; en concordancia con lo señalado en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 – 3 del Decreto 1082 de 2015.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES

En atención a lo dispuesto en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 de 2015, en donde se establece la obligación a cargo de las entidades estatales de realizar los estudios y documentos previos a la apertura de los procesos de selección, DETERCONSA realizó el presente documento, que servirá de soporte para elaborar el documento de términos y condiciones y el contrato correspondiente. A continuación, se expone de forma sucinta la necesidad que la Entidad pretende satisfacer:

Que, en nuestro orden constitucional, el servicio al ciudadano es un fin esencial del Estado. El artículo 2º de la Constitución Política de 1991 resume una visión presente en todo el texto, al tiempo que vincula la prosperidad general y la realización de todos los principios, derechos y deberes constitucionales con el buen servicio prestado por el Estado a sus asociados, al darles a todas estas declaraciones la misma fuerza jurídica y política.

La Constitución es categórica al afirmar que las autoridades, esencialmente, se deben a los ciudadanos.

Que, las entidades y organismos del Estado deben proteger y garantizar los derechos y libertades de las personas, la primicia de los intereses generales, la sujeción de las autoridades a la constitución y demás preceptos del ordenamiento jurídico, el cumplimiento de los fines y principios esenciales estatales, el funcionamiento eficiente y democrático de la administración y la observancia de los deberes del Estado y de los particulares.

Igualmente, dentro de los objetivos generales del ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Los objetivos generales referidos a cada una de las políticas arriba indicadas que se adecuan mejor al objeto, con las que se compromete el Municipio en procura del adecuado desarrollo del territorio y la materialización del modelo de ordenamiento, son los que se indican a continuación:

- Optimizar las condiciones urbanas a través del mejoramiento de la movilidad peatonal y funcionalidad del municipio.
- Implementar la interconexión municipal y articular el POT con el tren de cercanías.
- Articular las acciones en los subsistemas de vías y transporte de acuerdo con las proyecciones del plan vial y la definición de los proyectos para su implementación.
- Recuperar y mejorar el espacio público del municipio, propendiendo por el equilibrio del tráfico peatonal y vehicular.
- Articular el sistema urbano existente para integrarlo al sistema vial regional y nacional.
- Ejecutar los proyectos del sistema vial peatonal en toda la jurisdicción del Municipio.
- Fortalecer la estructura urbana, de expansión urbana y los centros poblados con base en la construcción y adecuación de equipamiento en relación con la localización de la demanda y del déficit existente facilitando el acceso a

toda la población.

- Crear, mantener y mejorar la infraestructura requerida de acuerdo con las necesidades de los diferentes sectores de la población.

2. NECESIDAD PARA SATISFACER

El Municipio de Tocancipá presenta una dinámica de crecimiento urbano, poblacional y productivo acelerado, derivada de su ubicación estratégica en la Sabana Centro y de su articulación funcional con municipios vecinos y con la ciudad de Bogotá D.C. Esta condición ha incrementado de manera sostenida la demanda sobre la infraestructura vial existente, particularmente en los corredores secundarios que cumplen funciones de conectividad intermunicipal y de acceso a centros poblados, áreas rurales y zonas de actividad económica importante con presencia de grandes empresas e industrias.

En este contexto, se requiere adelantar la contratación de la construcción del puente peatonal sector Dulcinea con el objeto garantizar la movilidad de los transeúntes y permitir que los peatones y ciclistas pasen por el mismo, sin necesidad de cruzar la doble calzada generando accidentes. La nación construyó la vía denominada Variante Bogotá Tunja Sogamoso que atravesó la jurisdicción del Municipio de Tocancipá y fraccionó varios tramos de vía municipales que hacían parte de la malla vial municipal interconectando el territorio y permitiendo la movilidad de personas, productos por el municipio desde la región y hasta la región.

En la actualidad y luego de que ha entrado al servicio la vía nacional no se construido los puentes que integraran a las vías municipales y veredas alternas afectadas, esto además ha puesto en altísimo riesgo a la comunidad por accidentalidad vial, razón por la cual el Municipio decide realizar la construcción del Puente Peatonal Sector Dulcinea (autódromo costado occidental).

Esta necesidad se encuentra plenamente alineada con los objetivos, programas y metas del Plan de Desarrollo Municipal “Tocancipá Segura, Experiencia con Visión Social 2024–2027 – Recuperemos el Progreso”, particularmente con el eje estratégico orientado al fortalecimiento de la infraestructura para la vida, el ordenamiento del territorio y la mejora de la movilidad, como pilares para el desarrollo sostenible y la competitividad del municipio.

Así mismo, la satisfacción de esta necesidad se enmarca en el Contrato Interadministrativo suscrito entre el Municipio de Tocancipá y la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA, a través del cual se dispuso la gerencia integral de la ejecución de proyectos priorizados en el Plan de Desarrollo, garantizando una gestión técnica, administrativa y financiera especializada para la materialización de las inversiones públicas en

infraestructura.

3. OBJETO

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

“CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PEATONAL SECTOR DULCINEA EN EL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ”.

4. SECTOR AL CUAL PERTENECE

El sector de la construcción en Colombia para el año 2026 revela un panorama de transición estratégica, donde la infraestructura civil se ha consolidado como el principal motor de reactivación económica frente a la volatilidad histórica del segmento de vivienda. Tras superar los ciclos de altas tasas de interés y la inflación de insumos de años anteriores, el sector se rige hoy bajo las directrices del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 2294 de 2023), el cual ha transformado la visión técnica de la obra pública en un modelo de impacto social y sostenibilidad territorial. En este contexto, la construcción de infraestructuras de conectividad, como los puentes peatonales en zonas de alto crecimiento industrial como Tocancipá, no representa solo un desafío de ingeniería civil, sino un ejercicio de integración económica local. El mercado actual muestra una estabilización en los precios de materiales críticos como el acero y el cemento, aunque persiste una sensibilidad moderada a los costos logísticos globales y a la tasa de cambio, lo que obliga a las entidades estatales y a las empresas de régimen especial a realizar una planeación presupuestal técnica y rigurosa basada en el conocimiento profundo de la cadena de suministro nacional.

Desde la perspectiva de la oferta, el sector ha evolucionado hacia la especialización, donde las empresas ya no compiten únicamente por precio, sino por su capacidad de implementar tecnologías como el BIM (Building Information Modeling) y por su alineación con los objetivos de justicia social del Estado. El artículo 100 de la Ley 2294 de 2023 ha reconfigurado la competencia, incentivando a los oferentes a proponer esquemas de vinculación de mano de obra local y desarrollo comunitario como factores de diferenciación en los procesos de selección. Esto ha generado que el análisis del sector deba contemplar no solo la disponibilidad de maquinaria y equipos, sino también la demografía laboral y la capacidad de formación en los territorios de influencia directa. Por otro lado, la demanda estatal se ha volcado hacia proyectos de "infraestructura para la vida", priorizando la seguridad vial y la movilidad inclusiva, lo que garantiza un flujo constante de procesos de contratación en el corto y mediano plazo. Sin

embargo, el gran reto para el 2026 sigue siendo la ejecución eficiente y la transparencia en la inversión; la complejidad técnica de obras de infraestructura requiere que tanto contratistas como interventores mantengan una vigilancia administrativa y financiera extrema para evitar los sobrecostos que históricamente han afectado la confianza en el sector. En conclusión, la construcción en Colombia atraviesa una etapa de madurez institucional, donde la calidad técnica es indiscutible, pero el éxito real de un proyecto se mide por su capacidad de generar valor compartido, dinamizar las economías regionales y asegurar la durabilidad de las obras mediante una supervisión integral y un compromiso genuino con el desarrollo social de municipios estratégicos para la competitividad del país.

5. PLAZO

El plazo de ejecución del Contrato será de ocho (8) meses, resumidos a continuación, los cuales serán contados a partir de la suscripción del acta de inicio correspondiente, previa aprobación de la garantía exigida, por parte del Coordinador del Grupo de Contratación, expedición del registro Presupuestal.

Objeto	Plazo del contrato	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)	Lugar(es) de ejecución del contrato
CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PEATONAL SECTOR DULCINEA EN EL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ	8 MESES	\$ 4.464.588.650	PR 0+045 EN LA RUTA 55CN (VARIANTE DE TOCANCIPÁ)

6. CÓDIGO UNSPSC

De acuerdo con la guía para la elaboración de estudios del sector, publicada en la página de Colombia Compra eficiente, de acuerdo con la necesidad que tiene de contratar el objeto ya indicado, y teniendo claro que pertenece a la siguiente clasificación de bienes y servicios.

Código	Nombre
30102800	Pilotaje
30102900	Pilares
30103600	Productos Estructurales

72141100	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
72151600	Servicios de Sistemas Especializados de comunicación
72152700	Servicios de instalación y reparación de concreto
72152900	Servicios de montaje de acero estructural
81101500	Ingeniería Civil y Arquitectura
81102200	Ingeniería de Transporte
81151700	Geología

7. ANÁLISIS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL ÁMBITO NACIONAL

La actividad constructora en Colombia comprende dos grandes segmentos: (i) edificación, que incluye obras residenciales y no residenciales; y (ii) obras civiles de infraestructura, como carreteras, puentes, acueductos, sistemas de transporte y otras obras de ingeniería. Este sector desempeña un papel determinante en la economía nacional, no solo por su participación en la producción de bienes físicos. Como vivienda, equipamientos y obras de infraestructura pública— sino también por sus encadenamientos con otros sectores de la economía y su impacto en el empleo, la inversión y la productividad del país.

El sector construcción tiene vínculos directos con industrias proveedoras de insumos (cemento, acero, agregados), servicios profesionales (ingeniería, arquitectura, supervisión técnica), transporte y logística, y actividades relacionadas con la gestión territorial y ambiental. Esta estructura compleja conforma la cadena de valor del sector, la cual abarca desde la formulación del proyecto, estudios técnicos y diseños, gestión predial y ambiental, suministro de materiales, ejecución de obra, hasta la intervención de prestadores de servicios especializados en construcción e ingeniería.

Dentro de esta cadena de valor, participan diversos gremios y asociaciones sectoriales que representan y promueven los intereses de las empresas y profesionales vinculados con la construcción en Colombia, entre los cuales se pueden mencionar:

- Cámara Colombiana de la Construcción (CAMACOL)
- Asociación Colombiana de Ingenieros y Constructores (ACIC)
- Asociación Colombiana de Ingenieros (ACI)

- Asociación Nacional de Empresas de Infraestructura (ANEIC)
- FEDEVIVIENDA
- ICONTEC (normalización técnica)
- Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA)
- Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI)
- Centro Nacional de Consultoría (CENAC)
- Fedelonjas
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)

Estas entidades contribuyen a la generación de estudios, lineamientos técnicos, formación de profesionales, estándares de calidad, y representación gremial que robustecen la competitividad, la confiabilidad técnica y la articulación del sector con las políticas públicas de infraestructura y vivienda.

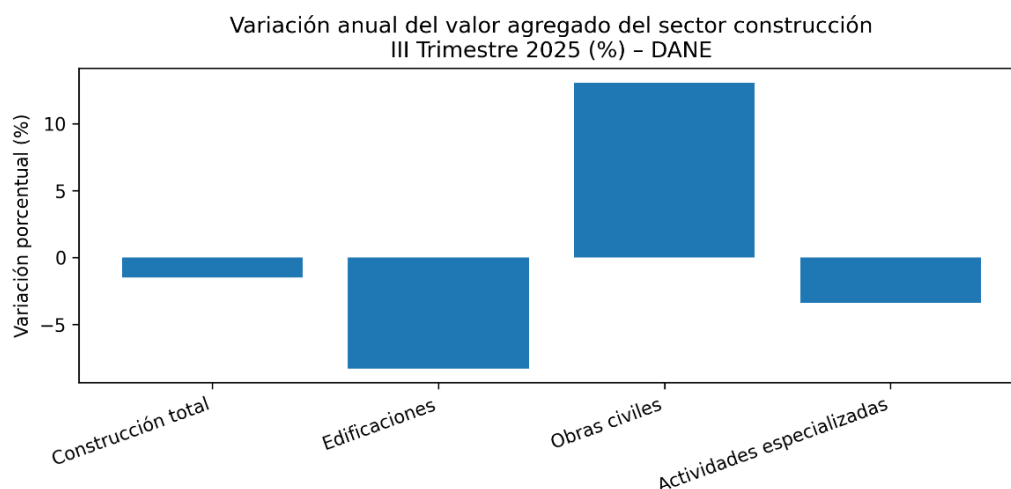
8. COYUNTURA DEL SECTOR CONSTRUCCIÓN – III TRIMESTRE DE 2025

De acuerdo con los Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) del DANE para el tercer trimestre de 2025 (julio–septiembre), el comportamiento del sector presenta los siguientes resultados en términos del valor agregado:

- ✓ El PIB total de Colombia creció 3,6 % frente al mismo periodo del año anterior.
- ✓ El valor agregado del sector construcción disminuyó 1,5 % en su variación anual.
- ✓ El subsector de edificaciones registró una caída de -8,3 %, afectado principalmente por debilidad en las obras residenciales y no residenciales.
- ✓ El subsector de obras civiles mostró un crecimiento robusto de 13,1 %, reflejando dinamismo en proyectos de infraestructura.
- ✓ Las actividades especializadas relacionadas con construcción decrecieron -3,4 % en el mismo periodo.

Estos resultados evidencian una diferenciación significativa entre los componentes de la

construcción: mientras la edificación continúa con una tendencia negativa, la obra civil registra un crecimiento destacado, lo que resalta la relevancia estratégica de proyectos de infraestructura pública para impulsar la actividad económica y amortiguar los efectos contractivos del segmento vivienda en el agregado del sector.



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

Costos de alza y su impacto sobre la infraestructura vial en Colombia. El aumento en el costo de los insumos de la construcción ha sido una de las mayores preocupaciones dentro del sector de infraestructura vial durante el último año y medio.

Los costos han registrado los crecimientos anuales más altos desde el año 2012, debido en gran medida al incremento del precio de los materiales.

9. DIAGNÓSTICO DE LOS MATERIALES DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Los insumos de construcción, especialmente acero y asfalto, participan de forma significativa en los costos totales de proyectos viales y de obra civil. Estos materiales son componentes esenciales para la estructura y superficie de las vías, y su dinámica de precios tiene un impacto directo en la viabilidad financiera, los plazos de ejecución y los márgenes de contratación de obra pública y privada.

A. Comportamiento reciente de precios

De acuerdo con informes especializados y análisis del mercado, en los últimos años los precios de los materiales han experimentado presiones al alza que afectan a la infraestructura vial. Por ejemplo, datos de seguimiento de costos muestran que, dentro de un conjunto considerable de insumos monitoreados, el acero y el asfalto explican alrededor del 45 % de la variación mensual promedio de los principales materiales en el último año, debido a factores externos como interrupciones en las cadenas de suministro y aumentos en los costos de materias primas asociadas, como carbón, mineral de hierro y petróleo.

Este comportamiento ha sido señalado como uno de los factores que más contribuyen a la variación de costos en proyectos viales, lo que repercute especialmente en el diseño presupuestal, la administración del riesgo de precio y las garantías técnicas de las obras en fase de ejecución o estructuración.

B. Impacto en los proyectos de infraestructura vial

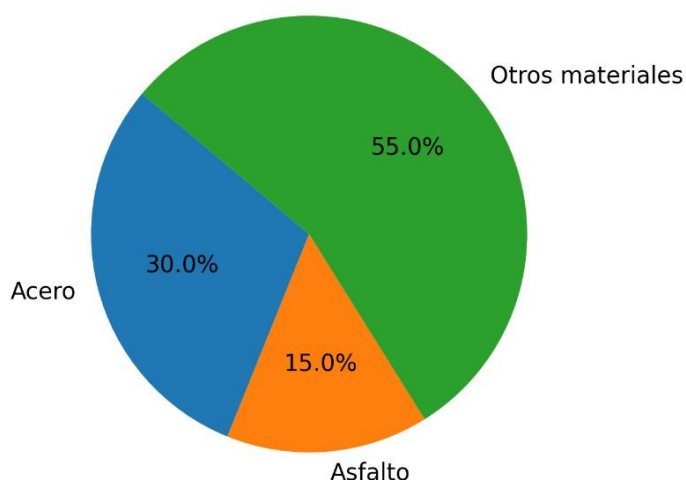
El efecto directo del incremento de precios de acero y asfalto se traduce en:

- ✓ Aumentos en costos unitarios de obra, lo que puede requerir ajustes presupuestales y ampliaciones de recursos.
- ✓ Presión sobre los márgenes de los contratistas, reduciendo la competitividad y la oferta en procesos de contratación.

- ✓ Riesgo de sobrecostos en proyectos contratados previamente con precios fijos, afectando la ejecución física y financiera.
- ✓ Necesidad de incluir cláusulas de ajuste por precio de insumos documentales y contratos mayores para mitigar la volatilidad del mercado.

En efecto, la volatilidad en los precios de los insumos puede contribuir a que la cobertura efectiva de obras viales se reduzca o retrase, particularmente en un país donde la gran mayoría de los proyectos de infraestructura se planifica y contrata en función de recursos públicos y, por ende, bajo restricciones presupuestales rígidas.

Participación del acero y el asfalto en la variación de insumos
Sector infraestructura vial – Colombia



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

10. PERSPECTIVA DE CRECIMIENTO PARA EL AÑO 2026

La proyección de crecimiento del sector construcción e infraestructura para Colombia en 2026 está influenciada por múltiples factores macroeconómicos, sectoriales y de mercado.

A. Contexto macroeconómico y expectativas

Los niveles de inversión pública en infraestructura, políticas de estímulo al crecimiento

económico, evolución de la demanda interna y condiciones externas de precios de commodities y financiamiento estructural serán determinantes para el crecimiento del sector:

- La economía colombiana proyecta moderar su crecimiento en 2026, con expectativas de elevación del consumo interno y la inversión pública en proyectos de largo plazo. Las políticas de infraestructura del Gobierno Nacional y los planes de inversión de administraciones territoriales (incluido el Plan Nacional de Desarrollo) suelen contemplar incrementos de recursos para proyectos viales, hidráulicos y logísticos, lo que puede consolidar una tendencia positiva en la demanda del sector.
- Las tasas de interés y la inflación global también afectan los costos de financiamiento de grandes proyectos de infraestructura y la decisión de inversión de los actores del sector, tanto públicos como privados.

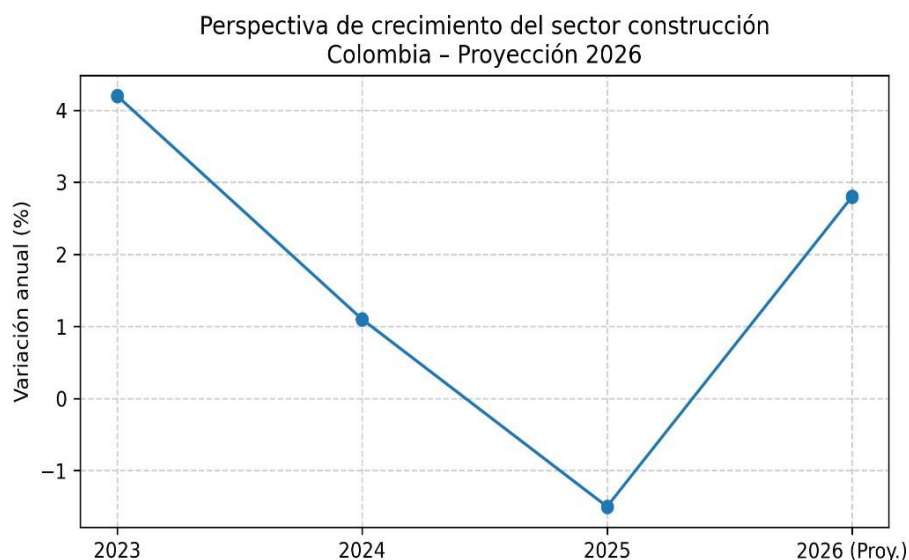
Aunque no existe una proyección única y oficial consolidada para el sector construcción a nivel nacional para 2026 publicada por el DANE o el Banco de la República, los diferentes análisis de mercado señalan:

- Un crecimiento moderado de la actividad de obra civil, asociado con la ejecución de proyectos de infraestructura priorizados, alianzas público–privadas y recursos redistribuidos para obras viales, energéticas y logísticas.
- Un ajuste a la baja en segmentos de edificación, que puede continuar debido a presiones financieras sobre los hogares y cambios en el mercado inmobiliario.
- Un entorno de costos de insumos más estabilizado respecto a periodos anteriores, aunque con posibles episodios de volatilidad según los mercados internacionales de materias primas.

B. Factores de riesgo y variables clave

Entre los principales factores que pueden influir en la perspectiva de crecimiento en 2026 se encuentran:

- Evolución de los precios de insumos clave (petróleo/asfalto y acero), que afectan directamente el presupuesto de proyectos viales.
- Política fiscal y niveles de inversión estatal, que determinan la asignación de recursos para infraestructura durante el periodo.
- Condiciones de financiamiento y tasas de interés, que inciden en la oferta de crédito para la ejecución de proyectos de gran escala.
- Riesgos de coyuntura internacional (precios globales de materias primas, conflictos geopolíticos, fluctuaciones en las cadenas de suministro).

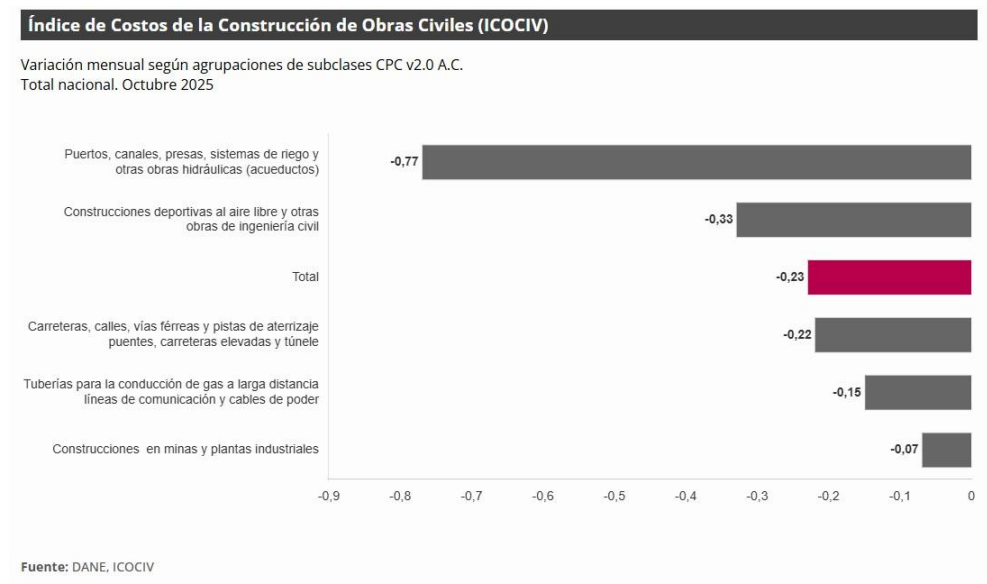


DANE, Banco de la República y análisis sectoriales. Elaboración propia.

El Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), elaborado y publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, mide la variación mensual de los costos asociados a la construcción de obras civiles en Colombia, a partir del seguimiento a los precios de insumos, mano de obra y maquinaria representativos de este tipo de proyectos. Este indicador constituye una referencia fundamental para el análisis de la evolución de los costos en

proyectos de infraestructura pública y privada, así como para la estructuración financiera y la gestión de riesgos contractuales.

De acuerdo con la información correspondiente a octubre de 2025, el ICOCIV registró una variación mensual de $-0,23\%$, en comparación con septiembre del mismo año, reflejando una reducción general en los costos de la construcción de obras civiles a nivel nacional. Este comportamiento indica una moderación en la presión de costos del sector durante el periodo analizado.



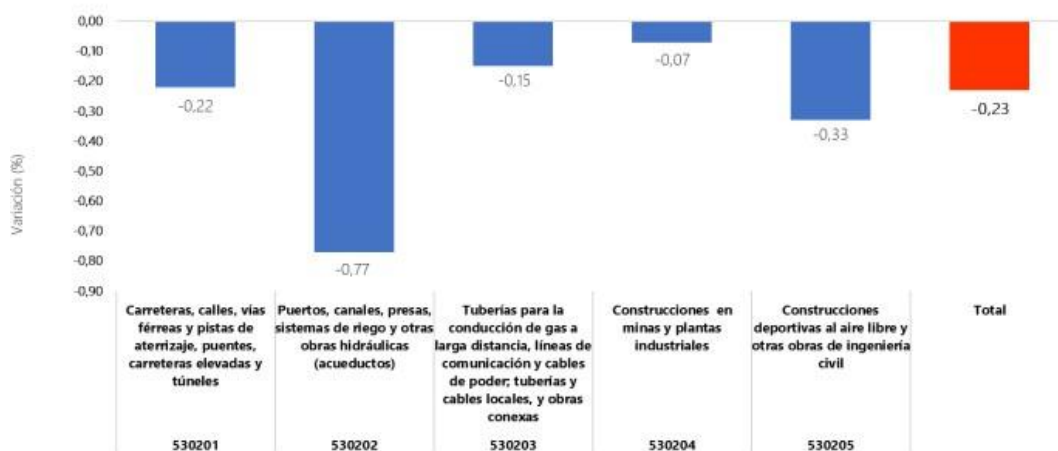
El análisis por agrupaciones de subclases CPC versión 2.0 A.C. evidencia que dos de las cinco agrupaciones relacionadas con obras civiles se ubicaron por debajo del promedio nacional, a saber:

- Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos), con una variación de $-0,77\%$, siendo la mayor disminución registrada entre las agrupaciones analizadas.
- Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil, que presentaron una variación de $-0,33\%$.

Estas reducciones reflejan una disminución relativa en los costos de insumos y actividades

asociadas a este tipo de obras, lo cual puede estar vinculado a ajustes en precios de materiales, menores presiones en la demanda o estabilización en las cadenas de suministro.

Gráfico 1. Variación mensual del ICOCIV según agrupaciones CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Octubre 2025



Fuente: DANE, ICOCIV.

Por su parte, las agrupaciones asociadas directamente a infraestructura vial y obras conexas, si bien presentaron variaciones negativas, se ubicaron por encima del promedio nacional, lo que indica una menor reducción relativa de costos frente al total del sector. En particular, se destacan:

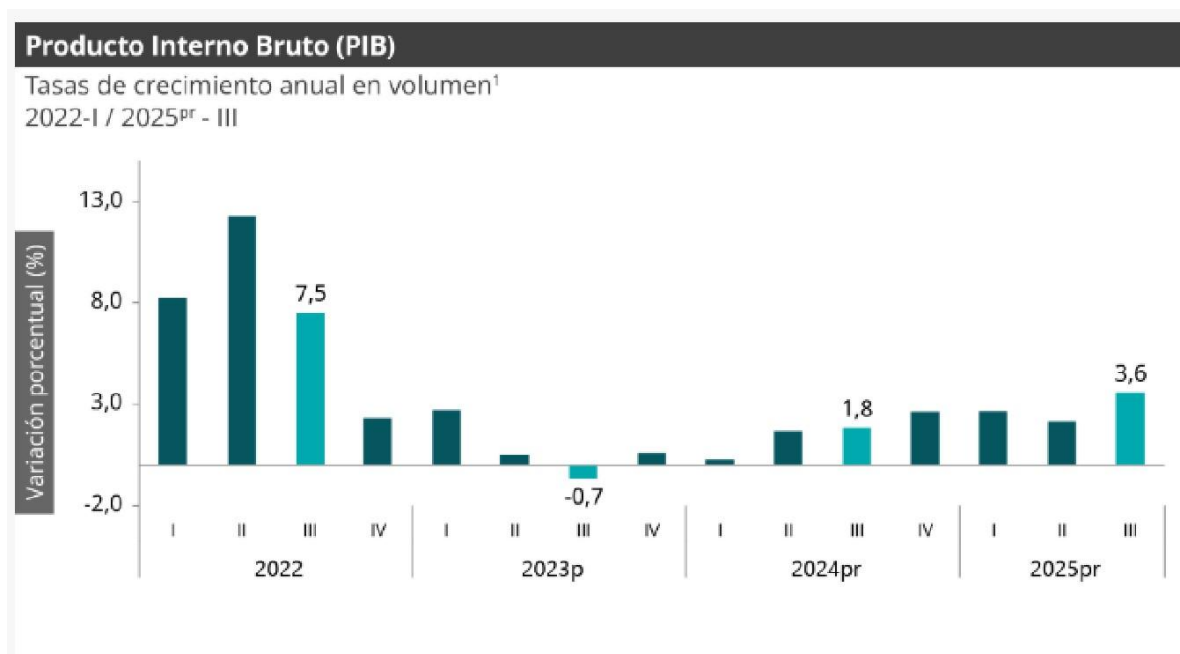
- Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje; puentes, carreteras elevadas y túneles, con una variación de $-0,22$ %.
- Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales y obras conexas, con una variación de $-0,15$ %.
- Construcciones en minas y plantas industriales, que registraron una variación de $-0,07$ %, siendo la menor reducción entre las agrupaciones analizadas.

El comportamiento de la agrupación correspondiente a carreteras y obras viales resulta especialmente relevante para el presente análisis sectorial, en tanto evidencia una estabilidad

relativa de los costos en comparación con otras tipologías de obras civiles. Esta situación favorece la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura vial, al reducir el riesgo de incrementos abruptos en los costos directos asociados a este tipo de intervenciones.

En términos generales, la evolución del ICOCIV en octubre de 2025 sugiere un entorno de costos controlados para la obra civil, lo cual constituye un elemento positivo para la planeación, presupuestación y contratación de proyectos viales, especialmente aquellos financiados con recursos públicos y enmarcados en planes de desarrollo territorial.

11. PRODUCTO INTERNO BRUTO



Ilustración, PIB - DANE 2025

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

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

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

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

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

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

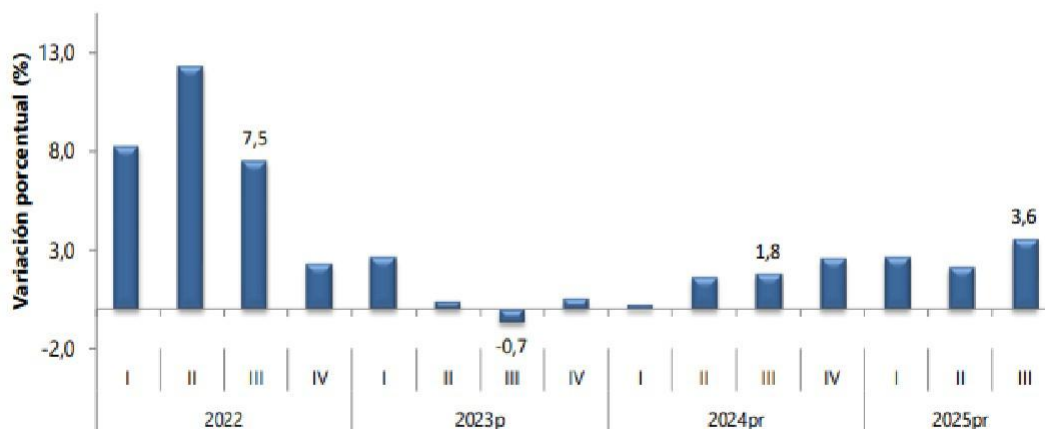
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4%.
- Actividades financieras y de seguros crece 2,3%.
- Industrias manufactureras crece 1,5%

Producto Interno Bruto (PIB) III trimestre 2025 preliminar

Producto Interno Bruto (PIB)

III trimestre 2025 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto
Tasa de crecimiento en volumen¹
2022-I / 2025^{pr}-III



Fuente: DANE, PIB_T

¹Serie encadenadas de volumen con año de referencia 2015

Ppreliminar

Pprovisional

PIB desde el enfoque de la producción

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

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

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

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

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

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

Construcción:

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

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

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

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

Tasas de crecimiento en volumen¹
Tercer trimestre 2025^{Pr}

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

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr} preliminar

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

²Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.

³Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

Tabla, Volumen construcción

PIB desde el enfoque del gasto

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

- Gasto en consumo final crece 5,7%.
- Formación bruta de capital crece 2,2%.
- Exportaciones crecen 2,2%.
- Importaciones crecen 10,0%. Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto crece en 1,2%, en su serie ajustada por efecto estacional y calendario. Cuando se observa el comportamiento de sus componentes:
- Gasto en consumo final crece 1,3%.
- Formación bruta de capital crece 0,5%.
- Exportaciones crecen 1,5%.
- Importaciones crecen 2,4%

Tasas de crecimiento en volumen¹
 Tercer trimestre 2025^{Pr}

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

Fuente: DANE, PIB_T

^{Pr} preliminar

¹Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

²El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.

³La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

Tabla, Componentes del gasto

Índice de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

En julio de 2025, la variación mensual del ICOCIV fue 0,57%, en comparación con junio de 2025. Dos de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicaron por encima del promedio nacional (0,57%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,67%) y Construcciones en minas y plantas industriales (0,66%).

Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.

Por subclases CPC, al comparar julio de 2025 con junio de 2025, las mayores variaciones positivas se evidenciaron en: Puentes y carreteras elevadas (1,02%), Construcciones en minas (1,00%) y Pistas de aterrizaje (0,98%).

En cuanto las subclases que presentaron las menores variaciones se encontraron en: Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua (0,18%), Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos (0,19%) y Centrales eléctricas (0,28%).

Por otro lado, la única variación negativa se presentó en la subclase Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones (-0,36%).

Tabla 2. ICOCIV. Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Julio 2025

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2025	2025
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	0,63	0,31
53212	Ferrocarriles	0,58	0,65	0,00
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	0,98	0,01
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	1,02	0,02
53222	Túneles	3,09	0,93	0,03
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	0,19	0,01
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	0,70	0,00
53233	Represas	0,03	0,60	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	-0,36	0,00
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	0,70	0,02
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	0,33	0,02
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	0,18	0,01
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	0,73	0,04
53261	Construcciones en minas	4,91	1,00	0,05
53262	Centrales eléctricas	4,58	0,28	0,01
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	0,34	0,01
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	0,45	0,03
Total		100,00	0,57	0,57

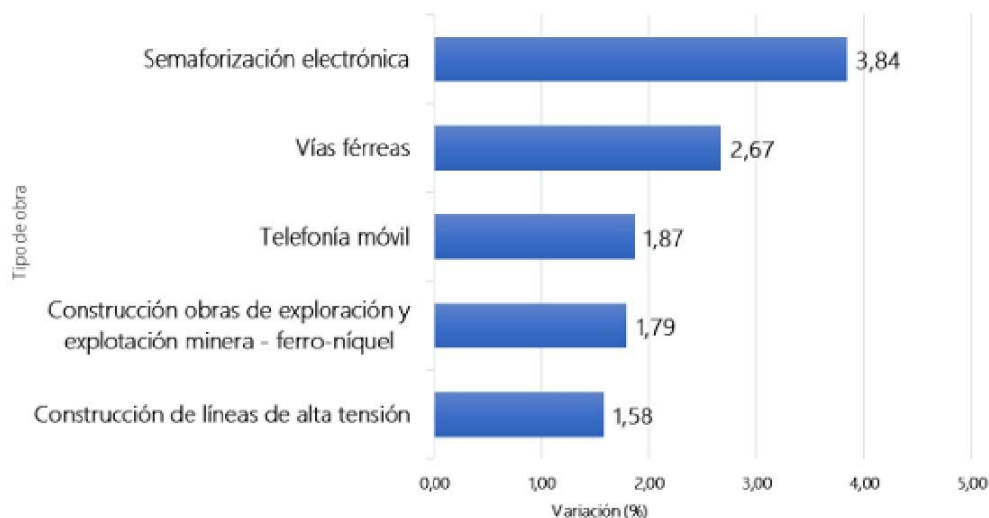
Fuente: DANE, ICOCIV.

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

Variación y contribución mensual por tipología de obra (46 obras)

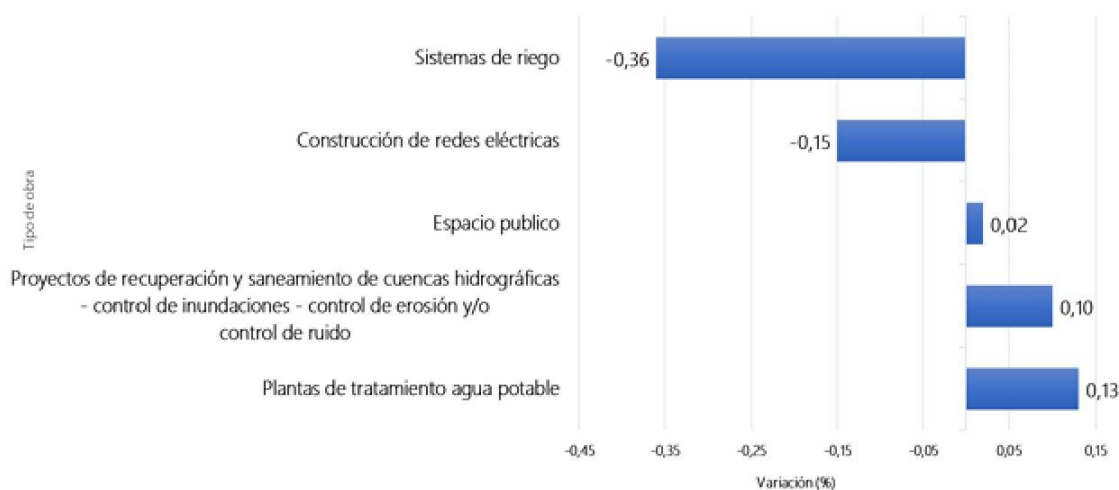
Al comparar julio de 2025 con junio de 2025 y según tipología de obra, las mayores variaciones positivas se presentaron en semaforización electrónica (3,84%), vías férreas (2,67%) y telefonía móvil (1,87%). Entre tanto, las tipologías de obra: sistemas de riego (-0,36%) y construcción de redes eléctricas (-0,15%), presentaron las menores variaciones de precios.

Gráfico 2. ICOCIV. Mayores variaciones mensuales positivas, según tipología de obra
Total nacional
Julio 2025



Fuente: DANE, ICOCIV.

Gráfico 3. ICOCIV. Menores variaciones mensuales, según tipología de obra
Total nacional
Julio 2025



Fuente: DANE, ICOCIV.

Variación y contribución mensual según grupos de costos

Por grupos de costos, en julio de 2025, las mayores variaciones positivas de precio con respecto a junio de 2025 se presentaron en: maquinaria (1,19%), transporte (1,12%) y materiales (0,62%).

Tabla 3. ICOCIV Variación y contribución mensual según grupos de costos
Total nacional
Julio 2025

Grupo	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
		2025	2025
Materiales	51,31	0,62	0,33
Herramienta Menor	2,14	0,24	0,00
Maquinaria	12,71	1,19	0,14
Equipos	6,18	0,13	0,01
Mano de obra	16,89	0,03	0,01
Transporte	8,89	1,12	0,09
Equipos especiales para obra	1,89	-0,59	-0,01
Total	100,00	0,57	0,57

Fuente: DANE, ICOCIV.

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

Nota 2: Contribuciones al total nacional

Variación y contribución año corrido del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.

En julio de 2025, la variación año corrido del ICOCIV fue 4,37%, en comparación con diciembre de 2024. Una de las cinco agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, presento una variación del año corrido por encima del promedio nacional (4,37%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (4,94%).

Las demás agrupaciones CPC presentaron variaciones por debajo del promedio nacional: Construcciones en minas y plantas industriales (4,26%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (4,07%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (3,40%) y Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (3,37%).

Tabla 4. ICOCIV. Variación y contribución año corrido de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.

Total nacional

Julio 2025

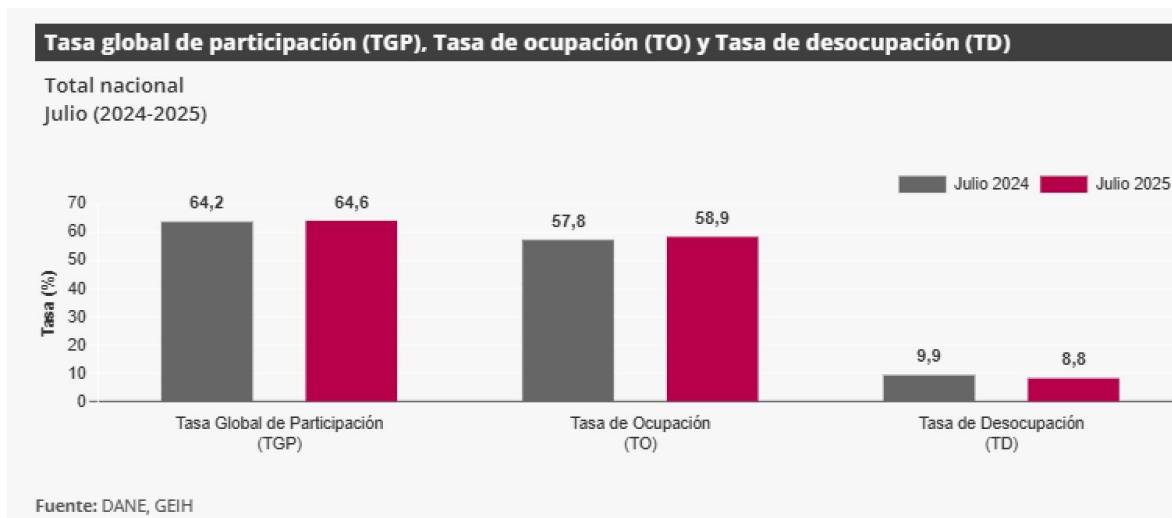
Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	4,94	2,76
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	4,07	0,23
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	3,40	0,66
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,26	0,40
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	3,37	0,33
Total		100	4,37	4,37

Fuente: DANE, ICOCIV.

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

Mercado laboral

Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,9%, lo que representó un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (57,8%).



En julio de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,4%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes

de 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 67,0%, manteniéndose igual a la registrada en julio de 2024. Finalmente, la tasa de ocupación fue 61,3%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 60,1%.

Gráfico 1. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

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

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Para el mes de julio de 2025, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (9,9%). La tasa global de participación se ubicó en 64,6%, mientras que en julio de 2024 fue 64,2%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,9%, lo que representó un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (57,8%).

Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensuales

En julio de 2025, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,4%, lo que representó una disminución de 1,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2024 (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 67,0%, manteniéndose igual a la registrada en julio de 2024. Finalmente, la tasa de ocupación fue 61,3%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 60,1%.

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, GEIH.

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

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

En el total nacional, la tasa de desocupación del trimestre móvil mayo - julio 2025 fue 8,8%, lo que representó una disminución de 1,4 puntos porcentuales respecto al mismo periodo el año anterior (10,2%). La tasa global de participación se ubicó en 64,2%, mientras que en el trimestre móvil mayo - julio 2024 fue 64,0%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,5%, lo que representó un aumento de 1,0 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil mayo - julio 2024 (57,5%).

Gráfico 4. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Mayo - julio (2017 - 2025)



Fuente: DANE, GEIH.

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

Nota: cifras aproximadas a un decimal.

Población ocupada según rama de actividad, mes julio 2025

En el mes de julio de 2025, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.969 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Alojamiento y servicios de comida (0,8 puntos porcentuales); Transporte y almacenamiento (0,7 puntos porcentuales) y Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos (0,5 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad

Total nacional

Julio (2024 - 2025)

Rama de actividad	Total nacional				
	Julio 2024	Julio 2025	Distribución % 2025	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.203	23.969	100	766	
Alojamiento y servicios de comida	1.630	1.817	7,6	186	0,8
Transporte y almacenamiento	1.717	1.888	7,9	172	0,7
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.822	1.936	8,1	115	0,5
Comercio y reparación de vehículos	3.969	4.062	16,9	92	0,4
Construcción	1.592	1.667	7,0	76	0,3
Industrias manufactureras	2.561	2.634	11,0	73	0,3
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.379	3.442	14,4	63	0,3
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos [^]	491	543	2,3	52	0,2
Actividades financieras y de seguros	439	475	2,0	37	0,2
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.948	1.981	8,3	33	0,1
Actividades inmobiliarias	342	342	1,4	0	0,0
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.878	2.824	11,8	-53	-0,2
Información y comunicaciones	437	357	1,5	-80	-0,3

Fuente: DANE, GEIH.

p.p.: puntos porcentuales.

[^]Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos[^] incluye la rama de Explotación de minas y canteras.

Nota: por aproximación de decimales y la no inclusión de la categoría "No informa", la suma de las poblaciones, distribuciones y contribuciones puede diferir ligeramente con la información del anexo estadístico.

Nota: poblaciones en miles.

Nota: las ramas de actividad económica están definidas con base en la Clasificación Industrial Internacional Uniforme -CIIU Rev. 4 A.C. (2022).

La variación anual del salario mínimo

De manera sistemática, al finalizar cada año, se realiza en Colombia la discusión sobre el incremento del salario mínimo. El arreglo institucional en Colombia hace que tres jugadores, líderes de sindicatos de trabajadores, representantes de los gremios de la producción y gobierno, se sienten a negociar un incremento del Salario mínimo de los trabajadores.

Propuesta de las centrales



Salario mínimo
\$1.650.680
Auxilio de transporte
\$232.000

Propuesta de los empresarios



Salario mínimo:
\$1.525.598
Auxilio de transporte:
\$214.420

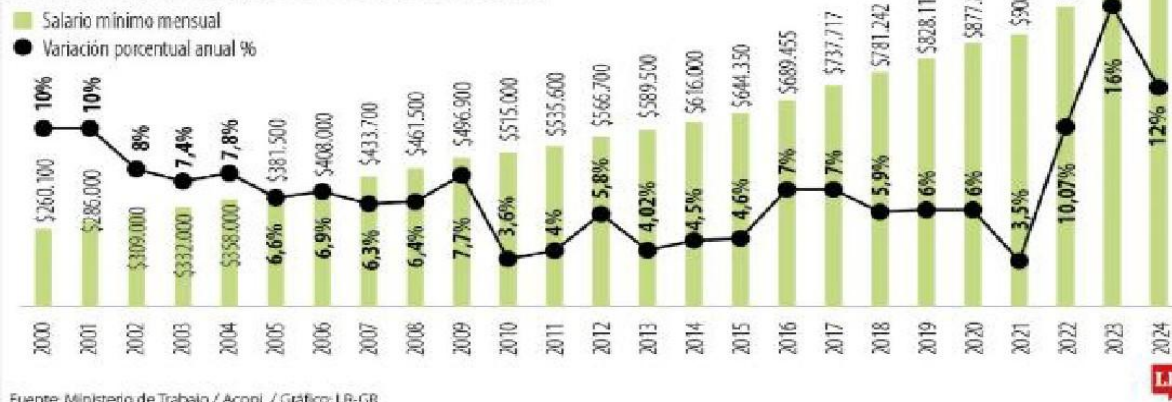




COSTOS EN EL EMPLEO FORMAL SEGÚN ACOPI

COSTOS DIRECTOS	Concepto	Tarifa	Impactos con un salario en 2024	*Impactos con un salario en 2025
				SUPONIENDO INCREMENTO SALARIAL DE 10%
	Salario		\$1.300.000	\$1.430.000
	Subsidio de transporte		\$162.000	\$186.300
	Vacaciones	4,2%	\$54.600	\$60.060
	Prima legal	8,3%	\$121.346	\$134.153
	Cesantías	8,3%	\$121.346	\$134.153
	Intereses de cesantías	1%	\$13.000	\$14.300
	Pensión	12%	\$156.000	\$171.600
	Caja de compensación	4%	\$52.000	\$57.000
	ARL	0,522%	\$6.786	\$7.465
	Total costos directos	38,3%	\$1.987.078	\$2.195.230

EVOLUCIÓN DEL SALARIO MÍNIMO EN COLOMBIA



SALARIO MÍNIMO 2026

El salario mínimo legal mensual (SMMLV)
para 2026 se fijó en **\$1.750.905**

y el auxilio de transporte 2026 en **\$249.095**
para un total mensual de **\$2.000.000**

Ambas medidas rigen a partir del
1º de enero de 2026

y quedaron oficializadas mediante los Decretos 1469 y 1470 del 29 de diciembre de 2025

La Tasa de Cambio Representativa del Mercado—TRM, corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio

de moneda legal colombiana, realizadas entre Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC), así como de las operaciones que efectúan los IMC con las demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), distintas de IMC y aquellas que hacen los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público MHCP. La TRM es calculada diariamente y certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia con base en la información disponible y la reglamentación expedida por el Banco de la República, Variaciones de los precios del dólar tiene impacto en el precio de los insumos importados.

ANTECEDENTES TÉCNICOS

El Municipio de Tocancipá se localiza en la provincia de Sabana Centro del departamento de Cundinamarca, al norte de Bogotá D.C., sobre la Troncal Central del Norte, a una distancia aproximada de 47 kilómetros de la capital del país. Su posición geográfica estratégica, con una altitud promedio de 2.606 m s. n. m. y una temperatura media anual de 13 °C, lo convierte en un territorio de alta dinámica urbana, económica y productiva, con una influencia regional significativa en los procesos de movilidad, intercambio comercial y desarrollo territorial.

En términos de límites político-administrativos, el municipio colinda al norte con Nemocón y Gachancipá, al sur con Guasca y Sopó, al oriente con Guasca y Guatavita, y al occidente con Zipaquirá y Nemocón, configurándose como un nodo de conexión intermunicipal relevante dentro de la Sabana Centro. Esta condición ha generado, en los últimos años, un crecimiento acelerado de la población, de la actividad económica y de la demanda sobre la infraestructura vial urbana y rural, particularmente en los corredores que articulan el municipio con sus vecinos.

En este contexto, la infraestructura vial constituye un elemento fundamental para garantizar la movilidad segura y eficiente de personas y mercancías, facilitar el acceso a servicios básicos, fortalecer la competitividad territorial y promover el desarrollo económico local. Las vías secundarias y terciarias del municipio cumplen un rol esencial en la integración de los centros poblados, las áreas rurales y los corredores regionales, por lo cual su adecuado estado de conservación y funcionalidad resulta determinante para la calidad de vida de la población.

Dentro de la malla vial municipal, el puente peatonal Dulcinea como el puente peatonal sector la Trampa presenta una importancia estratégica por su función de conexión de sectores aislados por la autopista desde su apertura, gracias al volumen de tránsito peatonal asociado a actividades residenciales, productivas, industriales, agrícolas y de servicios.

El sector denominado **Dulcinea** se ha consolidado como un nodo crítico de alta vulnerabilidad dentro del corredor vial de la **Autopista BTS (Bogotá-Tunja-Sogamoso)**, debido a una compleja

interacción entre el desarrollo industrial y la dinámica de movilidad regional. La zona presenta un flujo peatonal masivo y constante, derivado principalmente de la presencia de grandes complejos industriales y centros logísticos que operan en el área, lo que genera una fluctuación permanente de personal que, ante la inexistencia de un paso segregado, se ve obligado a realizar cruces transversales de la calzada de manera arriesgada y a nivel. Esta problemática se agrava exponencialmente por las características técnicas del trazado vial en este punto específico: la existencia de una **curva de radio reducido** que genera un punto ciego crítico para los conductores.

Dicha configuración geométrica impide una visibilidad adecuada de los peatones que intentan atravesar la vía, reduciendo drásticamente los tiempos de reacción y aumentando la probabilidad de siniestros viales con consecuencias fatales. La combinación de las altas velocidades de operación en la autopista, el volumen de tráfico pesado y la carencia de una infraestructura de cruce seguro convierte al sector Dulcinea en una zona de riesgo inminente para la vida. Por lo tanto, la construcción del puente peatonal proyectado no solo responde a una necesidad técnica de movilidad, sino que se constituye como una medida de seguridad humana de carácter urgente, indispensable para mitigar el peligro latente y garantizar la protección de los cientos de trabajadores y residentes que transitan diariamente por este tramo estratégico del municipio.

En atención a estas condiciones, y en concordancia con los procesos de planificación territorial, el Municipio de Tocancipá prioriza la intervención de este corredor vial como parte de su estrategia de fortalecimiento de la infraestructura para la vida, orientada a consolidar un territorio ordenado, seguro y sostenible. Esta priorización se encuentra alineada con los objetivos, programas y metas establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal “Tocancipá Segura, Experiencia con Visión Social 2024–2027 – Recuperemos el Progreso”, adoptado mediante Acuerdo No. 002 de 2024, particularmente con los ejes estratégicos relacionados con el desarrollo territorial, la movilidad, la competitividad y la institucionalidad sólida.

Para la ejecución de los proyectos incluidos en dicho Plan de Desarrollo, el Municipio de Tocancipá suscribió con la Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Conjunto Territorial – DETERCONSA el Contrato Interadministrativo No. CTOINT 017 MT 2025, cuyo objeto consiste en realizar la gerencia integral de la ejecución de proyectos contemplados en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, con cargo a vigencias futuras ordinarias autorizadas mediante Acuerdo No. 14 del 31 de julio de 2025. En el marco de este contrato interadministrativo, DETERCONSA actúa como entidad especializada, con capacidad técnica, administrativa y operativa para la estructuración, gerencia y administración de proyectos de infraestructura pública.

En desarrollo de dicho encargo, se contempla la ejecución del proyecto denominado

“CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PEATONAL SECTOR DULCINEA EN EL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ”, el cual tiene como propósito fortalecer la infraestructura vial municipal, mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial peatonal, y contribuir al desarrollo urbano y económico del territorio. El alcance general del proyecto comprende actividades de planificación y construcción, incluyendo obras preliminares, excavaciones, en el sector de la construcción y adecuación a andenes, obras de drenaje, concretos, señalización, de conformidad con los estudios técnicos que se desarrollen para tal fin.

En este escenario, y con fundamento en los análisis técnicos preliminares, se hace necesario adelantar el correspondiente análisis del sector y estudio de precios de mercado, como insumo para la estructuración del proceso precontractual que permita seleccionar al contratista encargado de la ejecución de las obras, garantizando condiciones de eficiencia, transparencia y adecuada utilización de los recursos públicos, en cumplimiento de los principios que rigen el manual de contratación.

En particular, la intervención proyectada se articula con el eje estratégico **“Tocancipá progresa con territorio innovador, ordenado, ambiente protegido e infraestructura para la vida”**, el cual reconoce la infraestructura vial como un elemento estructurante del desarrollo territorial, la competitividad regional y la cohesión social. Dicho eje prioriza la ejecución de proyectos orientados al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad, especialmente en corredores que conectan centros poblados, áreas rurales y municipios vecinos, como mecanismo para reducir brechas territoriales y fortalecer la integración regional.

Eje del Plan de Desarrollo	Aporte del proyecto
Territorio innovador, ordenado e infraestructura para la vida	Mejora de movilidad, seguridad vial y accesibilidad
Desarrollo humano integral	Reducción de riesgos y mejora en calidad de vida
Desarrollo económico y competitividad	Disminución de costos logísticos y tiempos de viaje
Institucionalidad sólida	Ejecución mediante gerencia integral especializada

Tabla, Alineación Plan de Desarrollo Tocancipá

Así mismo, el proyecto contribuye de manera directa al cumplimiento de los propósitos del eje **“Institucionalidad sólida para el progreso”**, en la medida en que su ejecución se enmarca en un esquema de gestión pública eficiente, mediante la celebración de un contrato interadministrativo con una Empresa Industrial y Comercial del Estado especializada en la gerencia integral de proyectos de infraestructura, garantizando planeación, control técnico y adecuada administración de los recursos públicos.

La construcción de un puente peatonal en el sector Dulcinea representa una inversión estratégica con un impacto social y técnico profundamente transformador. Más allá de ser una solución de ingeniería, esta obra se erige como una garantía de protección a la vida, eliminando de raíz la exposición de los ciudadanos a uno de los tramos más críticos de la Autopista BTS. Al segregar el flujo peatonal del tráfico vehicular de alta velocidad, se genera un entorno de movilidad segura y digna para los cientos de trabajadores de la zona industrial, quienes ya no verán comprometida su integridad física en sus trayectos diarios. Este proyecto dignifica el tránsito humano, reduce los tiempos de desplazamiento y elimina la incertidumbre que genera el cruce en una zona de visibilidad reducida, permitiendo que la dinámica laboral y residencial de Tocancipá fluya sin los riesgos inherentes a la infraestructura actual.

Asimismo, la implementación de este puente aporta beneficios directos a la eficiencia operativa del corredor vial. Al evitar las frenadas de emergencia y las maniobras evasivas por parte de los conductores ante el cruce de peatones, se garantiza una velocidad de operación constante y se reduce el índice de accidentalidad, lo que se traduce en una infraestructura más competitiva y moderna. Socialmente, la obra fortalece el sentido de pertenencia de la comunidad y envía un mensaje claro de presencia estatal y responsabilidad empresarial, demostrando que el desarrollo industrial del sector Dulcinea va de la mano con el bienestar y la seguridad de las personas. En definitiva, este puente peatonal es el puente hacia un territorio más organizado, humano y resiliente, donde la infraestructura civil cumple su propósito más noble: servir como soporte para el progreso seguro de la sociedad.

En este sentido, el proyecto no solo responde a una necesidad técnica de rehabilitación de infraestructura existente, sino que constituye una actuación estratégica de inversión pública, coherente con la planeación territorial de mediano plazo, orientada a consolidar un sistema vial funcional, seguro e inclusivo, que soporte el crecimiento urbano, rural y económico del municipio de Tocancipá.

12. REGULATORIO

Esta contratación se hará a través de la modalidad de Invitación Privada, con el presente objeto contractual se enmarca en el manual propio de contratación, la legislación vigente en materia de contratación estatal colombiana, sus fundamentos más relevantes son:

- Manual de Contratación DETERCONSA
- Ley 1150 de 2007
- Decreto 1082 de 2015
- Ley 1882 de 2018

ESTUDIO DE LA OFERTA

Es indispensable que la entidad contratante identifique los posibles oferentes del proceso, ello con el fin de medir la capacidad financiera y organizacional de los mismos y de esta forma garantizar que los parámetros requeridos en el estudio sea los adecuados. Esta identificación permite determinar posibles Riesgos de colusión y también establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno en el mercado. Mientras menos proveedores hay, mayor es el poder de negociación de cada uno de ellos. Esto puede traducirse en precios más altos o condiciones menos favorables para la Entidad Estatal.

Según la GUÍA DE ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR - GEES en su Versión 02, el estudio de la oferta tiene como objetivo identificar las opciones de suministros de las categorías de compras definidas, y los posibles proveedores que pueden suministrar los bienes, obras o servicios que requieren para satisfacer su necesidad. Con esta información aunada a los aspectos generales del mercado, la entidad tendrá una información consolidada que le servirá para definir sus requisitos habilitantes en el proceso de contratación.

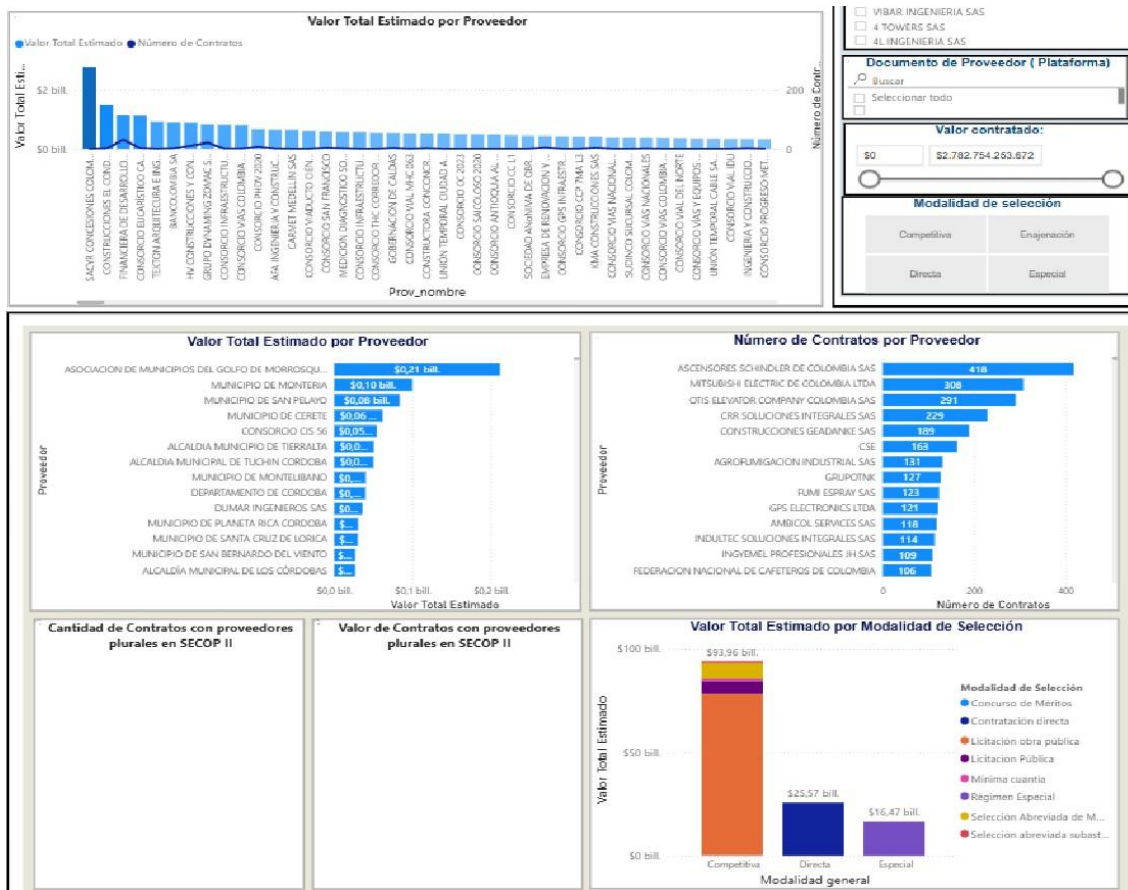
13. IDENTIFICACIÓN DE PROVEEDORES SEGÚN EL HISTORIAL DE CONTRATACIÓN

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

Esta identificación permite determinar posibles riesgos de colusión y también establecer el poder de negociación de los proveedores, el cual está relacionado con el número de competidores presentes en el mercado y las participaciones de cada uno en el mercado.

La herramienta muestra los siguientes proponentes para servicios constructivos en el

departamento de Cundinamarca, los cuales son potenciales proponentes del objeto a contratar:





DETERCONSA
TOCANCIPÁ

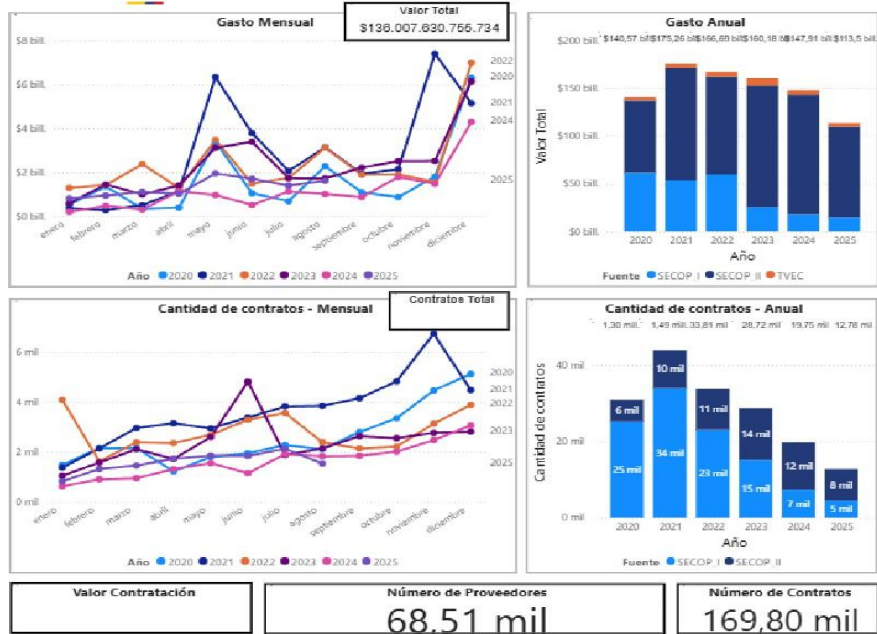
ANÁLISIS DEL SECTOR



ALCALDÍA DE
TOCANCIPÁ

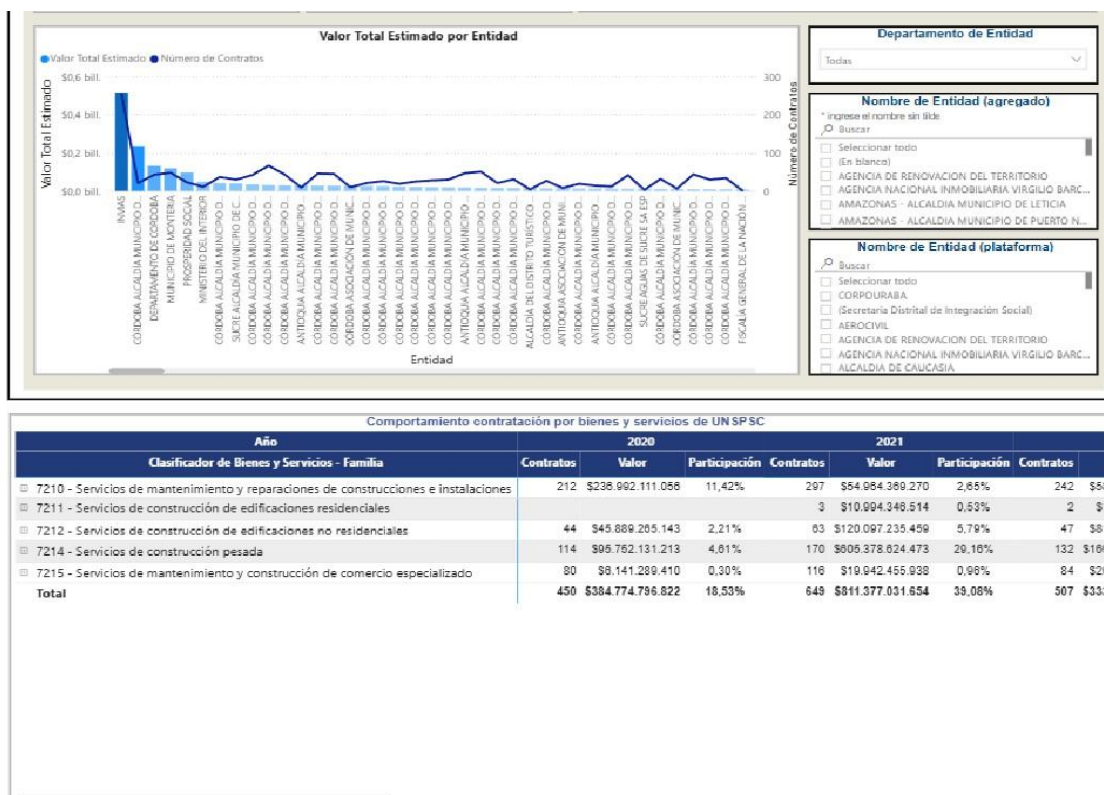
Agencia Nacional
de Contratación Pública
Colombia Compra Eficiente

ANÁLISIS DE LA OFERTA



68.51 mil

169,80 mil



De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOR. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
 Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)

<https://www.colombiacompra.gov.co/>

informacion.ema@colombiacompra.gov.co


 Agencia Nacional
 de Contratación Pública
 Colombia Compra Eficiente

14. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES

Los indicadores financieros son herramientas que se diseñan utilizando la información financiera de la empresa, y son necesarias para medir la estabilidad, la capacidad de endeudamiento, la capacidad de generar liquidez, los rendimientos y las utilidades de la entidad, a través de la interpretación de las cifras, de los resultados y de la información en general. Los indicadores financieros permiten el análisis de la realidad financiera, de manera individual, y facilitan la comparación de esta con la competencia y con la entidad u organización que lidera el mercado.

Requisitos habilitantes contenidos en el RUP. Las cámaras de comercio, con base en la información a la que hace referencia el artículo anterior, deben verificar y certificar los siguientes requisitos habilitantes:

Numeral 3: Capacidad Financiera - los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

- (a) **índice de liquidez:** activo corriente dividido por el pasivo corriente.
- (b) **índice de endeudamiento:** pasivo total dividido por el activo total.
- (c) **Razón de cobertura de intereses:** utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

Numeral 4: Capacidad Organizacional. Los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

- (a) **Rentabilidad del patrimonio:** utilidad operacional dividida por el patrimonio.
- (b) **Rentabilidad del activo:** utilidad operacional dividida por el activo total.

Con el fin de verificar el estado de las empresas del sector para identificar si cumplen con las especificaciones de los requisitos habitantes financieros y organizacionales, para ello se hace uso de las herramientas dispuestas para conocer el comportamiento del mercado.

La Superintendencia de Sociedades publica desde el año 2017 los estados financieros de las empresas que vigila, bajo normas NIIF, en el Sistema de Información Empresarial - SIE. Con base en esta información, la Cámara Colombiana de la Infraestructura Seccional Antioquia, ha desarrollado una herramienta para cada sector de la infraestructura, en la cual se observa el porcentaje de empresas (constructoras, consultoras y proveedoras) que cumplen con los indicadores financieros exigidos por las entidades contratantes en sus procesos de contratación pública.

Para el sector constructor, la herramienta permite conocer las condiciones de 1.780 empresas frente a los requisitos financieros y organizacionales exigidos por las entidades estatales, calculando el número y porcentaje de empresas de la muestra que cumplen y no cumplen con todos los requisitos financieros solicitados en un determinado proceso de contratación.

La herramienta permite ingresar los valores para cada indicador, y con ellos evidenciar el porcentaje de cumplimiento de las 1780 empresas incluidas en el estudio. Así las cosas, se procedió a ingresar los indicadores financieros establecidos en los documentos del proceso de selección de tal forma que se encontró lo siguiente:

Para Mpyimes

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,2	88,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	70 %	81,0%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	2 %	79,5%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	1 %	79,4%

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,3	85,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	75 %	84,5%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	5	55,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	3 %	76,0%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	2 %	72,7%

En ambos rangos que observa que en general las empresas registradas cumplen por encima del 70% los indicadores, no obstante, se observa una leve disminución en el cumplimiento de la cobertura de intereses para valores superiores a 5 veces cuando el endeudamiento es mayor.

Para no MiPymes

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,3	85,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	70 %	81,0%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	4 %	72,7%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	2 %	72,7%

INDICADORES FINANCIEROS A MODELAR				
INDICADOR Y ABREVIATURA		VALOR A MODELAR		PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
ÍNDICE DE LIQUIDEZ	L	≥	1,4	82,9%
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	E	≤	75 %	84,5%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	CI	≥	1	83,0%
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	ROE	≥	5 %	69,8%
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	ROA	≥	3 %	66,8%

Conforme a lo encontrado en el análisis de la oferta, DETERCONSA considera en el presente estudio como posibles oferentes del proceso a los participantes en procesos anteriores del Municipio de Tocancipá, así como también personas naturales y/o jurídicas que cumplan con los requisitos exigidos en las condiciones del proceso de selección de obra pública de infraestructura transporte y Estudios de necesidad y conveniencia.

Así las cosas, en atención a que el presente proceso de selección se rige por lo determinado en el Manual de Contratación de la Empresa, para la estructuración de los Documentos del Proceso de Contratación de obra se registrá por los siguientes indicadores:

MATRIZ DE INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONAL PARA OBRA SEGÚN EL MANUAL DE INDICADORES DETERCONSA

En los procesos mediante invitación privada, la EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO DEL ORDEN MUNICIPAL DESARROLLO CONJUNTO TERRITORIAL – DETERCONSA aplicará criterios

de evaluación de capacidad financiera más detallados que los de mínima cuantía, garantizando que los proponentes invitados cuenten con solidez económica y experiencia comprobada para la ejecución del contrato.

Por esta razón, los indicadores financieros utilizados permitirán verificar de manera adecuada la capacidad de pago, el nivel de endeudamiento, la cobertura de obligaciones financieras y la rentabilidad, asegurando que los oferentes seleccionados tengan la capacidad real de cumplir con el objeto contractual.

En esta modalidad, sí se considerará la evaluación del capital de trabajo, ya que es necesario contar con recursos suficientes para respaldar la ejecución de la obra o interventoría de mediana cuantía, garantizando la estabilidad operativa durante todo el desarrollo contractual.

Indicadores financieros-Obra Pública (invitación privada)		
Indicador	Formula	Requisito
Índice de liquidez	$\text{Activo Corriente} / \text{Pasivo Corriente}$	≥ 1.8
Nivel de endeudamiento	$\text{Pasivo Total} / \text{Activo Total}$	$\leq 50\%$
Cobertura de Intereses	$\text{Utilidad Operacional} / \text{Gastos por Intereses}$	≥ 1.8
Capital de Trabajo	$\text{Activo Corriente} - \text{Pasivo Corriente}$	$\geq 50\% \text{ del POE}$
ROE	$\text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio}$	$\geq 8\%$
ROA	$\text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$	$\geq 6\%$

ESTUDIO DE LA DEMANDA

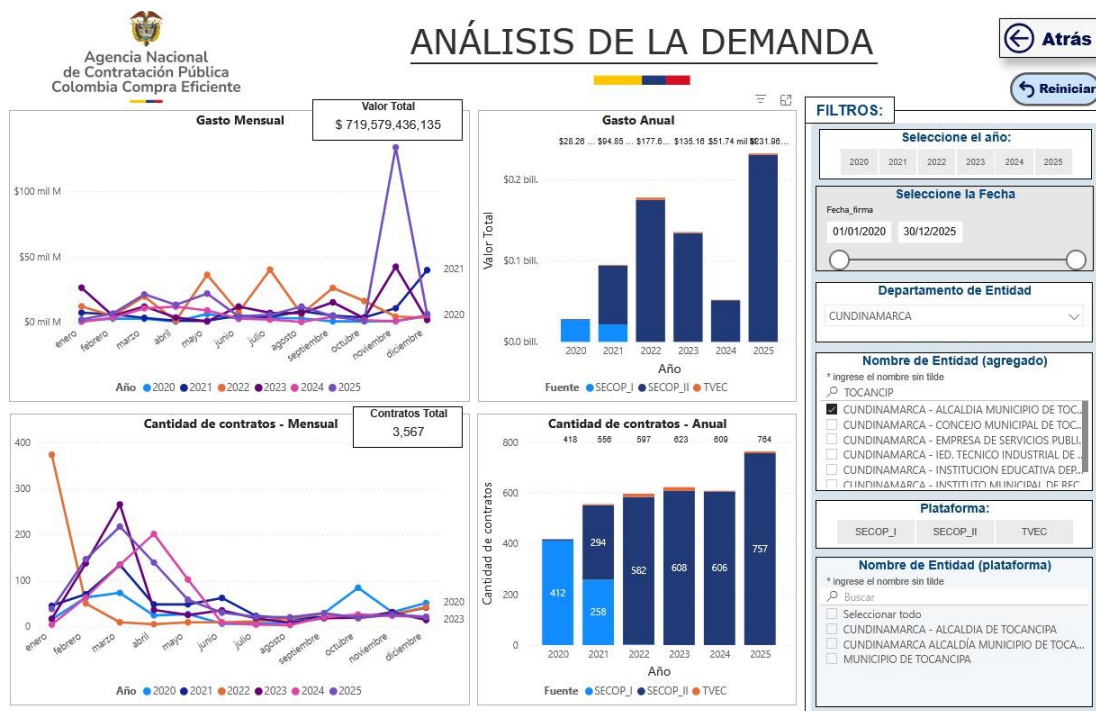
La información histórica de la demanda es importante para definir ciertos puntos respecto al conocimiento particular de la necesidad a contratar, proveedor y precio de adquisición. Para el efecto la Entidad Estatal debe: (a) tener claro las cantidades que requiere comprar, en caso de ser un monto, o saber si las aproximaciones históricas muestran que ha tenido que hacer adiciones para suplir la demanda o si por el contrario la demanda ha sido sobrestimada; y (b) saber cómo ha escogido a los proveedores en caso de que el bien, obra o servicio haya sido contratado anteriormente.

DETERCONSA debe indagar sobre el desempeño de estos proveedores y preguntarse si existen varios proveedores que puedan satisfacer la necesidad y atender la demanda en el lugar donde es requerida. Por último, la Entidad Estatal debe conocer si el precio que ha pagado por el bien, obra o servicio en diferentes momentos ha sido constante teniendo en cuenta la inflación, variación de la tasa de cambio o los precios de las materias primas. El análisis de esta información histórica proporciona a la Entidad Estatal herramientas para tomar mejores decisiones de

compra.

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Desarrollo Territorial Conjunto DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, busca mejorar las buenas prácticas en la planeación y gestión de los procesos contractuales para que los participantes del Sistema de Compra Pública lo adopten y se destaquen por sus niveles de transparencia, eficiencia y generación de mayor valor por dinero.

DETERCONSA, implementa el Análisis de Datos de Compra Pública, El Modelo de Abastecimiento Estratégico desarrollado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia.



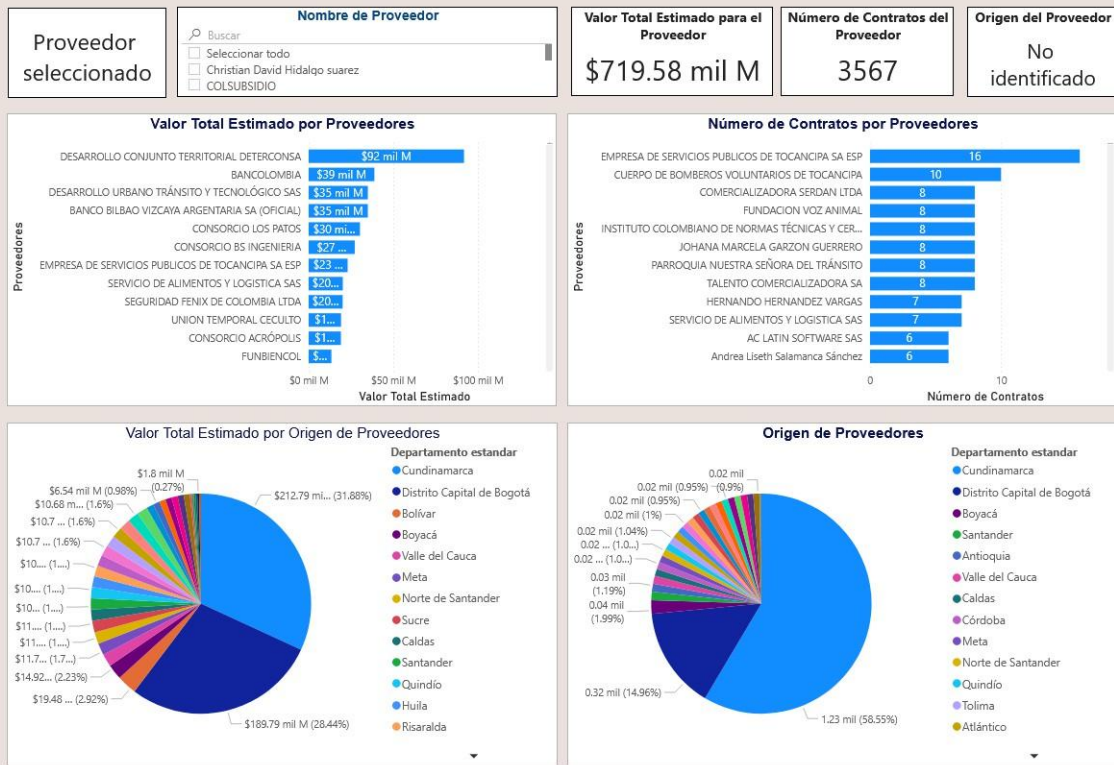
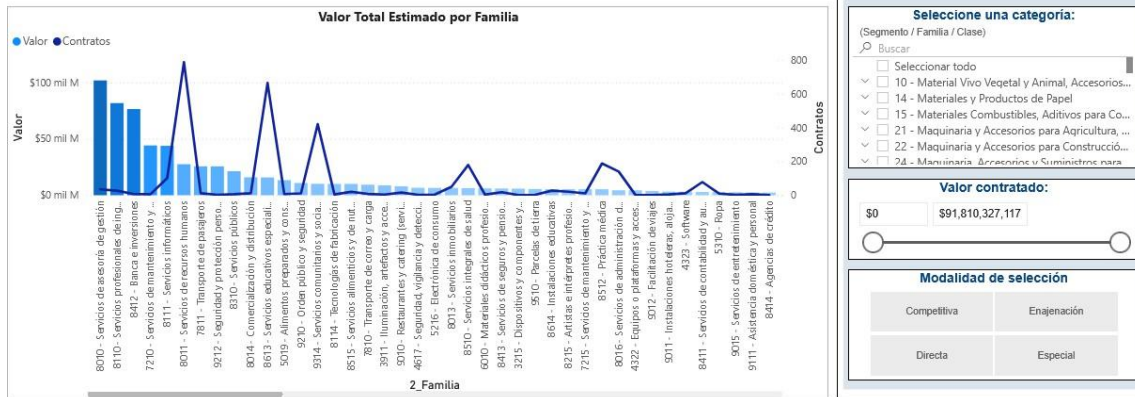


DETERCONSA
TOCANCIPÁ

ANÁLISIS DEL SECTOR



**ALCALDÍA DE
TOCANCIPÁ**



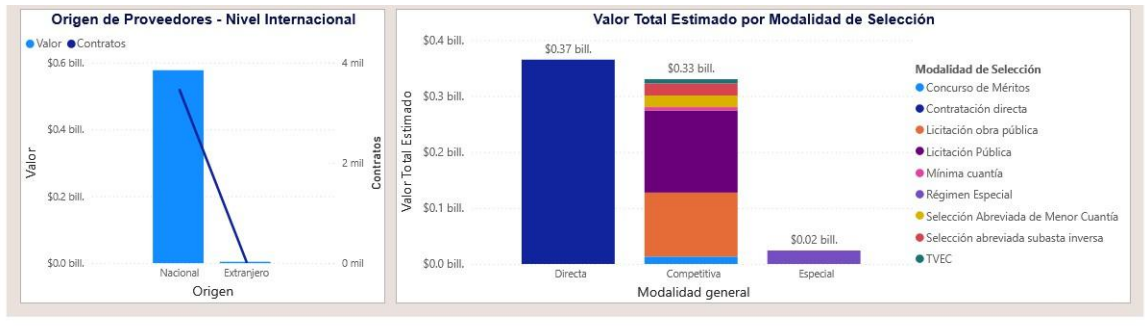


DETERCONSA
TOCANCIPÁ

ANÁLISIS DEL SECTOR



**ALCALDÍA DE
TOCANCIPÁ**



De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014, sobre el principio de calidad de la información, las Entidades Estatales son responsables de la oportunidad, objetividad y veracidad de la información que publican.

La Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente no es responsable por la información publicada en el SECOP. Si requiere información o Documentos del Proceso debe solicitarlos a la Entidad Estatal que adelantó el Proceso de Contratación respectivo.

AGENCIA NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA - COLOMBIA COMPRA EFICIENTE -
Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico (EMAE)

<https://www.colombiacompra.gov.co/>

informacion.emae@colombiacompra.gov.co


Agencia Nacional
de Contratación Pública
Colombia Compra Eficiente

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

De acuerdo con la metodología expuesta y el análisis de precios de mercado, el Presupuesto Oficial Estimado (POE) para el presente proceso es el siguiente:

Se establece que el valor total correspondiente a la “CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PEATONAL SECTOR DULCINEA EN EL MUNICIPIO DE TOCANCIPÁ” asciende a la suma de **CUATRO MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA PESOS M/CTE. (\$ 4.464.588.650)**, valor que incluye la totalidad de los costos directos e indirectos, impuestos, tasas, contribuciones y gastos asociados a la correcta ejecución del contrato de obra.

Este valor incluye el costo directo, el IVA (si aplica), gastos operativos y demás tributos que se causen con ocasión de su celebración, ejecución y liquidación, excluyendo el rubro correspondiente a la Cuota de Gerencia de la entidad. El contrato se ejecutará en un plazo total de OCHO (8) MESES.

ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la entidad estatal debe evaluar el riesgo que el proceso de contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos.

El riesgo contractual en general se entiende como todas aquellas circunstancias que pueden presentarse durante el desarrollo o ejecución de un contrato y que pueden alterar el equilibrio financiero del mismo y ha tenido una regulación desde cinco ópticas, asociada con el proceso de gestión que se requiere en cada caso.

De conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, en el Documento de Términos y Condiciones se incluyó la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación. Los riesgos que eventualmente se puedan presentar en el desarrollo del objeto contractual, fueron estimados, tipificados y asignados en la Matriz, la cual se elaboró de acuerdo con los lineamientos señalados en el Manual de contratación anexos a los términos y condiciones.

Revisó y aprobó: Javier Fontecha – Director de proyectos